

Mateo BRATANIĆ

**POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU:
OTOK HVAR U TRANZICIJI**



Sinu Nikolasu, koji voli more!

Mateo Bratanić
**Pomorstvo Dalmacije u 19. stoljeću:
otok Hvar u tranziciji**

Nakladnik
**Sveučilište u Zadru
Muzej Staroga Grada, Stari Grad**

Za nakladnika
Dijana Vican, rektorica

Povjerenstvo za izdavačku djelatnost
Josip Faričić, predsjednik

Recenzenti
**Mithad Kozličić
Mladenko Domazet**

Lektorica
Eda Šarić

Grafičko oblikovanje i prijelom
Sveučilište u Zadru

ISBN
978-953-331-286-6

CIP zapis dostupan u računalnom katalogu Znanstvene
knjižnice u Zadru pod brojem 160524093

Financirano od strane Ministarstva znanosti i obrazovanja
Republike Hrvatske i Muzeja Staroga Grada

Mateo BRATANIĆ

**POMORSTVO DALMACIJE
U 19. STOLJEĆU:
OTOK HVAR U TRANZICIJI**



Zadar, 2020.

SADRŽAJ

<i>Uvodne napomene</i>	7
I. Pomorska povijest kao presudna povijest Jadrana	11
II. Otok Hvar u kontekstu pomorske povijesti	21
III. Položaj Kraljevine Dalmacije i otoka Hvara unutar austrijskog pomorskog trgovačkog sustava	35
IV. Brodarstvo u usponu	53
V. Brodarstvo na vrhuncu	61
VI. Algarve (Buon Padre), jedini hvarski parobrod	83
VII. Ribarstvo	93
VIII. Hvarani izvan Jadrana	107
IX. Epilog	123
X. Izvori i literatura	129
XI. Tablice i grafovi	143
XII. Slike	198

Uvodne napomene

Posljednjih nekoliko godina uočava se povećan interes za pomorskom poviješću otoka Hvara. Razlog tomu su suvremeno stanje i važnost otoka u regionalnom kontekstu, kod čega je posebno važna povijesna perspektiva koja govori u prilog važnosti otoka u prošlosti. Dok su na djelu procesi u društvu koji obezvređuju svako znanje o povijesti, lokalnoj i globalnoj, time se nameće dodatna potreba kako je važno istražiti i upoznati javnost s dionicama povijesti koje se, pored ostalog, reflektiraju u suvremenosti. To i jest svrha pisanja o povijesti, uočavanje kako je prošla stvarnost oblikovala sadašnje društvo i kako su prošla kretanja utkana u suvremenost.

Promatrati povijest otoka Hvara nemoguće je bez uključivanja pomorske povijesti, jedne od temeljnih sastavnica koje su tu lokalnu zajednicu oblikovale. Premda ponekad neartikulirana, povijesna istraživanja o otocima uvijek imaju element *otočnosti*. Ta geografska separacija morem duboko je ukorijenjena u sve vidove života i interakcije koje Hvarani crpe iz prošlosti i koje ih i danas određuju. Iz tog razloga bitno je uvijek imati u prvom planu kako je povijest otoka Hvara prije svega povijest interakcije otočnog pučanstva i mora. Svi drugi pristupi povijesti (politički, gospodarski, crkveni i ostali) trebaju uvijek imati u pozadini i pomorski pristup bez kojeg je spoznaja povijesti otoka Hvara samo djelomična.

Toga su bili svjesni i brojni istraživači koji su prije mene osvjetljavali pojedine sastavnice ove teme. Ovdje bih izdvojio samo petoricu koji su se posebno istaknuli pisanjem o pomorskoj povijesti otoka Hvara.

Na prvom mjestu je Frano Maroević s kojim je započelo istraživanje ove teme. Referentnu točku čini njegov rad *Pomorske i trgovačke veze otoka Hvara i Tunisa u XIX. stoljeću* objavljen davne 1965. u *Pomorskom zborniku*. On je tim tekstom otkrio do tada nepoznate dimenzije hvarskog pomorstva uputivši kako ono nadilazi jadranske okvire.

Zatim slijedi Luka Dančević koji je objavio najvažniji članak ove teme *Brodarsko-ribarske operacije Hvarana na otoku Lampedusi, u Tunisu i Portugalu*, u kojem autor donosi prikaz djelovanja Hvarana na Sredozemlju u razdoblju od 50 godina tijekom druge polovice 19. stoljeća. Posebno zanimljiv je Dančevićev članak *Lutanje starogradskog jedrenjaka "Giuseppe Secondo" zbog kolere na*

Malti 1865. godine, u kojem donosi epopeju peliga *Giuseppe II* koji je 53 dana lutao Sredozemljem ne mogavši uploviti ni u jednu luku zbog sumnje da je na brodu prisutna kolera. Luka Dančević objavio je još nekoliko manjih tekstova u kojima analizira pomorsku prošlost svojeg rodnog mjesta Jelse.

Nezaobilazna su istraživanja hvarske pomorske prošlosti koje je objavljivao Niko Duboković Nadalini. Kao neumorni kulturni djelatnik otoka Hvara zaslužan je za zaštitu otočne baštine i preporod istraživanja hvarske povijesti u drugoj polovici 20. stoljeća. Pored brojnih radova iz arheologije, kulturne i gospodarske povijesti otoka, objavio je više od deset radova iz pomorske povijesti otoka Hvara. Posebno su ga zanimali razvoj i arhitektura luka, slavna pomorska prošlost njegovih obiteljskih predaka te povijest ribarstva.

Neizostavnu ulogu ima Oliver Fio koji je unaprijedio istraživanje pomorske povijesti otoka Hvara koristeći se izvorima koji su pohranjeni izvan otoka tako dajući širu perspektivu. Pored nekoliko radova u kojima analizira brodarstvo, brođare i pomorce otoka Hvara, najvažniji pečat ostavila je njegova monografija o *Parobrodarstvu Dalmacije 1878.-1918.* u kojoj je svoje mjesto zauzeo i jedini hvarski parobrod.

Kao posljednjeg potrebno je istaknuti Mladenka Domazeta koji se u svojim istraživanjima usredotočio na pomorsku prošlost Staroga Grada, rezultat čega je atraktivna monografija *Suton flote jedrenjaka Staroga Grada*.

Ovo djelo, koje se nalazi u vašim rukama, rezultat je dugog istraživanja koje je započelo 2004. godine kada sam završio magistarski rad *Pomorstvo otoka Hvara u 19. st.* Istraživanje i rezultati tog rada te neki njegovi segmenti iskorišteni su i integrirani u ovoj knjizi. U nastavku, istraživanja su proširena u Državnom arhivu u Zadru i Državnom arhivu u Trstu te u Muzeju hvarske baštine u Hvaru. Dok je magistarski rad bio usmjeren ponajviše na tiskane izvore, ova knjiga rezultat je analize tiskanih i pisanih izvora koji su bili dostupni u trenutku istraživanja.

Ovo djelo ima zadaću prije svega upozoriti na važnost proučavanja pomorske povijesti kao grane povijesnih znanosti. U središtu razmatranja je pomorska povijest otoka Hvara koja se prati od samih početaka sa svojevrsnom konjunkturuom brodarstva koja se događa od sredine 19. stoljeća. To razdoblje, nazvano *zlatnim dobom* pomorstva otoka Hvara, analizira se kao studija slučaja (*case study*) u kontekstu pomorstva Kraljevine Dalmacije. Hvarsko pomorstvo u promatranom razdoblju pripada onoj zlatnoj sredini dalmatinskih otoka i

priobalja koje je pozitivno reagiralo na globalna kretanja u pomorskom prometu. Ukupni prostor doživljava svojevrsnu tranziciju koja je nezaustavljivo mijenjala sustav, norme i običaje u pomorstvu koji su na početku 20. stoljeća doveli do jedne sasvim nove situacije. Kako su Kraljevina Dalmacija, a posebno otok Hvar prošli kroz tranziciju, vidljivo je na sljedećim stranicama ove knjige.

I.

POMORSKA POVIJEST KAO PRESUDNA POVIJEST JADRANA

Pomorska povijest relativno je mlada grana povijesnih znanosti koja istražuje sudnos čovjeka i mora koji se može promatrati unutar uzročno-posljedične veze u kronološkom i dijakronijskom pristupu. Možda najkraća definicija bila bi da je to povijest ljudi koji plove morem, žive uz more i od mora.¹ Iz tog proizlazi da pomorska povijest istražuje primorska i otočna društva,² primorske regije, mora i oceane, a u središtu je međuodnos, tj. utjecaj mora na ljude i obrnuto. U iznimno velikoj količini grana povijesnih znanosti iz kojih su izniknuli metodološki pristupi istraživanja povijesti, pomorska povijest profilirala se u kontekstu istraživačkih interesa koji su proizašli iz nacionalnog buđenja 19. stoljeća, a danas, u 21. stoljeću disciplina se usmjerila prema globalizacijskim čimbenicima koji je čine specifičnom. Slijed razvoja ove discipline, koji se može pratiti tijekom nepunih dvaju stoljeća, danas pred nas stavlja obavezu znanstvenog napora koji će donijeti nove spoznaje kojima se može oplemeniti naša svakodnevnica, ali i zalag za prosperitetniju budućnost. Pomorska povijest se na početku formirala kao vojno-pomorska povijest, a tek onda kao civilna pomorska povijest kada se pozornost s vojnih, tj. ratnih dionica usmjerava prema pomorskoj trgovini i komunikacijama koje stoje u temelju ove povijesne grane. Premda se danas učestalo i usko promatra pomorska povijest

¹ G. HARLAFIS, 2010, 211.

² Premda se podrazumijeva kako su otočna društva primorska društva, ponekad je potrebno zbog otoka velike površine koji imaju svoje zaleđe i unutrašnjost istaknuti kako je otočno stanovništvo također tip primorskog društva. O značenju *nisologije* i proučavanju *otočnosti* vidjeti: G. BALDACCHINO, 2006, 3–18; P. HAY, 2006, 19–42.

kao povijest čovjekova boravka na moru, ona je u svojoj suštini višeznačna jer suodnos s morem podrazumijeva više vidova koji upotpunjavaju taj proces.³ U tom kontekstu vojno-pomorska povijest čini jedan manji segment onoga što se smatra pomorskom poviješću. Samo neki od ostalih segmenata obuhvaćaju povijest brodogradnje, brodarstva, ribarstva, trgovine, navigacije, izgradnje luka i lučkih objekata.⁴ Sve to, naravno, rezultat je složenih društveno-gospodarskih odnosa u kojima se promatraju dodatni segmenti koji iz njih proizlaze, a koji su dio ukupne povijesne znanosti. Upravo na tom raskrižju pomorske povijesti i klasične političko-društveno-gospodarske povijesti mogu se uočiti poveznice koje jamče za pomorstvo kao izrazito važan, a učestalo i krucijalan vid ljudske djelatnosti primorskih i otočnih zajednica.

Svakako da je i djelovanje na moru i odnos prema njemu također prostor za stvaranje kulturnih dimenzija koje su višestruke i složene, počevši od materijalne k duhovnoj kulturi, što daje povjesničarima pomorstva mogućnost dubljih analiza i tumačenja koja se spuštaju ispod površine jednodimenzionalne eksplikacije događajne povijesti. Tomu se može pridodati i sva lepeza umjetničkih izraza i nadahnuća koji proizlaze iz tako zadivljujućeg susreta čovjeka i mora. Svi vidovi djelovanja uz more i na moru potencijalni su izvor umjetničkih postignuća koja posreduju jedinstvenu percepciju pozicije umjetnika.⁵ U tom kontekstu moguće je govoriti o jednom jednostavnom dokumentu kao što je brodski dnevnik koji u specifičnim okolnostima postaje odraz egzistencijalnog i emotivnog stanja kapetana broda.

Kako je prethodno istaknuto, suodnos čovjeka i mora čini pomorsku povijest specifičnom u odnosu na ostale grane povijesnih znanosti.⁶ S tim u vezi

³ Do danas najkvalitetniji uvod u pomorsku povijest i sve vidove koje podrazumijeva jesu dva sveska Pomorskog zbornika iz 1962. godine u izdanju JAZU-ova Instituta za historijske i ekonomske nauke u Zadru (Današnji Zavod za povijesne znanosti HAZU), pod uredništvom Grge Novaka i Vjekoslava Maštrovića.

⁴ Postoje različite taksonomije koje pokušavaju sistematizirati što sve pomorska povijest obuhvaća, a jedna od najcjeljenijih je ona Franka Broezea koji govori o šest kategorija koje obuhvaća istraživanje pomorske povijesti: 1. korištenje resursa mora i podmorja, 2. more kao sredstvo transporta i komunikacije, 3. korištenje mora za projekcije moći, 4. korištenje mora za znanstvena istraživanja, 5. korištenje mora za razonodu i 6. more kao izvor inspiracije u kulturi i ideologiji; F. BROEZE, 1989, 1–13; cfr. G. HARLAFIS, 2010, 212.

⁵ Knjiga Johna Macka *Sea: a cultural history* izvršno zaokružuje kako je taj odnos prisutan od samog poimanja koncepta mora pa sve do složenijih odnosa koji su rezultat kompleksnosti života uz more i na moru; J. MACK, 2011.

⁶ Sličnost je prisutna kod ekohistorije koja ipak više naglašava okoliš i čovjeka u uzročno-posljedičnoj vezi i obostranom oblikovanju. Dakle, čovjek djeluje na okoliš koji oblikuje u skladu sa svojim mogućnostima i

potrebno je dužnu pozornost posvetiti moru koje igra ključnu ulogu u ovom međuodnosu. Naime, klasična povijesna znanost uvijek je prije svega znanost o ljudskoj interakciji, dok se ovdje pojavljuje čimbenik koji svojom monolitnošću izaziva na interakciju. S obzirom na to da je velik dio površine Zemlje prekriven morem (više od 71 %), ljudi su trebali smisliti načine kako prevaliti tako velike površine i uspostaviti redovitu komunikaciju s prostorima od kojih ih je more razdvajalo. Takve je površine trebalo premostiti, što je zahtijevalo domišljatost u tehničkom smislu i hrabrost pred izazovima nepoznatog. Od prvih plovila pa do suvremenih kompleksnih brodova prošlo je dugo razdoblje u kojem se čovjek suočavao sa svim izazovima koje je more pred njega stavljalo. Razvoj plovidbe morima i usavršavanje brodova od monoksila, veslarica, preko jedrenjaka pa do današnjih mehanički pogonjenih, duga je i složena pomorska povijest. U vrijeme traganja za novim prostorima, koje nazivamo razdobljem velikih geografskih otkrića od početka 15. stoljeća, pomorstvo se podignulo na razinu prve globalne aktivnosti.⁷ Usavršavanjem navigacije i praktičnim izumima kompasa, kronometra i sekstanta podignula se razina plovidbe koja više nije ovisila samo o ljudskom iskustvu, već se oslanjala na sve važnije znanstveno-tehnološke doprinose. Pomorstvo, na razini globalne aktivnosti, doprinijelo je širenju trgovine, kontaktima s drugim civilizacijama, uvozu egzotičnih roba u Europu, a u konačnici i formiranju kolonijalnog sustava kao novog svjetskog poretka. Dominacija europskih kolonijalnih sila nad pojedinim strateškim prostorima bila je preduvjet prije svega trgovačkoj ekspanziji koja je poprimila kapitalističke obrise koji su kulminirali u 19. stoljeću. U tom kontekstu *dugo* 19. stoljeće nalazi se na svojevrsnoj civilizacijskoj tranziciji gdje se susrećemo s polaganim smanjenjem jedrenjaka i pojavom brodova s parnim pogonom, kao prvim stupnjem mehanički pogonjenih brodova.⁸ I 20. stoljeće koje je obilježeno zračnim prijevozom nije prestalo biti

potrebama, ali isto tako i okoliš utječe na čovjekovo stanje koje je podložno modifikacijama.

⁷ U suvremenoj pomorskoj povijesti globalna povijest je primarni prostor na kojem se konceptno izgrađuje ideja integralnog pristupa istraživanju pomorstva. Prije svega se uočava ideja geografske mobilnosti, povezanosti civilizacija i komunikacije te drugih zajedničkih svojstava u pomorstvu koji nisu ograničeni prostorom. S obzirom na to da je ona povijest ljudskog odnosa s morem, ona uistinu poprima globalnu predispoziciju. Cfr. A. POLÓNIA, 2010, 1–20; M. FUSARO, 2010, 267–282; G. HARLAFTIS, 2010, 211–237.

⁸ O razvoju pomorstva i specifičnog brodarstva pregled na razini svijeta L. PAINE, 2013, a na nacionalnoj razini M. KOZLIČIĆ, 1993.

pomorsko, dapače, pokazalo se da je pomorski prijevoz i dalje od temeljne važnosti za globalnu trgovinu.

Promatrajući pomorsku povijest u kronološkoj perspektivi s pozicije suvremenosti, moguće je konstatirati kako se ova grana povijesti početkom 21. stoljeća vraća na svoje zaslužno mjesto. Naime, od Fernanda Braudela koji je svojim radom na povijesti Sredozemlja⁹ upozorio na važnost mora kao povijesnog aktera, pa do suvremenih istraživanja na hrvatskoj i na međunarodnoj razini, uočava se preporod koji se događa u istraživanju pomorske povijesti. Povjesničari se sve više okreću istraživanju najrazličitijih tema kojima je okosnica more. Globalna perspektiva pomorske povijesti omogućila je da se metodološki povežu teme lokalnog, regionalnog, nacionalnog i međunarodnog karaktera. Na takav se način može komparirati malo i nevažno nasuprot velikom i važnom, tj. uključiti svakodnevicu, materijalnu kulturu, društvo i transakcije.¹⁰ Drugim riječima, postoje sličnosti prikladne za komparaciju, na prvi pogled, nevažne mikrolokacije s velikim pomorskim središtima.

Širenje pomorske plovidbe uvjetovalo je temeljitu preobrazbu čovjeka kao kopnenog bića. Svojestven kopnenom životu, a istovremeno tjeran potrebama, znatiželjom i izazovima morskih prostranstava čovjek je tijekom te duge povijesti ovladao i usavršio plovidbu što mu je omogućilo da proširi horizont svojeg djelovanja. U klasičnoj historiografiji more je bilo samo sporedno područje ljudskog djelovanja, dok se većina radnje odvijala na kopnu, ono je bilo samo područje spajanja različitih aktivnosti koje su se odvijale na obali ili u unutrašnjosti.¹¹ Jasno je kako to proizlazi iz prirode morskog prostora koji nije prikladan za duže boravljenje zbog nedostatka primarnih uvjeta za život: hrane, vode i zaklona. Kad se tomu pridoda priroda koja nije gostoljubiva, a ponekad ni prikladna za plovidbu, onda se stječe dojam o moru kao prostoru koji je izrazito neprikladan za ljudski život. Uz to, promatrajući more s pozicije povjesničara koji ovisi o izvorima, nastanak i čuvanje pisane građe često je u oprečnosti s morem koje je nespojivo s pohranom i čuvanjem dokumenata. Svi zapisi koji su nastali na moru trebali su pronaći svoj put ka kopnu kako bi tamo bili pohranjeni i konačno stigli u ruke istraživača. Negostoljubivost

⁹ F. BRAUDEL, 1997.

¹⁰ G. HARLAFTIS, 2010, 220.

¹¹ J. MACK, 2010, 19.

mora prema pisanoj građi, povjesničari kompenziraju istraživanjem materijalnih ostataka gdje u pomoć priskače pomorska (podmorska) arheologija koja svojim istraživanjima nadopunjuje pisanu građu koja je ipak povjesničarima primarna.

Nameće se pitanje svojevrsne binarne opozicije, čovjek, tj. društvo nasuprot moru, koje evidentno u pomorskoj povijesti ima epistemološko značenje u konstruiranju teorijskih pristupa. Svojevrsni dualitet, pri čemu je jedan čimbenik (more) pasivni sudionik povijesti, dok je društvo dinamično, fluidno i aktivno na razini istraživanja i domišljanja paradigmi uvijek daje društvu primarnu ulogu aktera u ovom procesu. Takav postupak pasivizira more koje se pojavljuje samo kao kulisa na pozornici povijesnih kretanja. Međutim, pozornijim uočavanjem pojedinih dinamika i kretanja svojstvenih pomorskoj povijesti može se osvijestiti i važnost mora na razini aktivnog čimbenika povijesti. Ono je, svojom površinom, nesvjesnim djelovanjem, višetisućljetnim oblikovanjem obale, vremenskim prilikama i drugim čimbenicima upravo preduvjet, temelj na kojem se nastavlja, nadograđuje i uvjetuje ljudsko, pomorsko djelovanje. Aktivnosti koje povjesničari pomorstva promatraju jesu uvjetovanja morem, koje se čini na jednoj razini pasivnim sudionikom, ali cjelovitijim uvidom ono postaje aktivni sudionik međuodnosa, tj. povijesne interakcije koja je osnova ovog istraživanja. Unutar takvog konteksta potrebno je promatrati antropomorfizaciju mora kada se takvom prostoru pripisuju ljudska obilježja što je ipak samo izraz složenih odnosa koji se nameću u ovom dinamizmu. Iz tog razloga u ovom radu intencija je da se naglasi taj odnos i da se u teorijskom smislu promatra bilo koja ljudska djelatnost povezana s morem ne samo kao *ljudska djelatnost* nego kao djelatnost u kojoj more participira aktivno.

Jadransko more dio je Sredozemnog mora koje se nalazi na dodiru triju kontinenata, Europe, Afrike i Azije.¹² Pored Jadrana, Sredozemnom moru pripada još nekoliko manjih mora, većinom smještenih u sjevernim područjima, prema sjeveroistoku nastavlja se Crno more, dok ga na zapadu Gibraltarski tjesnac dijeli od Atlantskog oceana. Položaj Jadrana unutar Sredozemlja ima posebno važnu ulogu jer on čini prirodnu vezu kontinenata, Europe s Afrikom i

¹² Površina Jadranskog iznosi 138 595 km², dok je površina Sredozemnog mora 2 500 000 km² što znači da Jadran čini negdje oko 5,5 % ukupne površine Sredozemlja, POMORSKI LEKSIKON, 1990, 306.

Azijom. Jadran je najsjevernija točka Sredozemnog mora, na jugu se nastavlja Jonskim morem, na zapadu je omeđen Apeninima, a na istoku Dinaridima. S obzirom na svoj izduženi oblik Jadran je funkcionirao kao poveznica koja je ujedno i najoptimalnija za transport ljudi i robe. Ideja kako je u prošlosti bilo jednostavnije Jadranom prijeći iz središnje Europe prema Sredozemlju polazi od premise lakšeg savladavanja morskih *prepreka* nego onih fizičkih na kopnu.

Plovidba Jadranom bila je uvjetovana brojnim čimbenicima koji se mogu grupirati u nekoliko najvažnijih: pozicija trgovačkih središta na obali i riječnih prirodnih koridora kojima se nastavlja put prema unutrašnjosti; orografija obale istočnog Jadrana koja obiluje brojim otocima i uvalama, uočljivim planinama u zaleđu što je prikladno za terestričku navigaciju, dok je zapadna obala bez otoka i relativno niska, a time neprikladna za plovidbu, oceanografske odlike također favoriziraju istočnu nasuprot zapadnoj obali zbog umjerene morske struje, dubina prikladnih za sidrenje i relativno malog broja plićina. Na kraju, tu su i meteorološke karakteristike s dvama dominantnim vjetrovima, jugom i burom koji, s obzirom na smjer plovidbe, mogu značiti pomoć, ali i onemogućavanje plovidbe.¹³ Navigacija Jadranom može se podijeliti na dužobalnu (longitudinalnu), međuobalnu (transverzalnu) i lokalnu (na kraćoj relaciji npr. kopno-otok). Dužobalna plovidba je u prethodnim vremenima bila skoro isključivo povezana s istočnom obalom Jadrana zbog navedenih karakteristika. Od početaka plovidbe spajanje krajnje točke sjevera Jadrana, poslije važnih trgovačkih središta poput Venecije, Trsta i Rijeke sa sredozemnim odredištima značilo je većinom plovidbu uzduž istočne obale, što potvrđuju, pored brojnih izvora, plovidbene karte i moderni priručnici za plovidbu koji su od 19. stoljeća pa do danas savjetovali plovidbu istočnim Jadranom.¹⁴ Međuobalna plovidba spaja zapadnu i istočnu obalu Jadrana na način da se plavi između dviju luka najčešće u ravnom pravcu koristeći se pogodnim vjetrom, a ovaj način plovidbe bio je najčešći oblik spajanja naroda koji su živjeli na objema obalama i tako je bio podloga trgovačkim i kulturnim vezama. Lokalna plovidba služila je za učestalu komunikaciju te promet ljudi i roba na manjim dionicama koje su bile organski povezane prostorom (na razini regije), politički i društveno. Sva tri tipa navigacije činila su ovo

¹³ M. KOZLIČIĆ – M. BRATANIĆ, 2006, 107–124; M. KOZLIČIĆ, 2012, 13–20.

¹⁴ M. KOZLIČIĆ, 2013, 169–197.

more ispunjeno komunikacijskim mrežama koje su intenzivno, posebice u proljetnim i ljetnim mjesecima, vrvjele plovidbenim aktivnostima trgovaca, hodočasnika, ribara, gusara, pirata, vojnika, diplomata i znanstvenika. Ako se među njima ne nalaze svi tipovi lokalnog stanovništva koje živi na obodu ovog mora, onda sigurno treba i njih ubrojiti pod kategoriju ostali.

Jasno je kako je Jadran kao dio Sredozemlja, prije svega zbog relativno bliskih plovidbenih relacija, izrazito *napučeno* more. Ta napućenost kompenzira-la je nedostatak kvalitetnih kopnenih ruta i veza, ali je ujedno bila i primarni način spajanja pojedinih priobalnih naselja o čemu je ovisilo redovito odvijanje života, a time i sama egzistencija. Stoga je posve samorazumljivo kako je važnost plovidbe, uspostavljanje određenih morskih ruta i njihovo održavanje nadilazilo primarno gospodarsko i društveno značenje, a učestalo ulazilo u područje politike, državotvornosti i interesa velikih sila. S tim u vezi, važnost i sigurnost plovidbe značila je i posezanje za kontrolom ne samo nad pojedini-m dionicama nego učestalo nad čitavim područjima, a time, naravno, nad samim Jadranom.

Sazrijevanje mišljenja kako je more i gospodstvo nad njime istovrijedno kao i posjedovanje kopna dugotrajan je politički i ideološki proces koji se ma-nifestira još u doba Rimskog Carstva za Sredozemlje, a posebno se oblikuje na primjeru Jadrana unutar Mletačke Republike.¹⁵ Talasokracija postaje izraz ne samo izravnih gospodarskih i trgovačkih interesa nego ideologija države u pravcu širenja svojeg utjecaja.¹⁶ S obzirom na to da su pomorska carstva imala više teritorija, koji su bili raštrkani na širokim morskim prostranstvima, koje je trebalo štiti od mogućih opasnosti, bilo je potrebno izgraditi sustav kontrole nad morem. Ono nije samo povezivalo raštrkane teritorije, već je ujedno bilo i predmet morskog posjeda (imperija). Sustav zaposjedanja mora uvelike se izmijenio s obzirom na kronološko razdoblje kojem pripada. Dok je u starom i srednjem vijeku trgovinu pratila vojna penetracija, u novom vijeku vojne aktivnosti prethode komercijalnim u cilju osiguravanja slobode i neometanosti plovidbe. Naravno postoje i iznimke kao što je Dubrovačka Republika koja nije imala zaposjednutih teritorija, ali je pored svega imala

¹⁵ O *Dominiumu* nad Jadranom u srednjem vijeku vidjeti M. GRANIĆ, 1993.

¹⁶ Općenito o sredozemnim talasokracijama vidjeti D. ABULAFIA, 2014, 139–153.

najveću trgovačku flotu na Sredozemlju u 16. stoljeću.¹⁷

Pored kontrole nad morem, drugo važno pitanje talasokracije je postojanje infrastrukture. Prije svega je riječ o sustavu luka koje su morale biti na strateški važnim mjestima, poput luke Hvara za Veneciju, ili su morale biti na pozicijama s kojih se nastavljala trgovina prema unutrašnjosti, poput Rijeke ili Trsta. Infrastruktura je još obuhvaćala vojnu prisutnost u obliku posada u kaštelima važnih luka i mogućnost brze intervencije vojnih brodova (galija). Naravno, bez trgovačko-transportne flote ni jedna talasokracija ne bi imala smisla. Na kraju, luke koje su služile kao ispostave, dijelovi talasokracije udaljeni od središta države trebali su imati svoj stalno nastanjen puk koji bi omogućavao da luka vrši svoju temeljnu funkciju, ali i da se održava redoviti sustav života. Pored toga, zbog učestale prisutnosti pirata, a ponekad i gusara koji su remetili redovitu trgovinu bilo je potrebno imati u pripravi mornaricu kako bi se te smetnje otklonile. Naravno, u ratnim vremenima zaštita talasokracije zahtijevala je dodatne napore koje je trebalo uložiti. Luke *ispostave* s vremenom su dobivale na važnosti koja je, pored gospodarske uloge, imala i svojevršno društveno oblikovanje zbog cirkuliranja različitih naroda koji stvaraju kozmopolitsko obilježje naselja. Upravo će tijekom 19. stoljeća ova odlika biti u temelju trgovačkih aktivnosti na Sredozemlju i šire, a svoje mjesto unutar takvog kozmopolitizma naći će dalmatinski brodari, među njima i Hvarani.

Kako je prethodno istaknuto, Jadran je zbog svojeg geostrateškog i prometnog položaja bio od izrazite vrijednosti i važnosti ne samo za narode koji su živjeli na njegovim obalama nego i za zainteresirane strane koje su se nalazile na većoj udaljenosti. Stoga nije ni čudno kako se nagon za kontrolu nad njim razvija izrazito rano i da je intencija zaposjedanja i čuvanja Jadrana bila prvi korak u osiguravanju neometane trgovine i širenja vlastitih utjecaja. Još je akademik Grga Novak u jednom od svojih krucijalnih dijela *Naše more* iz 1932. započeo razmatranje o posjedovanju Jadranskog mora kao izraza političkog, ideološkog i gospodarskog stanja države.¹⁸ U predgovoru prvom izdanju Novak piše kako naslov knjige „najbolje odgovara onom što ovaj rad obrađuje,

¹⁷ IDEM, 142.

¹⁸ G. NOVAK, 1932. On ovo djelo piše za organizaciju „Jadranska straža“ s pozicija jugoslavenskog unitarizma i sukoba s Kraljevinom Italijom oko prevlasti nad Jadranom. Bez obzira na *pragmatičnost* nastanka djela, ono ima svoju vrijednost u oblikovanju pomorske povijesti u posljednjih 90 godina.

a to je dominacija na Jadranskom moru¹⁹. Također je simptomatična misao iz istonaslovljenog uvodnika koji je objavio u *Pomorskom zborniku* iz 1962. godine: „Tisuće smo godina na ovom moru, na ovim klisurama, u burama i olujama, na suncu i mjesecu, na valovima silnim i divnoj tišini, ujedinivši u sebi svu tradiciju Mediteranaca, Prailira, Ilira i Grka, Neretljana, Travunjana, Dukljana i Hrvata!“ gdje se naglašava kako je postojanje na moru primarnije od postojanja na kopnu čime se otvara višetisućljetna povijest Jadrana kao *našeg mora* zbog kojeg se ulazi u ratove i bitke, koje postaje egzistencijalni prostor bez kojeg bi život na kopnu bio nemoguć.²⁰ Novak vidi Jadran kao prostor interesa, ali i sporenja i sukoba od pretpovijesti, tijekom grčke kolonizacije, za rimske vladavine, u srednjem vijeku za hrvatskog kneževstva i kraljevstva, Bizanta, Mletačke Republike, ugarsko-hrvatskog kraljevstva, Habsburgovaca, Rusa, Engleza i Francuza. Naravno, evidentira djelovanja oмиških gusara i senjskih uskoka. Sukob interesa velikih sila na prijelomu 18. i 19. stoljeća obilježen je velikim djelovanjem gusara i pirata. U drugoj polovici 19. stoljeća kao izraz talijanskog iredentizama, dijelom utemeljenog na tradiciji Mletačke Republike ponovno je Jadran područje sporenja koje doživljava svojevrsni vrhunac u bitci pod Visom 1866. godine. Time nije okončan talijanski interes za istočnom obalom Jadrana, već se on, dapače, pojačava, posebice tijekom Prvog svjetskog rata i u poslijeratnom razdoblju kada sazrijeva ideja Novakove knjige. Jadran u njegovim djelima postaje egzistencijalni prostor primorskih naroda koji ga okružuju, a isto tako i interesom udaljenijih sila. Uočava se kako je to more koje funkcionira kao subjekt istraživanja povjesničara oko kojeg se aktivnosti na kopnu promatraju samo u funkciji valorizacije morskog prostora. I doista, tako nastaje povijest Jadranskog mora kao povijest koja nosi temeljnu ulogu u oblikovanju obodnih naroda. Ona postaje presudna povijest, dok je politička i vojna povijest samo u funkciji održavanja gospodstva nad Jadranom. Naravno, riječ je o jednom gledištu – rakursu, koje se poput dobro poznate Sokratove izjave „Mi nastanjujemo mali dio zemlje... živeći oko mora kao mravi i žabe oko jezera“ usredotočuje na more kao središte, dok su obale i narodi koji ih nastanjuju na periferiji.²¹ U takvom misaonom sklo-

¹⁹ IDEM, 1932, 4.

²⁰ G. NOVAK, 1962, IX.

²¹ P. HORDEN – N. PURCELL, 2000, 6.

pu potrebno je promatrati Jadran, kao i bilo koje drugo more, u kontekstu pomorske povijesti. U ovom slučaju Jadransko more postaje subjekt takvog poimanja koje ima istovrijednu ulogu kao i društva koja ga okružuju, koja njime plove i koriste se njegovim resursima.²²

Tim pristupom na sljedećim stranicama promatrat će se pomorstvo otoka Hvara u 19. stoljeću kao svojevrsna studija slučaja (*case study*) koja može činjenično, a još više paradigmatiski odgovarati drugim mikrolokacijama u Kraljevini Dalmaciji, ali i šire na Sredozemlju unutar istog promatranog razdoblja.

²² Činjenica je da još ne postoji napisana povijest Jadranskog mora, koja neće biti prirodna povijest, već istinska društvena pomorska povijest koja se usredotočuje na Jadran, dok je obodno kopno samo periferni prostor jadranske povijesti. Ovakva djela postoje u pomorskoj historiografiji, a obrađena je većina oceana i nekoliko mora. Možda najuspješniji izraz ovakvog pristupa jest djelo M. PEARSON, 2003, *The Indian Ocean*.

II.

OTOK HVAR U KONTEKSTU POMORSKE POVIJESTI

Smješten u srednjodalmatinskom arhipelagu otok Hvar je s površinom od 299,66 km² u smjeru istok-zapad u dužini od 67,5 km, a najveća širina mu u smjeru sjever-jug iznosi 10,5 km. Hvarskom akvatoriju pripadaju otočići Duga i Zečevo koji se nalaze sa sjeverne strane, a na jugu je sa zapada na istok položena skupina otoka poznatih kao Pakleni ili Paklinski otoci, otočić Pokonji dol, hridi Lukavci i otok Šćedro. Geološki sastav otoka Hvara čine trijarske, kredne, eocenske i pleistocenske naslage, dok su otočna uzvišenja sastavljena od vapnenca i dolomita, a meki lapor izgrađuje južnu obalu. Klimatološki, otok pripada sredozemnoj klimi s prosječnom temperaturom od 16 °C, prevladavajući vjetrovi su jugo, bura i maestral. Zimi dominiraju jugo i bura koji se izmjenjuju, s orkanskim karakteristikama u prosjeku do 30 dana, a ljeti je učestaliji maestral. Izrazito je visok broj vedrih dana u godini, s izračunatih 2 711 sunčanih sati u gradu Hvaru.²³

Poveznica otočnih stanovnika i pomorstva postoji od samih početaka, prvo stanovništvo koje je stiglo morskim putem do otoka nije moglo egzistirati bez komunikacije s obližnjim kopnom i otocima. Arheološka znanost iznosi dokaze kako najstariji žitelji otoka pripadaju razdoblju 4. tisućljeća prije Krista. Sličnosti materijalne kulture dokazuju postojanje komunikacije morem iz razloga što otočno stanovništvo ima potrebu opskrbiti se proizvodima kojih na otoku nema. Dužobalni komunikacijski pravci u to vrijeme već postoje, a otok Hvar važna

²³ M. PRČIĆ, 1995, 49–51.

je točka na tom pravcu.²⁴ Hvarske spilje i gomile, posebice Grapčeva spilja na južnoj padini otoka, Markova na zapadu i Pokrivenik na sjeveru govore u prilog ovoj tezi prije svega zbog svojeg strateški važnog položaja iz kojeg se može na daleko uočavati plovidba morem, ali i zbog ostataka morske faune koje nalazimo u ovim spiljama.²⁵ U Grapčevoj spilji pronađena je keramika koja pripada mlađem neolitu, razdoblju od 3500. do 2500. godine prije Krista,²⁶ a koja potvrđuje postojanje trgovine i komunikacije, jer je utvrđena istovrsnost i srodnost s nalazištima u Grčkoj i Italiji. Među pronađenim artefaktima posebnu pozornost privlači komad keramike s prikazom broda. Naime, na dvama komadima keramike s ramena jedne posude veličine 20,8 x 8,9 cm s debljinom stjenke od 4 do 8 mm vidljiv je prikaz koji odaje naznaku broda s istaknutom pramčanom stranom čiji je kraj uvijen prema unutrašnjem dijelu palube. Uočava se pramčano jedro, a na krmi se nalazi naznačen natkriveni prostor, trup odaje dojam visokih bokova i prilična gaza. Premda je riječ o prilično shematiziranom prikazu, on je svjedočanstvo o ranom razvoju ne samo hvarskoga nego i istočnojadranskog pomorstva.²⁷ Položaj otoka koji se nalazi na središnjem dijelu istočnog Jadrana činio je važnu točku u plovidbi i trgovačkoj razmijeni. Brodovi su mogli naći pristanište ili zaklonište u slučajevima oluja i drugih pomorskih nepogoda. Slika broda, premda simbolična i lapidarna, daje nam važno svjedočanstvo plovidbe Jadranom, ali i svjedoči o umjetničkim impulsima koje pomorski život može potaknuti.

Detaljnija svjedočanstva o pomorskom životu otoka Hvara mogu se uočiti izlaskom iz prapovijesti, posebice u razdoblju grčke kolonizacije kada otok postaje važno pomorsko i trgovačko središte kolonizatorskog trokuta koje jednim krakom obuhvaća koloniju Vis (*Issa*), a drugim dvama krakovima: Stobreč (*Epitium*) i Trogir (*Tragurium*). Unutar tog trokuta smjestila se 384. godine prije Krista kolonija *Pharos* na kraju dubokog zaljeva na sjeverozapadnoj strani otoka na mjestu današnjeg Staroga Grada.²⁸ Kolonizacija ovog zaljeva izraz je talasokracije Dionizija Sirakužanina što određuje budućnost ovog lokaliteta jer će se u idućim razdobljima uvijek posebice vrednovati položaj naselja i luke u

²⁴ M. KOZLIČIĆ – M. BRATANIĆ, 2006, 107–124; M. KOZLIČIĆ, 2012, 13–20.

²⁵ G. NOVAK, 1960, 11–27; N. PETRIĆ, 1993/1994, 6–7.

²⁶ M. ZANINOVIĆ, 1995, 141.

²⁷ IDEM, 143; M. KOZLIČIĆ, 1993, 18–19.

²⁸ B. KIRIGIN, 2000.

kontekstu sve intenzivnijih pomorskih aktivnosti. Pored svih odlika grčkog polisa, kolonija Pharos imala je svoje pristanište na završetku zaljeva, od rta Borčić prema uskom kanalu dugom oko jednog kilometra. To je bio prostor prikladan za pristajanje zbog zaštite od vjetrova, a preciznije ga je moguće locirati između današnjeg Tvrdalja i Škora. Na tom prostoru postojalo je brodogradilište, prostor za popravak i zimovanje brodova.²⁹ Grčka prisutnost na otoku značila je potencijalnu opasnost za domaće Ilire koji su pokušali istjerati kolonizatore. S tim u vezi bilježi se prva pomorska bitka na Jadranu koja je po njih završila porazom nakon što su ih grčki kolonisti s Pharosa, potpomognuti flotom Dionizija Sirakuškog porazili ratnim brodovljem.³⁰ Ovdje je potrebno istaknuti i prvu poznatu osobu hvarske pomorske povijesti, Demetrija Hvaranina, podanika ilirske kraljice Teute i zapovjednika njezina ratnog brodovlja. On je odigrao bitnu ulogu u sukobu s Rimljanima na Sredozemlju što je kulminiralo kad su rimski konzuli zauzeli Pharos 219. godine prije Krista. Demetrije se sklonio kod makedonskog kralja Filipa V., a poginuo je 213. u bezuspješnom pokušaju obnavljanja i okupljanja saveznika.³¹

Kontinuitet grčke kolonije nastavljen je i u razdoblju rimske Pharije. Arheološki ostatci svjedoče o životu na više točaka na otoku, koji su većinom okrenuti morskoj strani. Osim na lokalitetu Pharije, ostatci su pronađeni na području današnjega grada Hvara, Jelse i istočno od nje, na Paklinskim otocima i Šćedru. Uz ovaj otok povjesničari smještaju i poznatu pomorsku bitku između Cezareve i Pomejeve flote iz 47. godine prije Krista.³² Bez obzira na to što ne postoje konkretniji podatci, može se sa sigurnošću konstatirati kako je razdoblje grčke i rimske vlasti nad otokom Hvarom vrijeme konsolidacije pomorskih aktivnosti. S obzirom na to da su obje vlasti bile talasokracije i da im je bilo važno kontrolirati svoja područja, pomorska prisutnost na Jadranu, a time i na Hvaru potvrđena je na način da otok participira u općim pomorskim aktivnostima, ne posjedovanjem vlastitih brodova, već prisutnošću grčkih i rimskih pomorskih snaga. Otočno brodovlje, koje nije posvjedočeno pa se o njemu može govoriti samo s pretpostavkom, ostaje na razini lokalnog

²⁹ IDEM, 73.

³⁰ G. NOVAK, 1932, 37, piše o eparhu susjedne Isse, što su novija istraživanja korigirala.

³¹ IDEM, 42–44.

³² Više o rimskoj Phariji u V. TARBUŠKOVIĆ, 2018.

otočnog ili međuotočnog transporta ili se rabi za potrebe ribarstva.

U prvim stoljećima nakon Krista ne postoje važnije informacije o pomorstvu, već se jedino na osnovi arheoloških nalaza može govoriti o postojanju pomorskog prometa i trgovine u kojima participira otok Hvar. Zabilježeni ranokršćanski, odnosno kasnoantički nalazi na zapadnoj strani otoka svjedoče o počecima urbanizacije naselja Hvar u prvim stoljećima,³³ kad se sve intenzivnije upotrebljava uvala budućeg glavnog otočnog naselja. Luka Staroga Grada (*Pharos, Pharia*) zadržava svoju ulogu u pomorskom prometu Jadrana s obzirom na neprekinuti kontinuitet naselja. Istočno od današnje Jelse pomorski važan je lokalitet nazvan Sv. Luka. Na malom grebenu izgrađena je crkva koja, pored kulture, ima i navigacijsku ulogu, s obzirom na to da je pomorcima služila kao svojevrsni orijentir u plovidbi.³⁴

Doseljenje Hrvata i njihova integracija na otoku Hvaru nije konkretnije zabilježena u izvorima. Iz tog razloga o otočnom pomorstvu može se govoriti samo općenito koristeći se informacijama na razini čitavog Jadrana. Tako se može zaključiti kako je postojalo gusarenje protiv Mlečana, ali konkretizirati je li Hvar imao udjela u tome nije moguće. Isto tako, kada se navodi pomorska sila kralja Tomislava, participaciju otoka moguće je promatrati samo kao udio u hrvatskom kraljevstvu ponovno bez konkretiziranja.³⁵

Od početka drugog tisućljeća pomorska sudbina otoka veže se s Mletačkom Republikom. Prvi konkretni pokušaj pacificiranja Hvara povezan je s pohodom Petra Orseola 1000. godine s ciljem smirivanja gusarstva, pri čemu je, prema pisanju mletačkog kroničara Ivana Đakona, mletačka mornarica osvojila i opljačkala naselje Hvar.³⁶ Od tog trenutka pomorska povijest otoka povezana je usko s Mletačkom Republikom koja će svoje trgovačke, plovidbene i vojne intencije vezivati s istočnom obalom Jadrana, a posebice s Hvarom.

Važan dokument koji svjedoči o stanju hvarskog pomorstva je Statut iz 1331.

³³ N. PETRIĆ, 1993, 313–316. Autor piše, među ostalim, o ranokršćanskim svjetiljkama iz 4. – 6. stoljeća, koje svjedoče u prilog „maritimnoj komunikativnosti“ naselja Hvar.

³⁴ Ova crkva potvrđena je na nemalom broju pomorskih i inih karata ranog novovjekovlja, pored već razvijenog naselja Jelsa, što govori o njezinoj *pomorskoj* važnosti.

³⁵ M. KOZLIČIĆ, 1993, 50. Mornarica koja se sastojala, prema Porfirogenetu, do 80 sagena i do 100 kondura, s po 40 ljudi na kondurama i 20 na saganama trebala je iskusne ljude koje se moglo unovačiti samo u primorskim krajevima. S obzirom na položaj i veličinu otoka Hvara, moguće je spekulirati da je i njegovo stanovništvo participiralo u mornarici kralja Tomislava.

³⁶ G. NOVAK, 1960, 44–45; L. ČORALIĆ, 1995, 75.

godine koji u petoj knjizi donosi odredbe koje reguliraju pomorski i ribarski život komune.³⁷ Od prve do sedamnaeste glave, po uzoru na stariji Dubrovački statut, donose se pravne odredbe karakteristične za srednjovjekovno pomorsko pravo.³⁸ Reguliraju se odnosi u slučaju havarije, propisuju se dužnosti članova posade i uređuje njihov međuodnos, uzimanje broda u zakup, rasterećenje broda i kazne u slučaju prekršaja pojedinih odredbi. Ovakvo precizno reguliranje pomorskog života govori u prilog tezi kako su brodarstvo i pomorska trgovina već prije 14. stoljeća postali iznimno važan vid života hvarskih stanovnika. Pored pomorske trgovine, važan vid pomorskog života potvrđen je statutarnim odredbama o ribarstvu što svjedoči o razvijenom ribolovu na području cijelog otoka, posebice na plavu ribu, u prvom redu na srdele.³⁹ Smatra se kako je krajem 13. stoljeća započeo intenzivniji lov na srdele na hvarskom području. U 16. stoljeću Hvar, Stari Grad, Jelsa i Vrboska imaju svoje ribarske flote. Dominikanac Vinko Pribojević u svojem govoru *O podrijetlu i zgodama Slavena* održanom 1525. navodi „brze brodove određene za ribolov kao i preko 180 manjih brodova s mrežama pomoću kojih zarađuju ribolovom svake godine velike svote novca“.⁴⁰ Premda su Jelsa i Vrboska u to vrijeme mjesta u nastajanju, postojanje ribarskih flota koje su dijelile pošte zajedno s Hvaranima, Starograđanima i Višanima, napose Komižanima, potvrda je važnosti ribolova koji postaje jedan od temeljnih izvora prihoda hvarske komune.

Krajem 16. stoljeća dolazi do prvih sukoba na relaciji Hvar – Vis oko ribarskih pošta koje su bile bogat izvor srdela. Mletačke vlasti nisu ulagale previše napora u rješavanje ovih prijevora, pa se sukobi oko pošta intenziviraju, što dovodi do uništavanja rivalskih mreža srdelara – vojga.⁴¹ Iz razloga što je ribarski akvatorij hvarske komune primao najveću koncentraciju ribara na cijelom Jadranu, pristupilo se specifičnoj vrsti ždrijeba (na bruškit) kojom

³⁷ HVARSKI STATUT, 1991, 160–168.

³⁸ A. CVITANIĆ, 1974, 103–118.

³⁹ N. ČOLAK, 1962, 399–400. Statut je zabranjivao prodavanje ribe bilo gdje osim u ribarnici komune, bez dopuštenja carinika riba se nije mogla voziti izvan distrikta, bilo je zabranjeno prodavati ribu s kapom na glavi, a svaki je ribar bio dužan dati sudu po jednu od većih i boljih riba koje će imati prema veličini svojeg broda. Statut je zabranjivao uskakanje u ribarske brodove pri njihovu uplovljavanju u luku što se tumači velikom potražnjom za ribom u pojedinim prilikama.

⁴⁰ V. PRIBOJEVIĆ, 1991, 82.

⁴¹ Š. PERIČIĆ, 1995a, 276–277.

se dodjeljuje prvenstvo ribolova na pojedinim poštama. Godine 1603. zbog različitih prijestupa pokušavaju se regulirati ribarska prava i obaveze. Plemići su najčešće lovili potegačama – tratama, što im je bilo otežano zbog velikog broja mreža srdelara, koje se u više navrata pokušavaju staviti izvan zakona. S obzirom na to da su srdelare bile tipično sredstvo ribolova za pučane, učestalo je dolazilo do sukoba koji su imali i društvenu dimenziju sporenja, a pučani su bili žrtve kaznenih ekspedicija pri čemu je znalo doći i do ljudskih žrtava.⁴² Sukobi vlasnika trata i vojgi, sukobi oko ribarskih pošta i uključivanje drugih ribara s Jadrana u lov na komunalne pošte nastavit će se i u 19. stoljeću što će natjerati hvarske ribare da okušaju svoju sreću izvan granica Jadrana.

Ribarstvo je bilo presudni čimbenik za razvoj otočnog brodarstva. Od 13. stoljeća moguće ga je preciznije pratiti s obzirom na to da svako otočno naselje ima u luci prikladan prostor za izgradnju i popravak manjih brodova. U gradu Hvaru već se početkom 14. stoljeća gradi Arsenal, prostor u kojem je pohranjivano sve potrebno za popravak brodova i njihovo opremanje, a suvremeni izgled poprimio je u 16. stoljeću⁴³ Mlečani su ovu luku držali najvažnijom na istočnoj obali Jadrana zbog njezina prirodnog položaja koji je omogućavao pogodno sklonište za brodove, kao i relativne sredine jadranskog puta iz Venecije za Levant. Stari Grad imao je škver koji je različitim intenzitetom funkcionirao još od razdoblja antike.⁴⁴ U 15. stoljeću konture naselja, a onda istovremeno i luke, dobivaju Jelsa i Vrboska. Naselja su nastala zahvaljujući ribarskoj populaciji središnjih otočnih naselja Pitava (Jelsa) i Vrbanja (Vrboska) koja zbog blizine u tim lukama gradi svoje ribarske objekte, a onda se od 15. stoljeća tamo polako i naseljava.⁴⁵ Na istočnom rtu otoka formira se naselje Sućurja u 16. stoljeću. Ono je nastalo uz prostor crkve sv. Jurja, koja se spominje u Hvarskom statutu,⁴⁶ gdje su 1468. prebjegli augustinci iz Zaostroga pred turskom opasnošću,⁴⁷ a 1613. izgrađena je kula zbog potencijalnih turskih i uskočkih napada.⁴⁸ Osla-

⁴² IDEM, 277, N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1963, 80–83.

⁴³ J. KOVAČIĆ, 2012, 246–249.

⁴⁴ O odnosu naselja Hvara i Staroga Grada te njihovih luka vidjeti: M. BRATANIĆ, 2006, 223–241.

⁴⁵ T. MARASOVIĆ, 1995, 186–187.

⁴⁶ HVARSKI STATUT, 1991, 150.

⁴⁷ T. MARASOVIĆ, 1995, 188.

⁴⁸ V. KOVAČIĆ, 1989, 153–167.

njajući se na Pribojevićevu tvrdnju, o brodovlju svakog naselja teško je nešto više reći, osim da se rabi prije svega za ribarske operacije te za transport usoljene ribe među otocima i obližnjim kopnom. Također, u skladu s mletačkom politikom, vršile su trgovinu njezinim posjedom na Jadranu u skladu s maritimnim mogućnostima brodova. Otočna brodogradnja bila je ograničena na izgradnju ribarsko-transportnih brodova, ponajviše gajeta⁴⁹ i bracera⁵⁰ koje će se tijekom 17. i 18. stoljeća uključiti u trgovački promet Jadranskim morem.

Uz brodarski i ribarski vid, otok Hvar u vrijeme mletačke uprave ima i ratni aspekt pomorske povijesti. Početkom 16. stoljeća otok je poprište bune pučana (1510. – 1514.) poznate u historiografiji kao Ustanak hvarskih pučana pod vodstvom Matija Ivanića.⁵¹ Kulminacija stoljećima akumuliranih suprotnosti između dviju društvenih skupina rezultirala je ustankom pučana što je dovelo do krvavog sukoba s plemićima na različitim dijelovima otoka. U namjeri da uguši pobunu, Venecija je poslala 12 galija pod vodstvom providura Sebastiana Giustinianija koji je u nizu krvavih sukoba uspio suzbiti ustanak, a Ivanić je pobjegao s otoka.⁵² Pomorsko obilježje ustanka očituje se u djelovanju ustanika koji su bili ribari, kalafati, brodari i pomorci. Iz tog razloga uspjeli su formirati flotilu od 30 manjih naoružanih brodova koja je patrolirala otočnim akvatorijem, a najčešći tip broda kojim su se koristili bio je grip, manji jedrenjak mediteranskog podrijetla, koji je prisutan na Jadranu od kraja 14. stoljeća. Hvarski grip bio je dug od 10 do 15 m, s 10 do 12 ve-

⁴⁹ Gajeta pripada malim jedrenjacima. Najčešće se upotrebljavala u ribolovu i za prijevoz tereta na manjim udaljenostima, ponajprije uzduž obale. Oblog je trupa kao i dna s kobilicom, natkrivene palube na pramcu i krmu. Po sredini, nad rebrima bila je otvorena podnica radi lakšeg kretanja. Gajete namijenjene isključivo za teret u potpunosti su bile prekrivene palubom. Brod ima jedan jarbol s latinskim jedrom, a na pramcu je bio kosnik. Tipična dužina broda iznosila je 6 – 8 m, širina 2 – 3 m, a visina 1 – 1,3 m. Gaz je iznosio oko ½ m, a nosivost 5 – 12 tona. Gajeta ima najčešće dva člana posade, a ako je u funkciji ribolova, onda taj broj iznosi četiri. Više kod M. KOZLIČIĆ, 1993, 209–211; I. GLUHONJA, 1951, 45.

⁵⁰ Bracera je brod sličan gajeti, ali nešto većih dimenzija. Naime, i ona se najviše rabila u ribarstvu i transportu različitih tereta na manjim dužobalnim udaljenostima. Paluba bracere u potpunosti je zatvorena, dok se na njoj nalazi grotlo za primanje tereta. Jarbol je smješten na prvoj trećini broda, ima oglavno jedro s dvjema lantinama i trima kratnicama. Često se još nalazi kosnik s jednom prečkom. Bracera ima maleni gaz, opremljena je dvama dvokrakim sidrima na lancima i jednim pričuvnim četverokrakim. Dužina broda iznosi 7 – 12 m, širina 3 – 4 m, a visina 1,5 – 2 m. Postojale su i veće bracere s dužinom 15 – 17 m koje su mogle krcati 50 – 70 tona, dok su one 7 – 12 m krcale 10 – 40 tona. Više kod M. KOZLIČIĆ, 1993, 215–217; I. GLUHONJA, 1951, 46.

⁵¹ A. GABELIĆ, 1988.

⁵² L. DANČEVIĆ, 1974, 117–159; IDEM, 1974a, 41–75.

sala, jednim jarbolom s latinskim jedrom, a posadu je činilo 15 do 20 ljudi.⁵³ Ovakvih karakteristika, s izvanrednim maritimnim sposobnostima, grip je bio „najznačajniji i najdjelotvorniji operativni brod ustaničke naoružane flotile“.⁵⁴

Ratnoj dionici hvarske pomorske povijesti može se pridodati sudjelovanje hvarske galije *Sveti Jeronim* u Lepantskoj bitci 1571. godine pod zapovjedništvom Ivana Balčića.⁵⁵ Za to vrijeme otok je pretrpio pohod turske mornarice predvođene Uluz-Alijem, koji je izvršio napade na Hvar, Stari Grad, Vrbosku i Jelsu. Dok su Hvar i Sućuraj bili djelomice osigurani od napada zbog strateške važnosti za Mlečane (Hvar kao glavna mletačka luka na istočnom Jadranu, a Sućuraj kao važna točka srednjodalmatinskog akvatorija), dotle su Stari Grad, Jelsa i Vrboska bili prepušteni sami sebi.⁵⁶ U pohodu bili su opljačkani i spaljeni Hvar, Stari Grad, Jelsa i Vrboska.

Višestoljetna mletačka vlast značila je uspostavljanje obrazaca u pomorstvu koji su slijedili trgovačku politiku Republike.⁵⁷ Dok je starija hrvatska historiografija gotovo jednoglasno naglašavala sputavanje brodogradnje većih jedrenjaka i ograničavanje trgovine u Dalmaciji,⁵⁸ novija istraživanja, posebice ona usredotočena na 18. stoljeće, naznačuju kako su pomorstvo i trgovina u ovom razdoblju doživjeli stanoviti zamašnjak.⁵⁹ Mletačka Republika proširila je svoj teritorij s mirovnim ugovorima iz 1699. i 1718. na unutrašnjost Dalmacije pa se njezina *briga* za pokrajinu proširila i na kopnena područja koja su živjela drugim obrascima ponašanja u odnosu na obalu i otoke. Mletačka Dalmacija više nije samo primorska Dalmacija, s obzirom na to da je njezina kopnena granica išla vrhom Velebita i Dinarom, tj. od hrvatsko-bosansko-dalmatinske tromеđe obuhvaćajući naselja Knin, Vrliku, Sinj, Zadvarje i Vrgorac do Neretve. Ovo je značilo proširivanje trgovačkih potencijala s Otomanskim Carstvom preko graničnih prijelaza – raštela – odakle se iz Bosne i Hercegovine uvozila stoka, živežne namirnice i sirovine, dok se izvozilo vino, rakija i maslinovo ulje.

⁵³ Više o gripu u M. KOZLIČIĆ, 1993, 98–109.

⁵⁴ J. LUETIĆ, 1977, 169.

⁵⁵ M. NOVAK-SAMBRAILO, 1974, 151–164.

⁵⁶ N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1974, 89–94.

⁵⁷ O pomorskoj politici Mletačke Republike vidjeti F. LANE, 1973.

⁵⁸ B. KOJIĆ, 1962, 67–114.

⁵⁹ Š. PERIČIĆ, 1998, 38–40.

Povećanje trgovačkog prometa nije samo zahvatilo kopnenu Dalmaciju, nego se proširilo i na more. Zakašnjele merkantilističke ideje koje je mletačka vlast htjela primijeniti na Dalmaciju nisu dale velikih rezultata, osim što su značile promjenu mentalnog sklopa u trgovini gdje se pokušavala postići aktivna bilanca pojačavajući izvoz nad uvozom. U 18. stoljeću mletački pomorski monopol nad Jadranom je ugrožen kada Karlo VI. 1717. godine proglašava slobodu plovidbe Jadranom, time narušavajući višestoljetni mletački dominij, a glavne habsburške luke Trst i Rijeka kroz institut slobodne luke iz 1719. povećavaju svoj uvozno-izvozni promet pa će do kraja stoljeća Trst odnijeti primat Veneciji.⁶⁰ Uz to, luka Ancona na sredini zapadnog Jadrana također se tijekom 18. stoljeća izdiže svojim uvozno-izvoznim prometom, prije svega kao važno pomorsko središte Papinske Države, središta Apeninskog poluotoka. Tijekom stoljeća uočava se sve učestalija internacionalizacija trgovine na Jadranu; vrijeme je to formiranja trgovačkih kompanija koje šire svoja interesna područja, pa se upravo važnost Trsta kao početka kopnenog koridora prema središnjoj Europi sve više valorizira. Na Jadranu se bilježi prisutnost Francuza, Engleza, Nizozemaca, Napolitanaca, Grka i Španjolaca.⁶¹ U takvom jadranskom trgovačkom sustavu Venecija nije bila u mogućnosti nastaviti pomorsku politiku prethodnih stoljeća pa se i prema Dalmaciji vrši slobodnije načelo pomorske trgovine prema kojem se dopušta izvoz njezinih proizvoda i na druga područja, izvan *terra fermae*.⁶²

U tom kontekstu 18. stoljeće je vrijeme uzleta i hvarske pomorske aktivnosti koja se sada širi čitavim Jadranom, s povremenim izlascima na Sredozemlje. Za okvirno rekonstruiranje hvarskog pomorstva, primarno pomorske trgovine i plovidbe ovdje se rabe *Hrvatski pomorski regesti* Nikole Čolaka⁶³ koji, s obzirom na kvantitativni karakter izvora, mogu dati naznake određenih tendencija koje će

⁶⁰ U 18. stoljeću Trst je uključen u globalni pomorski promet koji spaja važna gospodarska središta na Sredozemlju i na Atlantskom oceanu, cfr. W. DROBESCH, 2003, 350–351; D. ANDREOZZI, 2018, 567–586.

⁶¹ N. ČOLAK, 1993, 835.

⁶² Š. PERIČIĆ, 1998, 41.

⁶³ Veliki arhivistički rad Nikole Čolaka na prikupljanju i bilježenju izvora za ediciju *Hrvatski pomorski regesti* nastao je po uzoru je na izdavanje izvora (Smičiklasov *Codex*, Ljubićeve *Listine*) hrvatske znanstvene historiografije 19. stoljeća. Brojne dokumente u obliku skraćениh ispisa – regesta iz talijanskih arhiva Čolak je objavio u dva sveska: N. ČOLAK, 1985; IDEM, 1993, a njegov rad nastavlja njegova unuka Zrinka Podhraški Čizmek koja je objavila treći svezak regesti, IDEM, 2017. Čolakovi ispisi (regesti) donose samo najvažnije dijelove dokumenta na talijanskome, a on je pokušao, u većini slučajeva uspješno, dati hrvatsku varijantu imena i hrvatsko čitanje talijanskih toponima.

svoju konjunkturu doživjeti u 19. stoljeću. Regesti nam služe kao izvori na kojima se uočava pomorski promet Jadrana, a u ovom kontekstu napose otoka Hvara u 18. stoljeću (Tablica 1). Imajući u vidu činjenicu kako je rad na prikupljanju i sastavljanju regesti nedovršen, ukupno je objavljeno oko 16 000 dokumenata u tri sveska iz Državnih arhiva Venecije, Fana i Ancone, možemo konstatirati kako nije riječ o ukupnosti plovidbe, već samo pojedinačnim aktivnostima koje sačinjavaju jedan sustav. Premda nepotpun, sustav nam otkriva važnost pojedinih otočnih luka, pomorskih ruta, daje naznaku roba kojima se trguje, vrstu brodova, pomorskih zanimanja i pomorskih obitelji. U Tablici 1 donose se prijevodi najvažnijih regesti koji se odnose na pomorstvo otoka Hvara, rabe se Čolakove inačice prezimena s ponekad navedenim izvornikom u zagradama.

S obzirom na to da su ovi dokumenti iz talijanskih arhiva, što znači da im je i mjesto nastanka u Italiji (Venecija, Ancona i Fano) i da su nastali kao brodski ugovori (*ruolo d'equippaggio*) sastavni podatci čine vrstu broda (r rijetko s imenom), paruna broda i njegovo porijeklo, ponekad i sudionika (*parcenevoli*)⁶⁴ brodskog poduhvata (posla), mjesto isplavljanja i uplovljavanja, popis članova posade, razlog pristanka, teret koji se prevozi i propisana taksa. Također se donose dokumenti o boravku u karanteni koji propisuju dužinu boravka i brodski dokumenti iz kojih se samo uočava da imaju među članovima posade osobu koja navodi Hvar (hvarsku komunu) kao mjesto prebivališta. Karantena je bila obavezna pri uplovljavanju u luke zapadnog Jadrana, pogotovo ako bi se evidentiralo duže zadržavanje u pojedinim lukama tijekom posljednje plovidbe, a dužinu, koja je varirala, propisivao je nadležni Zdravstveni ured.

Regesti potvrđuju postojanje transverzalne plovidbe koja spaja otok Hvar s Venecijom, Anconom i Senigallijom. Dok je plovidba prema Veneciji, plovidba prema središnjici Republike, plovidba prema Anconi i Senigalliji, i obližnjim lukama koje se referiraju na ova mjesta, jest plovidba prema Papinskoj Državi, a odredišne točke donekle su na transverzalnoj razini u odnosu na Hvar, s blagim plovljenjem u smjeru sjeverozapada. Naravno, to nisu jedine rute, već plovidba može podrazumijevati više stajanja i odredišta za iskrcavanje i ukrcavanje, pa se tako navode Krf, različite luke bokokotorskog zaljeva, Bol, Komiža, Šibenik, Senj, općenito Istra i Civitavecchia. Hvar je učestalo mjesto pristajanja stranih brodova pa tamo pristaje

⁶⁴ *Parcenevole* je sudionik u pomorskom poduhvatu koji participira svojim udjelom, osoba koja ulazi u posao s vlasnikom za svoj interes, cfr. S. STRATICO, 1813, 337.

đenoveški pinko⁶⁵ koji pod zapovjedništvom kapetana Giovannija Schiaffina nastavlja prema Anconi s teretom porculana, bakalara, limuna i druge robe. Iz luke Hvar za Anconu isplovio je brigantin pod zapovjedništvom kapetana François Amaudrie s francuskom zastavom koji je stigao u Hvar iz Livorna. Primjera sličnih ovomu ima dovoljno kako bi se moglo konstatirati da je luka Hvar uključena u međunarodnu pomorsku trgovinu u 18. stoljeću, i to kao luka za pristajanje, zaklon i opskrbu, a ponekad kao i jedna od odredišnih luka.

Najviše regesta koje su povezane s pomorstvom otoka Hvara donose informacije o hvarskim brodovima koji su pristigli u tri navedene luke zapadnog Jadrana gdje prolaze redoviti proces evidencije tereta, naplaćivanje takse za pristajanje i upućivanje na daljnje odredište. Najčešće vrste tereta koje stižu s Hvara su vino, rakija, soljena riba (srdele), sir, surutka i vuna. Na Hvar se najviše vraćaju s teretom luka, češnjaka, konoplje za ribarske mreže i sličnih potrepština. Učestalo se bilježi kako brodovi prevoze putnike što je potvrda kako transverzalna, tj. prekojadranska navigacija nije samo služila za trgovačke potrebe, već je i spajala obje obale u društveno-kulturnom smislu.

Iz regesta također doznajemo kako se hvarska flota jedrenjaka proširila s novim tipovima brodova koji nisu bili evidentirani u prethodnim stoljećima. Pored leuta i braceru, sada se bilježi redovito postojanje trabakula⁶⁶ i njegove umanjenice trabakuleta, a prisutan je i pokoji pelig.⁶⁷ Među lukama na otoku

⁶⁵ Pinko (tal. *pinco*, engl. *pink*, fra. *pinque*) trgovački je jedrenjak s latinskim jedrima. Ima široki trup s ravnim dnom, tri jarbola, a izdvaja se po krmi koja je visoko postavljena. Prosječna mu je nosivost između 200 do 300 tona. Najviše se rabio na Sredozemlju, posebice kod Španjolaca i Napolitanaca, cfr. S. STRATICO, 1813, 352.

⁶⁶ Trabakul je veći obalni jedrenjak. Nalik je na braceru, premda većih dimenzija. Trup ima oble bokove, kao i dno s kobilicom. Pramac i krma završavaju jajoliko-šiljastim oblikom. Brod je najčešće izgrađen iz hrastovine što mu je davalo dodatnu snagu. Ponekad su ovi brodovi plovili do zapadne obale Jadrana. Trabakul ima dva jarbola, izrađena obično iz jednog komada. Na njima su o glavna jedra s trima kratnicama. Pramčani jarbol bio je veći od krmenoga. Na sredini se nalazi jedno grotlo koje zauzima 1/5 dužine broda, a na pramcu i krmi nalazi se još po jedan manji otvor. Dužina broda je 14 – 20 m, širina 3,5 – 5 m, a visina 1,5 – 2 m. Prosječna nosivost trabakula iznosila je 40 – 140 tona, dok su veći krcali do 200 tona. Posada trabakula je bila sastavljena 4 – 5 osoba. Više kod M. KOZLIČIĆ, 1993, 217–219; I. GLUHONJA, 1951, 50.

⁶⁷ Pelig je veći obalni teretni i trgovački jedrenjak, koji plovi i izvan Jadrana. Izgledom je sličan trabakulu, a razliku čine veće dimenzije, različit krmeni jarbol, koji umjesto o glavnog jedra ima šošnjaču s glavnjačom. Pramčani jarbol nosi o glavno jedro. Oba imaju po četiri niza kratnica. Trup peliga, izgrađen od hrastovine, obliih je bokova i dna, a kobilica ima ojačanu konstrukciju. Pramac ima elementa trabakula i logera, najčešće je šiljast s ukošenom pramčanom statvom. Na palubi postoje željezne sohe na kojima visi pomoćni čamac. Također, krma preuzima elemente trabakula i logera, koja je ili jajoliko-šiljasta (trabakul) ili oblo-polukružna (loger). Pelig ima ogradu visine pola metra koja se proteže cijelom dužinom broda. Kormilo doseže duboko ispod kobilice ako je krma kao kod trabakula, a ako je kao kod logera, onda je u razini kobilice. Na sredini

primat odnosi luka grada Hvara iz razloga što je tu središte komune s izvanrednim položajem okrenutim prema središnjem Jadranu. Druga luka koja se ističe u pomorskom sustavu otoka jest Stari Grad iz koje se većinom izvozi vino u Anconu i Senigalliju, a postoji i vijest o izvozu za Trst, odakle se neprodano vino prevozi za ankonitansku luku. Sličnu vijest imamo i za Jelsu, odakle se izvozi vino za Trst, a neprodano se dalje prosljeđuje za Anconu. Pored te informacije, postoji još regista koje govore o izvozu vina prema zapadnoj obali Jadrana. Pored ovih triju dominantnih otočnih luka spominju se još Vrboska, s jednom bracerom koja prazna dolazi u Senigalliju, i Sućuraj iz kojeg u istu luku stiže teret srdela koji je poprilično uništen zbog kiše.

Sustav hvarskih luka kako ga prikazuju regeste može se podijeliti u tri stupnja: na prvom je mjestu luka grada Hvara kao središte komune, smještena na važnom pomorskom putu i s izgrađenom lučkom infrastrukturom. Drugi stupanj čine luke naselja Staroga Grada i Jelse koje se nalaze na sjevernoj strani otoka, na rubovima središnje ravnice velikog polja na kojem se uzgaja vinova loza koja daje važan izvozni proizvod otoka. Treći stupanj pripada Vrboskoj koja je također sa sjeverne strane na rubu hvarskog polja s razvijenim ribarstvom i Sućurju koji je na istočnom rtu otoka okrenut k Podbokovlju i ušću Neretve. Vrboska i Sućuraj učestalo su luke u koje se sklanjaju brodovi koji plove s kopna ili drugih obližnjih dalmatinskih otoka. S obzirom na veličinu i izduženost otoka Hvara u smjeru zapad-istok, tijekom razdoblja mletačke vlasti, na otoku je formirano više luka koje su strateški raspoređene u prirodne zavale (osim Sućurja), a koje svojim geografskim položajem pokrivaju dostupnost unutrašnjosti otoka. Luka Hvara pokriva zapadni dio otoka, a luke Staroga Grada i Jelse sjeverni i središnji dio otoka gdje je najveća koncentracija naselja smještenih na obodu hvarskog polja, Vrboska kao supsidijarna Starom Gradu i Jelsi, a Sućuraj kao luka naselja na istočnom dijelu otoka skupnog naziva Plame. Ovakav način ustroja luka, nastao kao posljedica geografskih uvjeta i dužobalne plovidbe, u kojem ne postoji jedna središnja luka koja zadovoljava potrebe cijelog otoka, već se vrši distribucija na više formiranih i izgrađenih luka može se nazvati policentrični otočni sustav luka. U 19. stoljeću, uz manje modifikacije, ovakav se sustav nastavlja, a

se nalazi grotlo koje zauzima 1/5 dužine broda, a na pramcu i krmi su manja grotla. Dužina broda iznosi 16 – 22 m, širina 4 – 6 m, a visina 2 – 2,5 m. Posadu najčešće sačinjava 5 – 6 osoba. Više kod M. KOZLIČIĆ, 1993, 220–222; I. GLUHONJA, 1951, 51–52.

posebno dolazi do izražaja kada se dogodi konjunktura u pomorstvu.

U pogovoru prvog sveska *Regesti* N. Čolak navodi pomorske obitelji prema regijama počevši od Istre do Boke kotorske. Tako za Hvar, podrazumijevajući otok i naselje Hvar, a onda nadodavši „(sa svim lučkim mjestima)“ nabraja ove pomorske obitelji s brojem članova u zagradi: „Botteri (2), Bracinić⁶⁸ (1), Garčina (1), Gazzari (1), Ilić (1), Jelić (1), Jelino (Jelinić 1), Jurketa (2), Perić (1), Polovineo (Polovinić 1), Radovinović (1), Skutari (2), Stalio (1), Šepić (2), Vranjican (1). 14 loza od kojih 11 hrvatskih sa 16 članova i 3 talijanska s 4 parona“.⁶⁹ Nije jasno po kojem sustavu Čolak diferencira hrvatske i talijanske loze, osim ako nije u pitanju onomastičko obilježje prezimena. Međutim takva namjera je za 18. stoljeće, tj. razdoblje prije nacionalnih buđenja većinom beskorisna jer slavenska obilježja prezimena ne znače u pravilu hrvatsku pripadnost i obrnuto. Važnije je da su oni naseljeni na otoku Hvaru i da sudjeluju u jadranskom trgovačkom sustavu. Prezimenima koje navodi Čolak može se prema njegovim registima nadodati još i Fabrio, Garbati, Mulanović i Tomić.

Pored vlasnika i paruna jedrenjaka, Hvarani se učestalo mogu pronaći kao članovi posada drugih jedrenjaka s Jadrana. U većini slučajeva oni služe kao obični mornari, ali ima i više primjera u kojima se navode pojedine osobe sa specifičnom dužnošću koju obnašaju na brodu. Tako ih pronalazimo u registima gdje se navodi da služe kao nokjeri, škrivani, *dispensiere* (poslužitelji), *timoniere* (kormilari), *mozzo*, *putto* (mali), *maestro* (učitelj mornara) itd. Među ostalima spominju se škrivan, ponekad timunjer, Bartol pok. Dominika Bartulovića iz Hvara, timunjeri Antonio di Francesco Valentini iz Hvara, Juraj di Jakov Milanović iz Hvara, nokjer Juraj pok. Jakova Parnezića (Parnesich) iz Hvara, mali Luka Petrov Radović iz Hvara, mornari Nikola Sasunović (Sassunouich)⁷⁰ iz Staroga Grada, Juraj Petrov Koludrović iz Jelse itd.

Iako je nemoguće govoriti o opsegu udjela pomorske aktivnosti na otoku Hvaru, podatci koji su nam dostupni, a koji, ipak, pokrivaju samo tri zapadno-jadranske luke govore u prilog tezi kako su se pomorci otoka Hvara, premda ne na razini kao neka druga istočnojadranska područja (Dubrovačka Republika, Boka kotorska), uključili u opće tijekove jadranskih trgovačkih i transportnih

⁶⁸ Pogrešno čitanje prezimena Bracanović.

⁶⁹ N. ČOLAK, 1985, 642.

⁷⁰ Pogrešno čitanje prezimena Sanseović.

aktivnosti. Otok Hvar i njegov sustav policentričnih luka imaju više funkcija koje se mogu vrednovati s obzirom na pomorske djelatnosti. Prije svega, to je prostor pristajanja i zakloništa unutar dužobalne plovidbe, zatim se uočava postojanje oko dvadesetak pomorskih obitelji s više članova koje sudjeluju u pomorskim aktivnostima kao vlasnici, kapetani, paruni i mornari i s drugim službama na brodu. Trgovačko-transportna uloga u 18. stoljeću intenzivira se zahvaljujući izvoznim mogućnostima otoka, ponajviše kroz dva proizvoda: vino i soljenu ribu. Dok je vino rezultat poljoprivredne djelatnosti, ribolov i soljenje ribe izraz su pomorskih aktivnosti koje vuku višestoljetnu tradiciju.

Za godine 1771. i 1781. dostupni su prvi sumarni podatci o broju i vrsti brodova za Hvar i Vis.⁷¹ Koliki je udio viških brodova u ukupnom broju nije moguće točnije odrediti, premda je sigurno riječ o manje od 5 % plovila, najčešće manjih jedrenjaka namijenjenih ribolovu. Prema tim podacima najviše je manjih ribarskih jedrenjaka; „gajetâ i dr.“, među kojim se sigurno nalaze i bracere koje nisu posebno evidentirane. U razdoblju od deset godina taj broj raste, s 339 ribarskih brodova 1771. godine na 362 broda 1781. godine. Od većih brodova 1771. godine postojale su dvije tartane čija je domicilna luka najvjerojatnije bila Stari Grad. Naime, početkom 19. stoljeća Stari Grad ima jednu tartanu,⁷² iz čega se može zaključiti da njegovi pomorci imaju iskustvo korištenja ovakvih brodova u prethodnim desetljećima.⁷³ Među evidentiranim brodovima nalaze se i trabakuli kojih je 1771. bilo 15, a 1781. zabilježeno ih je 11. Ova tendencija pada nastaviti će se početkom 19. stoljeća. Među ovim trabakulima najveći je bio *Giovanni Botteri* koji je pripadao luci Stari Grad. Imao je nosivost od 70 000 litara, a najčešće je prevezio vlastitu robu za Anconu i Senigalliju te druge jadranske luke.⁷⁴ Za razliku od trabakula uzlaznu putanju imaju pelizi, koji će u 19. stoljeću postati najrašireniji tip jedrenjaka među otočnim pomorcima. Njih je 1771. zabilježeno 10, a 1781. već ih ima 18 (Tablica 2). Premda nepotpuni, dostupni podatci o broju i vrsti brodova upućuju na tendenciju povećanja i stabilizacije flote otočnih jedrenjaka, trend koji će se nastaviti tijekom 19. stoljeća.

⁷¹ Š. PERIČIĆ, 1995a, 285.

⁷² Tartana je trgovački i ratni jedrenjak tipičan za Sredozemlje. Kod nas je to češće trgovačko-teretni jedrenjak, s dvama ili trima jarbolima s latinskim jedrima. Dužina im je 10 – 13 m, širina oko 5 m. Brod ima 10 – 12 članova posade. Kod nas su najviše poznate bokeljske tartane, više kod M. KOZLIČIĆ, 1993, 177–183.

⁷³ V. MAŠTROVIĆ, 1968, 562.

⁷⁴ Š. PERIČIĆ, 1995a, 285.

III.

POLOŽAJ KRALJEVINE DALMACIJE I OTOKA HVARA UNUTAR AUSTRIJSKOG POMORSKOG TRGOVAČKOG SUSTAVA

Druga polovica 18. stoljeća u europskoj znanosti i kulturi razdoblje je prosvjetiteljstva unutar kojeg se mijenja i sustav europskog gospodarstva. To je vrijeme kada praktična aplikacija znanstvenih izuma polako ulazi u gospodarske sustave država, pa se naziru početci industrijske proizvodnje koja će imati važne i dalekosežne posljedice na razvoj i kretanje pomorstva u 19. stoljeću. Zbog povećanja proizvodnje, pomorska trgovina postaje ključni element u prijevozu industrijskih proizvoda na druga tržišta, dok se sirovine iz udaljenih krajeva prevoze u velika industrijska središta. Tehničko usavršavanje jedrenjaka koje se provodi većinom na vojnom planu, zahvatit će početkom 19. stoljeća i trgovačko brodovlje. Već krajem 18. stoljeća postoje pokušaji iskorištavanja pare, koji će se nastaviti u idućem stoljeću i dovesti do izuma i usavršavanja parobroda.

Na globalnom planu u sklopu kolonijalnog sustava dominantna trgovačka sila je Velika Britanija koja vlada svjetskim morima trgujući tekstilom, vunom, drvom, vinom i živežnim namirnicama. Dominantnu ulogu na području Azije igraju Engleska istočnoindijska kompanija i Nizozemska istočnoindijska kompanija koje kao duopolisti kontroliraju tržišta tog prostora. Na Atlantskom oceanu djeluju manji trgovci koji operiraju na Baltiku, Sredozemlju, Karibima i Meksičkom zaljevu, istočnoj obali Sjeverne Amerike, zapadnoj Africi i Brazilu.⁷⁵ Način njihova djelovanja ovisi o mnogo čimbenika. Na pr-

⁷⁵ M. STOPFORD, 2009, 20–23.

vom mjestu podrazumijeva se postojanje broda s posadom koji vrši plovidbu na određenim trgovačkim rutama prevozeći teret s jednog tržišta na drugo, financirajući plovidbu sa svakim prodanim teretom i tako postupno akumulirajući kapital iz kojeg se financira održavanje broda, ulaganje u izgradnju novoga, kupnju polovnoga i potencijalno širenje vlastite flote. Ovo podrazumijeva da je brodovlasnik ujedno i trgovac, a učestalo i kapetan, što je do kraja 18. stoljeća prošlo kroz postupak diferencijacije pa se sve više mogu uočavati različite kategorije osoba uključenih u pomorski poduhvat. Polako se diferenciraju brodovlasnici od trgovaca, a kapetan s posadom ne mora imati izravne *rodbinske* veze s brodovlasnikom i trgovcem.⁷⁶ Sredozemno i Jadransko more do početka 19. stoljeća poprimaju slične gospodarske tijekove koji su se uspostavili na globalnoj razini.

Kraj 18. stoljeća označio je kraj višestoljetne pomorske dominacije koja je davala mletačko obilježje Jadranu. Premda je već tijekom stoljeća bilo vidljivo kako Mletačka Republika nema gospodarsku nadmoćnost, a time i pomorsku kontrolu plovidbe Jadranom kao što je to imala u ranijim stoljećima, sada se, na kraju stoljeća, događaju sudbonosni lomovi na europskoj političkoj i vojnoj sceni koji su dokrajčili postojanje Presvijetle Republike. Disperzivni pomorski imperij, kakvim je vladala Venecija, te spore i nedostatne reforme sustava, koji nije mogao pratiti kolonijalnu politiku ostalih europskih država, bio je osuđen na propast.

Francuska revolucija 1789. označila je simbolično početak novog doba, što će rezultirati napoleonskim ratovima koji će s kratkim prekidom potrajati do 1815. godine. To razdoblje ratovanja i nesigurnosti ostavit će svoj trag na pomorskim aktivnostima u cijeloj Europi, a također na Sredozemlju i Jadranu. Nakon što je mirom u Campoformiju 1797. prestala postojati Mletačka Republika, a Austrija⁷⁷ dobila u posjed Dalmaciju i to na relativno kratko razdoblje (1797. – 1805.), uslijedila je francuska uprava (1805. – 1814.), prvo u

⁷⁶ U nastavku ćemo vidjeti kako ova diferencijacija postoji kod hvarskih pomoraca, međutim, ona nije uvijek u prvom planu jer se zadržava obiteljski sustav pomorsko-trgovačkog djelovanja.

⁷⁷ Višestruki nazivi srednjoeuropske države poznate kao Habsburška Monarhija i Austrijsko Carstvo (a postoje i drugi termini) često se u literaturi preklapaju. Car Franjo II. se poslije bitke kod Austerlitz 1805. odrekao naslova Svetog rimskog cara njemačke narodnosti, a takvo Carstvo prestalo je postojati 1806. godine. Ostalo je samo Austrijsko Carstvo, termin koji se rabi u ovoj knjizi, premda je moguće upotrebljavati naziv Habsburška Monarhija. Nakon nagodbe 1867. najuvrženiji naziv je Austro-Ugarska Monarhija.

sastavu Talijanskog kraljevstva do 1809., a onda kao dio Ilirskih pokrajina do 1813. godine. Dolazak Francuza u Dalmaciju značio je okončanje postojanja i druge jadranske republike – Dubrovačke Republike – osvojena u svibnju 1806., a ugašena u siječnju 1808., a nakon mira u Tizitu u srpnju 1807. između Napoleona i Aleksandra I. Francuzi su ušli u Boku kotorsku. Time je francuska uprava konsolidirala cijeli teritorij Dalmacije, od Raba do Spiča, koji će kao krunska zemlja – Kraljevina ući u sastav Austrijskog Carstva gdje će ostati sve do kraja 1918., tj. više od sto godina.⁷⁸

Dok su razdoblja prve austrijske i francuske uprave kratkotrajna i relativno ih je lako rekapitulirati s pozicije pomorske trgovine, razdoblje druge austrijske uprave, s obzirom na vremenski raspon, vrijeme je u kojem se ogledaju razvoj i sve promjene u pomorskoj trgovini Dalmacije, pa tako i otoka Hvara. Prva austrijska uprava razdoblje je provizorija koje s obzirom na kratkotrajnost i ratne neprilike nije ostavilo dubljeg traga u pomorstvu. Svijetla točka je djelovanje guvernera grofa Petra Goëssa (1802. – 1804.) koji je uviđao značajnije pomorske trgovine, razvoja brodogradnje i brodarstva, što bi, u konačnici, rezultiralo izgradnjom trgovačke mornarice.⁷⁹ Tako je za područja gdje je zamjetni dio stanovništva bio uključen u pomorstvo predlagao uvođenje pomorskih predmeta u osnovne škole, dok bi se u zadarskoj i splitskoj gimnaziji predavala nautika. Razdoblje francuske uprave razdoblje je modernizacijskih zahvata koji su učestalo nailazili na otpor lokalnog stanovništva, ali je to nesigurno vrijeme obilježeno sukobima s Rusima i Englezima na moru te učestalim gusarenjem.⁸⁰ Po odlasku Francuza iz Dalmacije nastupilo je razdoblje u kojem se austrijskoj vlasti ukazala mogućnost da djeluje i oblikuje prilike u pomorskoj trgovini i brodarstvu.

Kao što je prethodno istaknuto, Austrija je tek početkom 18. stoljeća počela pridavati više pozornosti moru i pomorskoj trgovini. Nakon što je Karlo VI. proglasio slobodnu plovidbu Jadranom i dao status slobodnih luka Trstu, Rijeci i ostalim austrijskim lukama na Jadranu, prostor za razvoj, zahvaljujući povezivanju s tržištima središnje Europe, nije nedostajao. Tijekom sljedećih

⁷⁸ Za pregled povijesti Dalmacije i Istre u 19. stoljeću vidjeti M. TROGRLIĆ – N. ŠETIĆ, 2015.

⁷⁹ V. MAŠTROVIĆ, 1968, 543–544. Goëssovo izvješće o stanju brodarstva u Dalmaciji, posebice na Hvaru, bit će obrađeno u nastavku.

⁸⁰ V. MAŠTROVIĆ, 1964, 733–755; IDEM, 1970, 697–725; IDEM, 1971, 169–189; IDEM, 1972, 365–392.

nekoliko desetljeća bilježi se znatan porast trgovačkog prometa, posebice kroz tršćansku luku, što je stvorilo okolnosti da se ulaže u infrastrukturne institucije koje će pratiti razvoj trgovine. Kako je promet iz godine u godinu rastao, politička intervencija s *Universal-Commerciumom* favorizirala je Trst u odnosu na ostale luke austrijskih nasljednih zemalja. Osnivanje Trgovačkog upraviteljstva za unutrašnju Austriju (*Intendenza Commerciale dell'Austria Interna*) 1731. imalo je cilj uspostaviti jedinstvenu trgovinu na svim austrijskim teritorijima. Ova institucija bila je od velike pomoći središnjoj vlasti pri osmišljavanju daljnjih zakona i projekata na razvoju trgovine. Poslije gubitka Silesije 1745. još više je naglašena važnost trgovačkog prometa koji se vršio preko luka Trsta i Rijeke.⁸¹ Bez obzira na internacionalizaciju trgovine na Jadranu, koja je gravitirala prema austrijskim lukama, i dalje su oko 75 % pomorske trgovine vršili mletački podanici. Neuspjeli pokušaj osnivanja austrijske istočnoindijske kompanije za trgovinu s istokom pokazao je veličinu ambicija zemlje koja nije imala svoje kolonije.⁸² Za vrijeme Marije Terezije osnovana je 1755. tršćanska Trgovačka burza čiji je cilj bila razmjena mišljenja, informacija i mjera između lokalnih državnih ureda za trgovinu i plovidbu i tršćanskog trgovačkog središta.⁸³ Na temelju ove organizacije i njezine ideje o odnosu lokalnoga i središnjega u 19. stoljeću izgradit će se mreža lokalnih lučkih ureda koji će preko središnjica pokrajine (u ovom slučaju Namjesništva u Zadru) i Vlade u Beču s nadležnim ministarstvom, razviti sustav upravljanja nad pomorstvom u Kraljevini Dalmaciji i ostalim austrijskim područjima na Jadranu.

Od iznimne važnosti za funkcioniranje pomorstva na Jadranu sve do kraja austrijske uprave, tj. kraja Prvog svjetskog rata je Politički edikt o trgovačkoj plovidbi (*Editto politico di navigazione mercantile Austriaca*) koji je proglasila Marija Terezija 25. travnja 1774. godine.⁸⁴ Ovaj pravni dokument temelj je zakonodavstva austrijske pomorske trgovine koji će uz određene modifikacije ostati na snazi do kraja austrijskog upravljanja Dalmacijom. S obzirom na to, ovdje će se detaljnije osvrnuti na stipulacije ovog pravnog propisa.

Primarno značenje Edikta nalazi se u njegovu integralnom tretiranju po-

⁸¹ H. RUMPLER, 2003, 61–62.

⁸² L. SONDHHAUS, 1989, 3.

⁸³ U. COVA, 1992, 24–26.

⁸⁴ EDITTO POLITICO, 1816. Zahvaljujem prof. M. Kozličiću na kopiji prijevoda u njegovu vlasništvu.

morskog poduhvata i svih potencijalnih situacija koje iz njega mogu proisteći na moru i na kopnu. U uvodu se naznačuje kako služi „kao vodič svim lučkim kapetanima i parunima brodova, časnicima, mornarima i cijeloj brodskoj posadi, s kojim jesu i bit će opskrbljeni trgovački brodovi“. Edikt sadrži sedam članaka koje po principu kopno – more reguliraju stvarne i potencijalne prilike koje se mogu pojaviti u trgovačkoj plovidbi. Članak I. razrađuje „službu lučkih kapetana na austrijskom primorju“ određujući njegov djelokrug, obaveze i dužnosti, nadzor nad lukom, lučkim područjem i infrastrukturom, postupak nadzora, ukrcaja, iskrcaja i stajanja brodova, vođenje službenih registara, uredovno vrijeme, ljubaznost u ophođenju te neposredan nadzor nad provedbom Edikta. Članak II. „o kapetanima i parunima trgovačkih brodova“ uređuje status, poziciju i djelovanje najvažnije osobe na brodu. Na prvom mjestu je propis vođenja broskog dnevnika koji time postaje osnovni dokument pomorskog poduhvata, s pravnom važnošću, na temelju kojeg se rješavaju potencijalni sporovi. Kapetanov položaj u potpunosti je povezan s brodom i njegovim pravilnim funkcioniranjem koje se odnosi na brodovlasnika, posadu, disciplinu, teret koji se prevozi, plovidbu, podložnost vlastima i konzulima, postupcima u domaćim i inozemnim lukama. Raznolikost obaveza koje se stavljaju na teret kapetanu podrazumijeva postojanje osposobljene, iskusne, autoritativne i sabrane osobe koja može podnijeti teret svoje funkcije. Članak III. propisuje zadaće „brodskog pisara“ koji mora biti postavljen na brodu u slučaju da kapetan ne zna pisati ili veličina broda zahtijeva posebnu osobu za službu pisara. Osnovna zadaća pisara, koji je izravno podređen kapetanu, jest vođenje dnevnika, inventara brodske opreme i nadzor nad hranom i spremačem. Dodatno se uređuju njegove obaveze kod sastavljanja oporuke, brige o stvarima preminulih i njihovo izručivanje nasljednicima. Članak IV. propisuje službu brodskih časnika „peljara i kormilara“, njihove dužnosti i obaveze, plovidbena pomagala koja trebaju imati, nadzor i odnos s ostalim članovima posade. Članak V. donosi propise za službe „topnika i spremača“ koji se smatraju redovitom posadom, tj. mornarima s posebnim zadaćama. Topnikova dužnost odnosi se na brigu i korištenje topova i topničkog oruđa što podrazumijeva znanje pravilnog korištenja. Spremačeva dužnost je briga oko podjele hrane unutar unaprijed propisanih vremenskih intervala i obroka što ih određuje kapetan. Također, mora se brinuti oko pravilnog čuvanja i uskladištenja hrane. Bolesnici na brodu i mornarski početnici također su

bili u sklopu djelokruga spremača. Članak VI. propisuje dužnosti i obaveze „mornara, mornarskih početnika i ostale brodske posade“. Tako se propisuje način ukrcavanja na brod, kazne za one koji pobjegnu, zabranjuje se napuštanje broda u lukama izvan Austrijskog primorja. Propisane su brojne kazne za prekršaje na brodu i zanemarivanje dužnosti. U jednom stavku nalaže se obavljanje redovitih religijskih obaveza. Posljednji, VII. članak propisuje „plaću, pristojbe i nagrade kapetanima i parunima, časnicima, mornarima i mornarskim početnicima i ostaloj posadi“. U članku se propisuje način za isplatu plaća, razdoblje isplate, pristojbe u slučaju bolesti ili ozljede časnika, odredbe kad neko pogine u obrani broda i kada nastanu druge izvanredne okolnosti tijekom pomorskog poduhvata, poput havarije, gubitka broda, pomoći utopljenicima, spašavanju korita broda, brodske opreme i tereta. Uz tekst Edikta, nadodane su uredbe koje uređuju specifične situacije koje nisu pokrivena njime, a koje su nastale prije i nakon izdavanja samog zakona.

Ovim je zakonom prvi put na Jadranu, s pozicije pomorsko-upravnog prava, bila regulirana trgovačka plovidba koja se mogla, kao i kopnena trgovina, osloniti na zakonsku zaštitu koju joj je ovaj dokument osiguravao. Svakako, i ovakva važna pravna regulativa imala je svojih nedostataka, pa se odmah po objavljivanju osjetio problem nedostatka regulacije dozvola za plovidbu (*patente di navigazione*), što se riješilo dvama dekretima od 16. studenoga 1786. i 21. lipnja 1878. godine.⁸⁵

Nemirne godine početka 19. stoljeća nisu samo nanijele probleme i zastoje u pomorskoj trgovini, već su zahvaljujući zamislama koje su proizašle iz prosvjetiteljstva i Francuske revolucije, a prenesene na Jadran francuskim osvajanjem, rezultirale implementacijom francuskog Trgovačkog zakonika (*Code de commerce*) koji je dio velike napoleonske legislative na čelu s temeljnim dokumentom – Građanskim zakonikom (*Code civil, Code Napoléon*).⁸⁶ Druga knjiga francuskog Trgovačkog zakonika od 17. srpnja 1808. godine svojom je strukturom i opsegom obimnija u odnosu na terezijanski Edikt o plovidbi. Dok je Edikt o plovidbi u svojoj srži pomorsko-upravno pravo, tj. zakonik koji regulira postupke u pomorskoj trgovini, Trgovački zakonik pripada pomorsko-imovinskom pravu, tj. materijalno pravo koje regulira vlasničke od-

⁸⁵ U. COVA, 1992, 76.

⁸⁶ M. PETRAK, 2010, 455–470.

nose naglašavajući važnost privatne imovine.

Druga knjiga francuskog Trgovačkog zakonika podijeljena je na četrnaest naslova s više članaka koji započinju člankom 190. a završavaju člankom 436.⁸⁷ Sadržaj naslova je sljedeći: naslov I. „O brodovima i drugim pomorskim plovilima“; naslov II. „O zaustavi (zapljeni) i o prodaji brodova“; naslov III. „O vlasnicima brodova“; naslov IV. „O kapetanu“; naslov V. „O popisivanju i o plaćama mornara i brodske posade“;⁸⁸ naslov VI. „O ugovorima o najmu ili najmu brodova i o najmu“; naslov VII. „O tereticama“; naslov VIII. „O najmu“;⁸⁹ naslov IX. „O ugovorima pomorskog zajma“; naslov X. „O osiguranjima“ (I. dio: „O ugovoru o osiguranju, njegov oblik i predmet“; II. dio: „O dužnostima osiguravatelja i osiguranika“; III. dio: „O napuštanju“); naslov XI. „O havarijama“; naslov XII. „O odbacivanju i prinosu“; naslov XIII. „O zastari“ i naslov XIV. „Razlozi neprihvatljivosti potraživanja“.⁹⁰

Iz popisa naslova Druge knjige Trgovačkog zakonika vidljivo je s kolikom se pozornošću i preciznošću formaliziraju i propisuju odnosi u trgovačkom pomorstvu. Cijeli je postupak popraćen izdavanjem dokumenata: ugovora, teretnica, vozarine, pomorskog vozaškog ugovora, što pokazuje da se sustav trgovine postavlja na višu razinu koja u svakom dijelu može imati pravne posljedice. Posebno su važni naslovi koji propisuju sustav osiguravanja broda i tereta što u 19. stoljeću postaje dio svakog važnog pomorskog poduhvata. Sustavnost Trgovinskog zakonika u području pomorstva osigurala mu je dugu primjenu. Na području Dalmacije, što uključuje i područje bivše Dubrovačke Republike, Trgovinski zakonik je sa snagom zakonskog izvorišnog prava ostao na primjeni za postojanja Austrijskog Carstva, tj. poslije Austro-Ugarske Monarhije. Na području Istre i Rijeke imao je snagu običajnog prava.⁹¹

Pored ovog propisa, francuska uprava provela je sredinom 1808. pomorsko-upravnu reorganizaciju Dalmacije podijelivši je na pomorska načelništva

⁸⁷ Članci, svojom strukturom, imaju formu stavaka, u odnosu na Edikt, a brojučano se nastavljaju na prvu knjigu. Naslovi imaju formu članaka.

⁸⁸ Tekst članaka naslova IV i V preuzet je iz Edikta.

⁸⁹ Tj. vozarini.

⁹⁰ CODE DE COMMERCE, 1810. Zahvaljujem prof. M. Kozličiću na kopiji prijevoda u njegovu vlasništvu.

⁹¹ Nadalje, Zakonik je ostao u primjeni za Kraljevine Jugoslavije i socijalističke Jugoslavije, sve dok nije 1978. donesen adekvatan „Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi“ koji ga je zamijenio, cfr. M. PETRAK, 2010, 462.

(sindakate), na čijem je čelu bio pomorski načelnik – sindak. Otok Hvar bio je uključen u treći sindakat, čije je sjedište bio Split. Također se povećala briga oko zdravstvenih uvjeta u pomorstvu, što je sve provedeno pomoću više uredbi koje svoje izvorište imaju u Trgovinskom zakoniku.⁹²

Na podlozi Političkog edikta o trgovačkoj plovidbi i Druge knjige Trgovinskog zakona utemeljena je sva austrijska legislativa iz područja pomorske trgovine. Dvorskim dekretom iz 1819. godine odlučeno je da za Dalmaciju vrijedi propis trgovačkog kodeksa prethodne vlasti, tj. francuski Trgovinski zakonik. Austrija u Dalmaciji nikad nije proglasila uvođenje vlastitog Edikta, ali ga je u stvarnosti primjenjivala.⁹³ Iz tog razloga tijekom cijelog 19. stoljeća ostat će na snazi ova dva temeljna zakona s povremenim modifikacijama, naredbama i izmjenama koje će se pokazati nužnima s obzirom na stečeno iskustvo i tehnički razvoj brodova, luka i lučke infrastrukture, pomorskog prometa i signalizacije.

Nakon što je Austrija u potpunosti *izašla* na Jadran, tj. nakon 1797., a posebice nakon što je Bečkim kongresom (1814./1815.) neizvjesna situacija napoleonskih ratova privedena stanju mira, pomorska trgovačka flota najednom je porasla za svu imovinu koju je prethodno imala sada preminula Venecija, što obuhvaća područje Veneta, Istre i Dalmacije s Bokom kotorskom. Naravno, tu je i brodovlje nedavno ugašene Dubrovačke Republike. Sav taj pomorski patrimonij nije značio samo naslijeđe materijalne imovine, već i pomorskog sustava i prava koji su se održavali u Mletačkoj Republici.⁹⁴ Na temelju stoljetnog iskustva pomorske trgovine i nešto manje od pola stoljeća zakonodavnog iskustva Austrijsko Carstvo prihvatilo je Jadran kao nova i suverena sila morskih valova. Jadran je trebao predstavljati izraz njezine vojne i trgovačke moći, pravac za izlaz na Sredozemlje i druga mora. Dok bi prihvaćanje mletačkog sustava upravljanja Jadranom za 19. stoljeće bilo anakrono, vojno i gospodarski promašeno, a s obzirom na relativno kratkotrajno iskustvo vladanja morem koje je Austrija imala na manjem obalnom pojasu sjevernog Jadrana, sada je trebalo pristupiti uređenju velikog priobalnog i

⁹² KD, br. 14, 1. travnja 1809., 105–111; br. 4, 2. kolovoza 1808., 30–31.

⁹³ V. BRAJKOVIĆ, 1962, 446.

⁹⁴ Upravo je 1786. u Veneciji donesen „Codice per la veneta mercantile marina“ kao refleksija suvremenog stanja u pomorstvu i iskaz duge tradicije, cfr. U. COVA, 1992, 77.

morskog područja u skladu s potrebama srednjoeuropske i, do tada, većinom kopnene Monarhije. Projekcije kopna u more su, naravno luke i time su činile za Austrijsko Carstvo izlaz na Jadran. Sa zapada na istok to su Venecija, Trst i Rijeka. Venecija je s Milanom trebala dijeliti funkciju prijestolnice Lombardije. Istra je bila pripojena Trstu, a Rijeka i okolni priobalni prostor dijelili su sudbinu unutar mađarske krune. Sva tri mjesta također su bila u funkciji servisiranja prostora prema unutrašnjosti. Venecija je pokrivala austrijske teritorije Lombardije, Veneta i Tirola, gdje je do 1846. završena željeznica koja je spajala Milano s Bergamom, Veronom, Padovom i Venecijom. Trst, pojačan Istrom, nastavio je svoju ulogu spojnice sa srednjom Europom, tj. Bečom i Dunavom što je konsolidirano izgradnjom željeznice do sredine pedesetih godina 19. stoljeća. Rijeka je bila u funkciji spajanja mađarskog tržišta s Jadranom i Sredozemljem, međutim željeznička poveznica sa Zagrebom i Budimpeštom ostvarit će se tek krajem stoljeća.⁹⁵ Sve tri luke imale su status *slobodne luke* i bile su u bescarinskom odnosu s pokrajinama koje su servisirale.⁹⁶ Ovakav policentrični sustav bio je zamišljen kako bi se raznoliki prostori Carstva mogli dovesti u primjerenu pomorsko-trgovačku funkciju. Dok su primali teret s Jadrana i Sredozemlja, svoje proizvode su preko ovih triju luka ravničarski prostori Padske nizine i Panonije te brdski prostori Alpa izvozili na svjetska tržišta.

Unutar ovako zamišljenog sustava jedina pokrajina koja je ostala *postrani* jest Kraljevina Dalmacija koja je ušla je u sastav Austrijskog Carstva kao krunska zemlja i u tom će obliku ostati sve do kraja kao najjužnija pokrajina velike srednjoeuropske Monarhije. S obzirom na to da je njezino zaleđe bila granica s Bosnom i Hercegovinom, dijelom Otomanskog Carstva, koje je pratilo cijelu dužinu pokrajine od sjevera do juga, s iznimkom tromeđe na Velebitu, trgovačka razmjena s kopnom ostala je samo na razini neiskorištenog potencijala. Učestala pojava humanih kužnih bolesti, posebice kolere, i bolesti koje su prenosile životinje, zahtijevala je zatvaranje i strogi nadzor granice. Još je Mletačka Republika započela s implementacijom sanitarnog koridora, a u 19. stoljeću ta se praksa nastavila što je označavalo prekidanje karavanske trgovine s istokom. S obzirom na to da je Dalmacija ostala bez veze s ostalim tržištima

⁹⁵ M. PELLEŠ – G. ZSIGMOND, 2018.

⁹⁶ D. KIRCHNER REILL, 2012, 28–29.

Austrijskog Carstva, središnja vlast je ovu pokrajinu smatrala strateški bitnom, ali s nepostojećim gospodarskim potencijalom. Bez obzira na učestale molbe, glavne dalmatinske luke niti su dobile status *slobodnih* luka niti se išlo s uvođenjem carinskih olakšica na trgovinu. Uveden je porez od 2 % na uvožno-izvožnu robu koja je dolazila s drugih austrijskih i neaustrijskih tržišta. Pokrajina koja je obilovala priobalnim mjestima i lukama te brojnim otocima s potencijalom, postala je uteg na monarhijski proračun koji je trebalo trpjeti iz razloga strateškog pozicioniranja prema Sredozemnom moru, čije je *predziđe* bila Dalmacija. Beč je smatrao kako se kapitalna ulaganja u Dalmaciju neće isplatiti i kako modernizacijske intervencije nemaju utjecaj na poboljšanje statusa cjelokupnog Carstva.⁹⁷

Sustav vlasti i administracije nad pokrajinom nije bio od veće pomoći pri njezinu unaprjeđenju. Obnašatelj vlasti u pokrajini bio je guverner (poslije namjesnik) koji je ujedno bio na čelu civilne i vojne vlasti. Sjedište vlasti bio je Zadar u kojem djeluje Zemaljska vlada koja se od 1852. nazivala Namjesništvo (*Luogotenenza*). Namjesnike za Dalmaciju izravno je imenovala bečka vlada. Od 1815. pokrajina se administrativno podijelila na četiri okruga: Zadar, Split, Dubrovnik i Kotor. Još od francuske uprave postojao je i Makarski okrug, koji je 1817. pripojen Splitskomu. Svaki se okrug dalje dijelio na kotareve ili preture, a kotarevi na općine s mjestima i selima.⁹⁸ Administrativni preustroj izvršen je 1836., a izmjene se nastavljaju u razdoblju neoapsolutizma, napose 1854., a posebice kada je 1861. uveden ustavni život i ozakonjen rad Dalmatinskog sabora. Uvođenje parlamentarnog života označilo je početak oštrog stranačkog nadmetanja koje će se produžiti sve do Prvog svjetskog rata.

Sustav administrativnog uređenja i nadzora pomorske trgovine prepušten je okružnim poglavarstvima koja su osnivala zajedničke središnje Lučke i zdravstvene pomorske službe (*Ufficio centrale di porto e sanità marittima*). Sva četiri okruga formirala su ove službe⁹⁹ s time da je Kotorski okrug imao sjedište luč-

⁹⁷ Za gledište Beča prema Dalmaciji u „predožujskom“ razdoblju vidjeti studiju K. CLEWING, 2001, 18–140.

⁹⁸ Za teritorijalno-administrativni ustroj vidjeti kod M. KOZLIČIĆ – A. BRALIĆ, 2012, 9–10; M. TROGRLIĆ – N. ŠETIĆ, 2015, 29–30.

⁹⁹ Nakon reformi iz 1850. zadarski i dubrovački ured nose službeni naziv Središnji ured (*Ufficio centrale*), dok su splitski i bokokotorski u Meljinama samo Uredi (*Ufficio*).

ke i zdravstvene službe u luci Rose, a nakon 1852. služba se premješta u Meljine.¹⁰⁰ Na razini *pomorskih* kotareva postojala su Izaslanstva lučke i zdravstvene pomorske službe, a na razini općina agencije. Zadaća službi bila je nadzor pomorskog prometa, na razini isplavlivanja i uplovljavanja u luci, izdavanje propisanih dokumenata, zdravstveni nadzor nad brodovima, ljudstvom i teretom, te briga o luci u pogledu stanja izgrađenosti, potrebe za popravcima i ostali izvanredni nadzori. Sustav nadležnosti bio je supsidijaran, na način da su se izaslanstva i agencije podlagale središnjoj službi na razini kotareva, a središnja služba je bila podložna pokrajinskoj vladi, tj. namjesniku. Takav način upravljanja često je bio usporen i neadekvatan. Namjesnik i pokrajinska vlada nisu mogli, sa svoje pozicije, rješavati probleme koji su se događali skoro na dnevnoj razini. Bez središnje vlade u Beču nije se moglo adekvatno reagirati sa zakonskim propisima, a središnja vlada nije imala pravi uvid u stanje na terenu i time je njezina reakcija bila spora. Bitna se promjena događa 1850. godine kada pokrajinska vlada gubi nadležnost nad pomorskim poslovima, a u Trstu se osniva Središnja pomorska vlada (*Governo Marittimo Centrale, Zentral See Behörde*) koja, kao podložna Ministarstvu trgovine, industrije i javne izgradnje, preuzima svu vlast u pitanju trgovačkog pomorstva, pomorskog zdravstva, pomorske izgradnje, brodogradnje, izdavanja dozvola i patenata, morskog ribolova, regulacije plovidbe, matrikula, obrazovanja pomoraca, organizacije lučkih ureda, uspostave i nadzora nad austrijskim konzulatima, osuvremenjivanja i usavršavanja pomorskih zakona i izdavanja statističkih podataka o plovidbi. Središnja pomorska vlada bila je nadležna za sva austrijska priobalna područja, od Veneta na zapadu pa do Spiča u Dalmaciji na jugu. Taj svojevrstni čin centralizacije pomorske politike naišao je na prosvjed u Dalmaciji, a reagirao je i ban Josip Jelačić koji je u ime trgovaca, brodovlasnika i kapetana prenio izraze protesta zbog formiranja Središnje pomorske vlade u Trstu.¹⁰¹

Međutim, premda se centralizacija činila kao ograničavanje djelovanja i sloboda dalmatinskih pomoraca, vrijeme je pokazalo kako je to središnje tijelo efektivno obavljalo svoj posao, usprkos početnom nezadovoljstvu. Reakcija iz Trsta na pojedine probleme znala je biti i brža nego reakcija Na-

¹⁰⁰ T. PEJDO, 2008, 276.

¹⁰¹ HR-DAZD-88, sv. 1137/1850, II, no. 4747.

mjesništva u Zadru, kojem su ruke često bile vezane. Središnja pomorska vlada koja je od 1871. preimenovana u Pomorsku vladu (*Governo Marittimo*) pokazala se kao dobra odluka središnje vlade u Beču jer je njezina aktivnost na unaprjeđenju pomorstva i pomorske djelatnosti unutar Austrijskog Carstva (Austro-Ugarske Monarhije) bila iznimna. Sustavnost i briga ove organizacije značila je nastavak zakonodavne djelatnosti, regulaciju pomorskog prometa, izgradnju luka i lučkih objekata, brigu o austrijskim brodovima u inozemstvu preko mreže konzula, a, naposljetku, tu je i velika izdavačka djelatnost usmjerena pomorcima kako bi ostali informirani o svim novostima iz tog područja.¹⁰² Naznaka kvalitativnih promjena u pomorskom prometu na razini Carstva dogodila se formiranjem Austrijskog Lloydja (*Lloyd austriaco*) 1833. kao osiguravajuće tvrtke po uzoru na istoimenu londonsku tvrtku, koja od 1836. postaje i parobrodarsko društvo koje je poduprla središnja vlada u osobi kancelara Metternicha i bogatih dioničara. Sjedište tvrtke bilo je u Trstu odakle je i uspostavljena prva redovita linija prema Veneciji, a već 1838. Trst je povezan s Kotorom redovitom linijom dužobalne plovidbe. Još od 1836. postoji linija iz Trsta za Carigrad, kao konkurencija u natjecanju s francuskim brodarom *Messageries Françaises* koji, iste godine, uspostavlja liniju Marseilles – Carigrad. U sljedeća dva desetljeća brzo će se premrežiti Jadran, Sredozemlje i Crno more, a zatim, nakon otvaranja Sueskog kanala, nastaviti prema Indiji i Dalekom istoku. Sredinom stoljeća Austrijski Lloyd najveće je parobrodarsko društvo na Sredozemlju.¹⁰³ Istovremeno se formira i tvrtka za parobrodarski prijevoz na rijeci Dunavu koja je bila plovna sve do Crnog mora. Redovita linija na Dunavu između Beča i Carigrada uspostavljena je već 1836. godine. Bez obzira na to što će Lloyd tijekom stoljeća postati nelojalna konkurencija jedrenjačkom brodarstvu, on će također biti prostor transformacije radne snage u pomorstvu. Koliko god je ova parobrodarska tvrtka naznačila kraj jedrenjaštva, toliko je poboljšala životne prilike

¹⁰² Među brojnim publikacijama posebno se ističe *Annuario Marittimo* (dalje AM) koji je izdavala Središnja pomorska vlada u suradnji s Austrijskim Lloydom. Tijekom godina, sadržaj i opseg godišnjaka se mijenjao. Međutim, redovito svake je godine donosio popis aktivnih brodova, njihove karakteristike, vlasnike i kaptane. Također, redovito izvještava o novinama u pomorskom zakonodavstvu, signalizaciji na moru, donose se upozorenja za sigurnost plovidbe, različiti nacrti, novosti u brodogradnji, dodjela odličja za posebne zasluge na moru itd. Važno je napomenuti kako je AM nadilazio jadranske okvire jer se redovito donosi popis austrijskih konzula po svjetskim lukama i promjene u pomorskom prometu na razini čitave zemaljske kugle.

¹⁰³ LJ. ANTIĆ, 1997, 109–120.

u Dalmaciji i stvorila mogućnosti za nova pomorska zvanja s podlogom u tehničkoj izobrazbi.

Otok Hvar slijedio je sudbinu svoje pokrajine (Slika 1). Administrativno pripadajući Splitskom okrugu, Hvarski kotar sadržavao je općine Hvar, Stari Grad, Jelsu, Vrbosku, Sućuraj i Vis. Od 1866. iz općine Sućuraj izdvojena je posebna općina Bogomolje. Hvar je bio administrativno, sudsko i biskupsko sjedište kotara. U njemu je bila smještena vojna posada. Manja mjesta imala su pučke škole, dok je u Hvaru postojala trogodišnja osnovna škola – trivijalka, podignuta na razinu glavne osnovne škole. U početku je naslov načelnika imao samo hvarski upravitelj, dok su se ostali nazivali sindicima. Od 1871. svi nose titulu načelnika.¹⁰⁴ Od sredine stoljeća polako se na otoku osjećaju preporodna gibanja, a uspostavom političkog života, nakon kraja neoapsolutizma zahuktavaju se politički sukobi dviju dalmatinskih stranaka, narodne i autonomnaške, poslije talijanske, koje se na razini općina bore za političku prevlast. Dok je Stari Grad bio izrazito uporište autonomnaša sve do 1887., u Jelsi odmah na početku narodnjaci, predvođeni kapetanom Nikom Dubokovićem (Slika 2),¹⁰⁵ odnose pobjedu, a u Hvaru se transformacija na narodnjačku po-

¹⁰⁴ L. ČORALIĆ, 1995, 90; G. NOVAK, 1960, 199–207.

¹⁰⁵ Obitelj Duboković predvodnica je jelšanskog pomorstva u ovom razdoblju. Porijeklom iz Pitava, dio obitelji se početkom 19. stoljeća seli u Jelsu. Za gospodarski i društveni ugled Dubokovića zaslužni su prije svega dva člana: Ivan Duboković (1805. – 1872.) i njegov sin Niko Duboković (1834. – 1912.). Ivan Duboković je od svojeg oca Nikole naslijedio imanje i glavninu pažnje usmjerio na brodarstvo. Zbog ukinuća jelšanske općine 1847., on preuzima inicijativu za njezinim obnavljanjem te mu to uspijeva već 1848. kad postaje načelnikom. Posebnu pozornost posvetio je uređenju luke i naselja koje je bilo u lošem stanju zbog malaričnog tla i snažnih udara bure. Pored obraćanja Pomorskoj vladi u Trstu, ulaže vlastita sredstva za nasip i izgradnju luke i lukobrana, cfr. KRONIKA, 1848, 55; 1859, 61. U dvadeset godina koliko je bio načelnik svojom je inicijativom započeo urbanističku i duhovnu preobrazbu Jelse od malog ribarskog mjesta do razvijene i uređene luke. Njegov brat, drugi sin Nikole Dubokovića, Juraj (1800. – 1874.) postao je 1866. hvarsko-bračko-viški biskup. Obiteljsku i načelničku misiju preuzima Niko Duboković. On je bio istinski predstavnik novog dalmatinskog građanstva druge polovice 19. stoljeća, narodnjak, svestrani intelektualac, kojeg zanimaju politika, gospodarstvo i ostali problemi tog vremena. Pisao je Kroniku, dopisivao se s važnim dalmatinskim političarima tog vremena i svestrano radio na poboljšanju života stanovnika Jelse i izgradnji mjesta. Nakon završene škole u Zadru i Dubrovniku, polaže ispit za kapetana duge plovidbe 1857. godine. (AM 8/1858, 265). Plovi na očevim jedrenjacima sve dok nije 1861. preuzeo obiteljski posao. Zauzima se za narodno prosvjeđivanje pa uz pomoć istomišljenika 1868. otvara Narodnu čitaonicu u Jelsi. Iste godine izabran je za načelnika mjesta, a na toj funkciji ostao je 44 godine. Obitelj Duboković svojim djelovanjem u otočnom pomorstvu pripada samom vrhu, ne samo po gospodarskome nego i po civilizacijskom i kulturnom profilu. Njihovo djelovanje zaslužuje posebno istraživanje, cfr. T. DELIBAŠIĆ, 1993, 643; N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1952b, 88; I. PETRINOVIĆ, 1988, 11–47; KRONIKA, 1868, 72–80; N. STANČIĆ, 1994, 13–35.

ziciju događa djelovanjem načelnika Ivana Krstitelja Machieda koji sam prelazi iz autonomaške u Narodnu stranku 1868. godine. U Sućurju autonomaši ostaju na vlasti do 1875., a općina Bogomolje odmah po odvajanju 1866. izabire narodnjačku upravu. Najrezistentnija autonomaška općina bila je Vrboska, gdje oni ostaju na vlasti do 1911., premda su ponekad morali dijeliti vlast s narodnjacima.¹⁰⁶ Politički život i djelovanje učestalo je bilo povezano s pomorstvom, kao jednom od temeljnih gospodarskih grana otoka, o čemu će u nastavku biti više riječi. Pored ribarstva, većina pučanstva bila je orijentirana na poljoprivredu: pretežno vinogradarstvo, zatim maslinarstvo i uzgoj manje raširenih kultura poput smokava, rogača, buhača i sl. Ove poljoprivredne grane uz ribarstvo čine onaj presudni impuls iz kojeg se pokreće izvoz putem pomorske trgovine. Također su zastupljene manje obrtne djelatnosti, a u drugoj polovici stoljeća sve se intenzivnije razmišlja o konzerviranju ribe primjenjujući suvremene industrijske metode.¹⁰⁷

Kao i u ostatku primorske i otočne Dalmacije sustav pomorske uprave bio je organiziran na otoku Hvaru djelujući pod nadležništvom Splitskog ureda. U gradu Hvaru djelovalo je Izaslanstvo lučkog i zdravstvenog pomorskog ureda na čijem je čelu bio izaslanik, a u sklopu Izaslanstva bile su povremeno zaposlene još tri do četiri osobe. Pored izaslanika (*deputato*), bio je zaposlen pisar (*scrittore controllante*), liječnik (*medico*) i dva nadglednika (*guardiani d'ispezione*).¹⁰⁸ Poslije je služba pisara preimenovana u činovničku (*officiale*), a nadglednici su istovremeno obnašali dužnost lučkih pilota (*piloto*). Na nižoj razini nalaze se Agencije lučkog i zdravstvenog pomorskog ureda u Starom Gradu, Jelsi i Sućurju s jednim službenikom – agentom. Agencije u Jelsi i Sućurju istovremeno su bile i carinarnice (*ricevitorie doganali*). Od 1872. starogradska Agencija podignuta je na rang Izaslanstva zbog povećanog obima pomorskog prometa.¹⁰⁹ Službenici koji su vršili ove poslove većinom su Hvarani, međutim, zbog prirode posla, ponekad se događalo da je obavljaju službenici iz drugih mjesta i otoka pokrajine.

¹⁰⁶ O političkim prilikama na otoku vidjeti N. STANČIĆ, 1995, 109–116, a napose u Starom Gradu M. DO-MAZET, 2011.

¹⁰⁷ O gospodarstvu otoka Hvara vidjeti Š. PERIČIĆ, 1995a, 266–291.

¹⁰⁸ AM, 5/1855, 23; 12/1862, 27; 20/1870, 22.

¹⁰⁹ AM, 22/1872, 40.

Administrativni ustroj pomorske službe, na razini pokrajine i na razini Hvarskog kotara, pokazatelj je sustava pomorske trgovine i prometa, važnosti luka i cjelokupne politike koju je središnja bečka vlada preko Ministarstva trgovine i Pomorske vlade u Trstu imala prema ovim krajevima. Premda pokrajina Dalmacija nije bila dio službene bečke politike u stvaranju policentričnog sustava luka s odvojcima prema unutrašnjosti, taj sustav, na manjoj razini preslikao se na pokrajinu. Tri središnja grada ravnomjerno raspoređena uzduž pokrajine, Zadar, Split i Dubrovnik činili su središta pomorske trgovine, s Bokom kotorskom koja je, premda bez većeg urbanog središta, ravnopravno u administrativnom pogledu, a natprosječno u pomorskoj trgovini i prometu, parirala Zadru i Splitu.

Ustroj pomorskih luka na otoku Hvaru također je slijedio sustav policentričnosti. Međutim, da bi se točno valorizirala vrijednost i značenje hvarskih luka za pomorsku trgovinu, potrebno je opisati prostor unutrašnjosti otoka koji njoj gravitira, brojnost pučanstva tog prostora i gospodarske potencijale uvožno-izvoznog prometa. Administrativno središte kotara, grad i luka Hvara, s Izaslanstvom lučkog i zdravstvenog pomorskog ureda prema svojoj hijerarhiji trebalo je nadzirati luku s najfrekventnijim prometom.¹¹⁰ I doista, hvarska luka, kad je riječ o frekventnosti jedrenjaka sa stranom zastavom, bila je na prvom mjestu. Unutrašnjost otoka od luke pretežno je brdovita, većinom bez naseljenih mjesta, osim Brusja i Velog i Malog Grablja, koji su usmjereni na poljoprivredu i ribarstvo s manjim izvoznim potencijalima. Ribarstvom se najviše bavilo pučanstvo grada Hvara koje je imalo ozbiljnog izvoznog potencijala. Luka Staroga Grada¹¹¹ smještena je na istočnom rubu hvarskog polja

¹¹⁰ Luka grada Hvara do početka 19. stoljeća relativno je izgrađena i formirana luka zahvaljujući višestoljetnoj mletačkoj vlasti. Do sredine stoljeća jedina izgrađena obala bila je tzv. Fabrika koja je išla od mandrača, najdublje djela luke, prema zapadnoj strani. Radovi na izgradnji istočne obale odvijali su se intenzivno 1859. – 1860. u nekoliko etapa. Nekoliko godina prije izgrađena je zgrada lučkog i zdravstvenog ureda koja se nalazila na malenom poluotoku, zapadno od mandrača. Intenzivan promet u hvarskoj luci zahtijevao je redovito održavanje obale i lučkih objekata. U više navrata pristupa se rekonstrukciji rive i dokova za pristajanje brodova (AM 19/1869, 180; 21/1871, 142). Pored radova na održavanju obale koji su se učestalo vršili, često se navode i radovi na zgradi lučkog i zdravstvenog ureda. Prvo se radilo na popločavanju prostora ispred zgrade (1869.), a zatim se u više navrata obnavlja zgrada (1876., 1883. i 1891.); AM 70/1870, 115; 25/1875, 150; 32/1882, 174; 42/1892, 87. Cjelovito o izgradnji luke Hvara vidjeti: N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1978, 89–94; J. KOVAČIĆ, 2012, *passim*.

¹¹¹ Luka Staroga Grada do 19. stoljeća formirana je zahvaljujući velikom naporu lokalnih stanovnika. Početkom 19. stoljeća luka ima četiri brodogradilišta (u uvali Sv. Jeronima, Velo Priko, Malo Priko i u uvali Tvr-

koje je činilo ozbiljni izvozni potencijal za poljoprivredne proizvode, posebice za vino i maslinovo ulje. Pored poljoprivrednih proizvoda, intenzivno se izvozi i riba. Tijekom stoljeća pomorski se promet povećava, pa nije začuđujuće da se lučka agencija podiže 1872. na razinu Izaslanstva. Važan je i podatak kako je broj stanovnika Staroga Grada u odnosu na Hvarane u prednosti tijekom čitavog stoljeća, što znači i veći ljudski potencijal za pomorsku trgovinu.¹¹² Slično je s Jelsom koja se nalazi na drugom, istočnom kraju hvarskog polja, s istim izvoznim potencijalima kao i Stari Grad, ali bez izgrađene infrastrukture u luci, čemu se intenzivno pristupa od sredine stoljeća.¹¹³ Obje općine, Stari

dalj) na kojima se popravljaju jedrenjaci, ali i grade veći brodovi. Sredinom i u drugoj polovici stoljeća vrše se intenzivni radovi i izgradnja riva. Zahvaljujući kapitalu bogatih pomorskih obitelji nakon 1856. grade se široke, luminiozne i prostrane ulice uz more (temelji rive); N. DUBOKOVIĆ NADALINI – V. RUŽEVIĆ, 1974, 28. Uz obalu niču poslovni prostori, dućani i obrtne radionice. Naselje se svojim pročeljem polako okreće prema moru, što dodatno intenzivira izgradnju obala, popločavanje i podizanje vezova za brodove. Gradi se tzv. Nova riva na južnoj strani zaljeva, a radovi na pojedinim segmentima traju, s manjim prekidima, tijekom druge polovice 19. stoljeća. (AM, 19/1869, 179; 20/1870, 180; 23/1873, 391–392; 25/1875, 150; 26/1876, 192; 28/1878, 129; 40/1890, 143; 41/1891, 87; 47/1897, 101; 51/1901, 114.) Lučki i zdravstveni ured izgrađen je početkom pedesetih godina 19. stoljeća, a neko je vrijeme vršio funkciju glavnog ureda na otoku. Na zgradi se u nekoliko navrata vrše popravci, a ispred ureda gradi se pristanište za brodove (AM, 21/1871, 143; 23/1873, 391–392; 25/1875, 150; 36/1886, 157.). Integralno o luci vidjeti M. DOMAZET, 2011, 55–59.

¹¹² Prema popisu iz 1830. Stari Grad ima 2 512, a Hvar 1 737 stanovnika, a prema popisu iz 1857. Stari Grad ima 2 357, a Hvar 1 904 stanovnika, M. KOZLIČIĆ – A. BRALIĆ, 2012, 75, 243; a prema popisu iz 1880. Stari Grad ima 3 363 stanovnika, a Hvar 1 848, M. KORENČIĆ, 1979, 296. Prva su dva popisa podatci na razini mjesta, a zadnji na razini općina.

¹¹³ Do 19. stoljeća Jelsa nije imala izgrađen nijedan segment luke zbog močvarnog tla koje je bilo neprikladno za uzdizanje i popločavanje. Zbog udara bure od Biokova, prvo se izgradio mali lukobran (Pumpurela) na sjevernoj strani rive (N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1952, 47.). Dolaskom Ivana Dubokovića na čelo općine pristupa se radovima na isušivanju močvare i izgradnji luke. Prvo on, na vlastiti trošak, nadograđuje sjeverni lukobran, a zatim se intenzivno pristupa gradnji mostića koji bi dijelio obalu od močvarnog kraja. Taj dio rive naziva se Punat. Duboković je 1861. pokrenuo inicijativu za izgradnju luke koja bi se financirala sredstvima imućnijeg lokalnog stanovništva, a istodobno je tražio pomoć Pomorske vlade (KRONIKA; 1861, 59). U početku se ona oglašila na traženje pomoći, a poslije je ipak izdvojila neka sredstva za izgradnju sjeverne rive, tj. produženje lukobrana (KRONIKA, 1864, 62.). Zatim se pristupilo izgradnji lukobrana s južne strane (Kanuna), u čemu je najviše sudjelovalo ponovno lokalno stanovništvo, a posebno Niko Duboković, načelnikov sin (KRONIKA, 1865, 67; 1868, 80). Kada je on preuzeo službu načelnika 1868., izgradnja luke se intenzivira. Sada se pristupa izgradnji pojedinih traktova luke, koji se prostiru između dvaju lukobrana. Prvo se gradi riva uz sjeverni lukobran prema unutrašnjosti luke (Mala Banda), a zatim do kraja 1880. dijelovi rive uz južni lukobran (KRONIKA, 1871, 84; AM, 22/1872, 234; 26/1876, 192; 30/1880, 279.). Sljedećih godina pristupa se izgradnji manjih dijelova rive koji su spajali Veliku i Malu bandu (KRONIKA, 1881, 138; 1882, 143; AM, 31/1881 176; 33/1883, 98; 34/1884, 104.). Oko 1887. završena je većina osnovnih radova na izgradnji obale, a od tada se sporadično vrše popravci pojedinih dijelova (KRONIKA, 1886, 158). Također, učestalo se obnavlja zgrada lučkog i zdravstvenog ureda.

Grad i Jelsa također u svojem sastavu imaju više sela i zaselaka, koji svojom proizvodnjom doprinose uvozno-izvoznim potencijalima luka. Općina Vrboška sa svojom lukom¹¹⁴ također se nalazi u srednjootočnom sustavu Hvara, ali ona ne može pratiti tempo dviju susjednih luka, pa se njezin promet više povezuje s ribarskom aktivnošću i time nije toliko uočljiv na karti pomorske trgovine. Luka Sućuraj¹¹⁵ svojim je prometom bila povezana s istočnim dijelom otoka s više zaselaka i općinom Bogomolje od 1866., a promet nije imao većih potencijala s obzirom na položaj, nemogućnost intenzivnije poljoprivredne proizvodnje i blizinu kopna.

Pomorska trgovina i razvoj luka na otoku nisu ovisili samo o unutrašnjim prilikama, nego su zavisili od stanja u Splitskom okrugu i ukupno u Kraljevini Dalmaciji. Naime, Split kao središte okruga također se budi sredinom stoljeća kada se pod utjecajem prvotne industrijske proizvodnje i pokušajima uspostave redovite trgovine sa zaleđem stvaraju interesne skupine i ulaže kapital u brodogradnju i pomorsku trgovinu.¹¹⁶ Među članovima koji su zainteresirani za ulaganje nalaze se i neki Hvarani koji svoj interes šire s otočnih luka na splitsku. Split, postupno, do kraja stoljeća privlači svojim urbanim mogućnostima, pa će se i Hvarani uključiti u njegov pomorski promet. Susjedni, srednjodalmatinski otoci, nisu konkurencija otoku Hvaru, dapače, oni se komplementarno nadopunjuju, posebice Brač sa svojom brodogradnjom u Milni, otok Vis sa svojim potencijalom u ribolovu i otok Korčula sa svojom brodogradnjom i pomorskom trgovinom. Ozbiljnija konkurencija nalazi se na Pelješcu, gdje se u Orebiću od 1865. stvara kapitalističko udruženje brodovlasnika pod nazivom *Pelješko pomorsko društvo*, međutim, ono svojom brodskom tonažom, investicijama i rasprostranjenosti na Sredozemlju i šire

¹¹⁴ Luka naselja Vrboške gradi se većinom krajem ovog stoljeća, od 1871. pa dalje (AM, 22/1872, 234). Na sjevernoj strani postojao je škver koji funkcionira tijekom cijelog stoljeća. Krajem stoljeća otvorena je tvornica ribljih konzervi zahvaljujući stranom kapitalu i ribarskoj tradiciji mjesta. Tek u 20. stoljeću poduzeti su veći zahvati na izgradnji obale, cfr. L. DANČEVIĆ, 1978, 74–75.

¹¹⁵ Luku Sućuraj su, zbog njezine pomorske važnosti na istočnom rtu otoka, izgradile još mletačke vlasti. Tijekom 19. stoljeća pojedini dijelovi obale obnavljaju se i proširuju. Gat na južnoj strani luke koji je postojao još u 17. stoljeću obnavlja se i proširuje od 1874. do 1877. godine. (AM, 25/1875, 150; 26/1876, 192; 27/1877, 102.). Od 1894. do 1896. obnavlja se gat na sjevernoj strani luke (AM, 45/1895, 93; 46/1896, 97–98.). Posebna briga vođena je o svjetioniku na krajnjem rtu otoka. Svjetionik je postavljen 1874. kao lučko svijetlo, a do kraja stoljeća više se puta obnavlja i vrše popravci na njemu (A. BOTRIĆ, 1964, 524; AM, 25/1875, 150; 26/1876, 192; 42/1892, 87; 49/1899, 106; 57/1907, 155.).

¹¹⁶ O osnivanju brodarskog društva u Splitu vidjeti M. RISMUNDO, 1971, 209–229.

nadilazi mogućnosti hvarskih brodara.¹¹⁷

Međutim, pomorska trgovina 19. stoljeća u kojoj svoje mjesto nalaze hvarski pomorci imala je još jedan vid. U trenutku konjunktura u pomorskom prijevozu na Sredozemlju kada je naglo porastao broj jedrenjaka, brodara i pomoraca događa se tranzicija hvarskog pomorstva. Ono više nije isključivo povezano s lukama i tržištima otoka Hvara, kraljevine Dalmacije i Jadrana, već izlazi na Sredozemlje i druga mora i sudjeluje u trgovini sustavom slobodne plovidbe,¹¹⁸ unutar kojeg brod plovi od luke do luke, prema potrebi tržišta, u potrazi za robom koju treba prevesti za potrebe drugih.¹¹⁹ Unutar takvog globalnog okružja našli su se i hvarski brodari tijekom 19. stoljeća.

¹¹⁷ O nastanku i djelovanju *Pelješskog pomorskog društva* vidjeti S. VEKARIĆ, 1997.

¹¹⁸ Riječ je o sustavu koji se kolokvijalno naziva tramperski (eng. *tramp* – 'ludalica').

¹¹⁹ M, STOPFORD, 2009, 23–25.

IV.

BRODARSTVO U USPONU

Brodarstvo je temelj pomorske trgovine, a podrazumijeva flotu brodova određenog područja (luke, regije, nacije) koja je uključena u regionalnu ili globalnu trgovinu, plovi na određenim rutama kojima prevozi različite vrste tereta. S pozicije tržišta i načina transporta može se govoriti o linijskom, obalnom i slobodnom sustavu plovidbe. Za potpun uvid u stanje brodarstva potrebno je prikazati statistički broj plovnih jedinica, tonažu i tranziciju u načinu transporta koja u 19. stoljeću znači prijelaz s jedrenjaštva na parobrodarstvo te poslije nastupanje kontejnerske plovidbe. Svi navedeni elementi usko su povezani s brodogradnjom i brodovlasništvom, što u konačnici dovodi do stvaranja brodarskih agencija, burzovnog posredništva¹²⁰ i poduzetničkih mreža koje se stvaraju u ovom sektoru gospodarstva.¹²¹

Dolazak Austrije na Jadran označavao je prekretnicu u stanju i razvoju brodarstva u Kraljevini Dalmaciji, pa tako i na otoku Hvaru. Premda je, kako smo vidjeli, još u 18. stoljeću postojala sloboda pomorske trgovine i prometa pod Mletačkom Republikom, a Hvarani su plovili Jadranskim morem ograničeni samo robom koju su mogli izvesti i prodati i robom koju su u slobodnoj plovidbi prevozili, za razdoblja Prve austrijske uprave događa se prva konjunktura u cjelokupnom dalmatinskom brodarstvu, pa tako i onom hvarskom. Izgleda kako je nestanak mletačkog upliva u Dalmaciji, dok je vladalo ratno zatišje, pogodovao širenju brodarske djelatnosti, što se očituje u povećanju flote, njezina kapaciteta

¹²⁰ U hrvatskom jeziku uvriježio se engleski termin *broker* za posrednika (mešetara) za sklapanje ugovora o prijevozu u pomorskoj trgovini, cfr. POMORSKI ZBORNIK, 1990, 112.

¹²¹ Za detaljni pregled trgovačkog brodarstva u povijesti vidjeti G. HARLAFTIS, 2014, 139–147.

i intenziteta trgovačkih aktivnosti. Zahvaljujući djelovanju guvernera grofa Petra Goëssa koji je u dvije godine svojeg komesarijata (1802. – 1804.) intenzivno radio na podizanju svijesti o važnosti pomorske trgovine i razvoju brodarstva, dostupni su prvi put cjeloviti podatci o brodovlju Dalmacije, bitni kako bi se dobio potpuni uvid u sliku brodarstva otoka Hvara, koje se može usporediti s ostatkom pokrajine.¹²² Dodatna prednost ovih podataka jest to što su raspoređeni prema otočnim lukama, tako da daju mogućnost unutarotočne komparacije. Potrebno je naglasiti kako je moguć određeni nerazmjer u podacima jer pojedini Goëssovi dojavljivači (najčešće lokalni župnici ili liječnici) ponekad nisu brojili ribarske brodove što su u ovom slučaju najčešće gajete i braceri.

Na otoku Hvaru je 1803. godine evidentirano ukupno 58 plovnih jedinica (Tablica 3). Od toga luci Stari Grad pripadaju 42 broda, luci Hvar 10 brodova, luci Jelsa pet brodova te luci Vrboska jedan brod. S obzirom na strukturu brodova, uočljivo je kako Starom Gradu pripadaju tri broda duge plovidbe.¹²³ To su dva brika:¹²⁴ *Piacere* i *L'Amatissimo* te brigantin¹²⁵ *S. Antonio, Anime*

¹²² HR-DAZD-34, Dvorski komesar za Dalmaciju P. Goëss, filica 1, god. 1802-1804. Nažalost, u trenutku istraživanja pojedini spisi, koje navodi V. MAŠTROVIĆ, 1968, 539–566, unutar Goëssova svežnja nisu se mogli naći tako da se u podacima oslanjamo na Maštrovićev rad koji bez sumnje vjerodostojno prenosi izvor.

¹²³ Postojale su tri vrste plovidbe prema kojima su se klasificirali jedrenjaci i, poslije, parobrodi: duga plovidba (*longo corso*), velika obalna plovidba (*grande cabbotaggio esteso*) i mala obalna plovidba (*grande cabotaggio ristretto*). Dozvola za brodove duge plovidbe omogućavala im je plovidbu svjetskim morima i oceanima, za veliku obalnu plovidbu Sredozemljem, a malu obalnu plovidbu jednom, i poslije, objema obalama Jadrana. Pomorske vlasti i od 1850. Središnja pomorska vlada mijenjale su gararite male i velike obalne plovidbe na način da se smanjivalo ograničenja, što je išlo u korist brodarstva s manjim brodovima koji su mogli proširiti svoje plovidbene rute, HR-DAZD-88, kut. 103/1822, II, no. 11002; kut. 140/1825, II, no. 13643.

¹²⁴ Brik je veliki teretni jedrenjak duge plovidbe. Razvija se osobito tijekom 19. stoljeća i, pored plovidbe Sredozemljem, korišten je i za oceansku plovidbu. Izduženjem trupa i povećanjem snasti postiže se idealni omjer za transportni jedrenjak. Trup brika oblog je oblika, pramac je oštar i šiljast, a krma ima polukružni ili pravokutni oblik. Jedrenjak ima dva do tri grotda, prostorije za mornare, časnike, zapovjednike, a često i za putnike. Na krmi je ponekad prisutno nadgrađe s kojeg se obavlja navigacija. Kostur i oplata broda su od hrastovine. Brik ima dva jarbola iste visine i debljine s po dva nastavka. Na svakom ima po pet križnih jedara, od kojih prvo i treće imaju po jedan niz kratnica. Krmeni jarbol ima jednu sošnjaču koja seže do kraja krme. Snast ima kosnik s prikosnikom ili s najviše tri niza kratnica. Također, postoje tri do četiri letna jedra. Na brodu se nalaze dva pomoćna čamca; jedan manji sa sohama, a veći na palubi ili na pramčanoj kućici mornara. Dno broda obloženo je bakrom ili mjedom. Dimenzije broda su: dužina 32 – 42 m, širina 6,5 – 8,5 m, visina 4 – 5 m, gaz 2 – 2,5 m. Nosivost jedrenjaka je 350 – 500 tona, a zahtijeva 10 – 12 članova posade. Varijanta brika je tzv. brik-škuner nastao kombinacijom trupa i snasti krmenog jarbola golete i snasti pramčanog jarbola škunera. Više kod M. KOZLIČIĆ, 1993, 194–199; I. GLUHONJA, 1951, 59–60.

¹²⁵ Brigantin je jedrenjak vrlo sličan briku s nešto manjim dimenzijama. Za razliku od brika, brigantin na jarbolima ima jedan nastavak. Cfr. KOZLIČIĆ, M., 1993, 194–199; GLUHONJA, I., 1951, 59–60.

del Purgatorio. Druge otočne luke nemaju registrirane brodove duge plovidbe. Također, luka Stari Grad ima najviše brodova velike obalne plovidbe (21 brod), koje čine 19 peliga, jedna pulaka¹²⁶ i jedna tartana. Jelšanskoj luci pripadaju tri peliga i dvije tartane, hvarskoj dva peliga i jedna pulaka, a Vrboskoj samo jedan pelig. Od manjih jedrenjaka Stari Grad broji 18 brecera, Hvar 11 brecera, dok ih za Jelsu i Vrbosku nema. Ove dvije luke sigurno su posjedovale brecera, koje su bile osnovni ribarski brod, ali je Goëssov izvjestitelj, najvjerojatnije ista osoba za obje luke, bio pod dojmom da ih ne treba brojiti. Prema iznesenim podacima o broju i veličini jedrenjaka, može se zaključiti da početkom 19. stoljeća Stari Grad prednjači u broju i kvaliteti brodovlja. Na drugom mjestu je Hvar, pa Jelsa i na kraju Vrboska. Uočljiva razlika u broju brodova između Hvara i Staroga Grada može se objasniti razlikom u broju stanovništva i činjenicom da je Hvar kao sjedište komune imao manje prilike za razvoj u odnosu na Stari Grad, koji obiluje izvoznim potencijalom, s nekoliko manjih aktivnih brodogradilišta i snažnom lokalnom inicijativom. Jelsa je na početku 19. stoljeća još manje i nerazvijeno mjesto, bez izgrađene luke,¹²⁷ a Vrboska je orijentirana ribarstvu.

Brodarstvo otoka Hvara, unutar dalmatinskoga, zauzima prilično visoku poziciju. Od 546 evidentiranih jedrenjaka otok ima dobrih 10,6 %. Iz dostupnih podataka vidljivo je da Stari Grad broji više brodovlja nego mnogo veći gradovi; tadašnji glavni grad Dalmacije Zadar (26 brodova) ili pak Split (19 brodova). Ako prihvatimo Goëssov prikaz stanja kao točan, i pored određениh metodoloških problema prikupljanja podataka, ostaje upečatljivo stanje brodarstva na otoku Hvaru u odnosu na dva pokrajinska urbana središta, pa čak i na Korčulu koja je u 18. stoljeću imala izrazito razvijenu brodogradnju.

Uz broj i strukturu brodovlja, dostupne su informacije o vlasnicima i kaptanima pojedinih jedrenjaka.¹²⁸ Ovo je prvi, cjelovitiji uvid u stanje vlasnika i

¹²⁶ Pulaka je jedrenjak mediteranskog tipa koji se javlja u 17. stoljeću. Na istočnoj obali Jadrana najčešće su ga gradili i rabili Dubrovčani, s postupnim porastom tonaže koja do kraja 18. stoljeća iznosi između 75 i 150 tona. Pulake u pravilu imaju dva jarbola, ali postoje i iznimke s trima jربولima, pretežno, križnih jedara. Posada im se sastoji do 10 članova, cfr. M. KOZLIČIĆ, 1993, 156–160. Tijekom 19. stoljeća pulake su na Jadranu relativno rijetke, razlog je tomu što ih zamjenjuju brikovi, a one koje su zadržane šire nosivost na 200 do 400 tona, pa se redovito ubrajaju u jedrenjake duge plovidbe, cfr. AM, 22/1872, II, IX, X, XXXIV itd.

¹²⁷ N. STANČIĆ, 1994, 18–20; N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1952, 47–48; IDEM, 1963a, 83–87.

¹²⁸ V. MAŠTROVIĆ, 1968, 549–550. Nije moguće odrediti koji jedrenjak pripada dotičnom vlasniku, osim kod većih brodova.

kapetana iz kojih se mogu evidentirati određene pomorske obitelji. U Starom Gradu vlasnici brika *Piacere* su braća Jelčić, a kapetan Petar Jelčić, dok su vlasnici brika *L'Amatissimo* braća Bojanić, a kapetan Zuane Bojanić. Iako su Bojanići podrijetlom iz naselja Vrisnik, brik je pripadao starogradskoj luci.¹²⁹ Vlasnik starogradskog brigantina je Petar Scuttari, a kapetan je bio njegov sin Ante Scuttari. Kapetan pulake *Lucietta* bio je Vicko Karmelić, a vlasnik Dominik Stalio. Pelizi i braceri najčešće su imali vlasnika i kapetana u istoj osobi, premda postoje iznimke.¹³⁰ U luci Hvar vlasnik pulake *La Bellezza* bio je Marko Ante Raffaelli, a kapetan Božo Babarović. Vlasnik peliga *S. Antonio di Padova* bio je Ante Barbarić, a kapetan Jure Barbarić, dok je vlasnik i kapetan drugog peliga *L'Anime del Purgatorio* bio Dominik Tocilj. Kapetani i vlasnici bracera bili su: Špiro Tocilj, Jakov Vučetić, Stjepan Vučetić, Nikola Samohod, Nikola Sabacher i ponovno Dominik Tocilj.¹³¹ Kapetan posljednje braceri bio je Mate Guglielmi, a vlasnici njegova braća.¹³² Jelšanski kapetani peliga bili su: Grgur Palaversić (vlasnik Ante Dančević), Stjepan Jurčeta (vlasnik Vicko Jurčeta) i Gašpar Splivalo koji je bio i vlasnik. Kapetani tartana bili su Ivan Mate Skrivanelli (vlasnik Dominik Skrivanelli) i Nikola Duboković (vlasnici braća Duboković). Vlasnik i kapetan vrbovačkog peliga bio je Stjepan Carić-Bujas.¹³³

Dolaskom francuske uprave na istočni Jadran i njihovo osmogodišnje vladanje (1805. – 1813.) značilo je razdoblje izrazite nestabilnosti i nesigurnosti za dalmatinske, a tako i hvarske brodare. Vrijeme je to intenzivnih ratnih sukoba, koji nisu mimoišli ni otok Hvar, aktivnoga gusarenja koje su podupi-

¹²⁹ I tijekom 19. stoljeća javljaju se vrisnički Bojanići kao brodovlasnici. Cfr. HR-DAZD-57, Marina, 1808. g. tit. XV. fil. I, rub. 10, br. 457; AM, 8/1858, 166-167; 9/1859, 180-181.

¹³⁰ Kapetani peliga bili su Filip Šepić (dijelio je suvlasništvo sa Zuaneom Politeom), Nikola Damjanić (vlasnik Franjo Damjanić), Zuane Vranković (vlasnik Juraj Vranković), Filip Viličić (vlasnik Nikola Vranjican), Mate Politeo (vlasnik Ante Politeo), Mate Gargičević (vlasnici braća Gargičević), Zuane Stalio (vlasnik Anzolo Stalio), Vicko Mulanović (vlasnik Stjepan Mulanović) i Vicko Vitali (vlasnik Vicko Bervaldi). Nekoliko peliga imalo je kapetana i vlasnika u istoj osobi, a to su: Šime Vranjican, Juraj Sarjanović, Nikola Scuttari, Juraj Radovinić, Franjo Fabrio, Vicko Stalio, Petar Sabić, Dominik Jelčić i Kuzman Jelušić. Bracerama su vlasnici i kapetani isto tako najčešće bile iste osobe ili je kapetan bio netko drugi iz iste obitelji. Izdvojimo samo neke: kapetan Petar Deletis (vlasnik Ante Deletis), Ljudevit Ivanišević (Petar Ivanišević), Šime Kovačević (vlasnik Zuane Kovačević), Zuane Jelčić (kapetan i vlasnik), kao i Zuane Bujas, Nikola Ilić, Ante Jelinić, Vicko Vulaković, Vicko Jelinić i dr.

¹³¹ Nije jasno je li riječ o istoj osobi.

¹³² V. MAŠTROVIĆ, 1968, 549.

¹³³ IDEM, 550.

rale sve zaraćene strane, što je pomorsku trgovinu učinilo nesigurnom i podložnom riziku.¹³⁴ Proglašenje kontinentalne blokade dodatno je paraliziralo izvanjadransku plovidbu, pa su se ograničenja reflektirala na stanje u otočnom brodarstvu. Podatci otočnog brodarstva tijekom francuske uprave dostupni su za 1808. godinu.¹³⁵ Izvješće o brodovima sastavio je kapetan Vacchiati, glavar luke grada Hvara, a napisano je 22. lipnja 1808. godine na nalog Marka Antonija Bellafuse, kapetana središnje luke u Zadru. Bellafusa je prikupio podatke iz čitave Dalmacije kako bi ih predočio providuru Vicku Dandolu i Ministarstvu rata i mornarice u Milanu. Specifičnost ovog popisa brodova je u tome što kapetan Vacchiati brodove povezuje s naseljima prema prebivalištu brodovlasnika, a ne s lukama, tako da se može točno utvrditi podrijetlo vlasnika svakog broda.¹³⁶ Prema ovom popisu brodova otok Hvar raspolaže sa 147 jedrenjaka različitog tipa (Tablica 4). Od toga luci Hvara pripada 21, Staroga Grada 50, Jelse 34, Vrboske 31 i Sućurja 11 brodova. S obzirom na vrstu broda, jedan je brod duge plovidbe – brik, koji su braća Bojanić iz Vrsnika kupila od starogradskog vlasnika koji je kod njih zabilježen 1803. godine. Od brodova obalne plovidbe postoji 29 peliga koji su ovako distribuirani: Stari Grad (19), Hvar (4), Jelsa (5) i Vrboska (1). Kod gajeta na prvom je mjestu Jelsa (25), zatim slijedi Vrboska (23), Stari Grad (20), Hvar (12) i Sućuraj (11), što ukupno čini 91 gajetu. Distribucija bracara prema lukama iznosi: Stari Grad (11), Vrboska (6), Hvar (5) i Jelsa (4).

Usporedba ovog stanja s onim koje 1803. bilježi komesar Goëss navodi na nekoliko zaključaka. Na prvom mjestu uočava se smanjivanje brodova duge

¹³⁴ Rusko gusarenje i pokušaji napada ruske mornarice zabilježeni su u nekoliko navrata na otoku Hvaru. Prvo je bio napad Bokelja u ruskoj službi koji su početkom travnja 1807. napali Sućuraj s namjerom da ga opljačkaju, što su Sućurani uz pomoć stanovnika Bogomolja i Gdinja uspješno odbili, cfr. KD, br. 17, 25. travnja 1807., 135–136. U članku se navode imena posebno odvažnih Sućurana: Stipan Bartulović i Frane Franičević, za koje se bilježi „Gnihova immena bittichie odma poklognena prid Pristoglie Cesarovo“. Zatim je izvršen pokušaj napada ruske korvete u luci Staroga Grada, pri čemu se pucalo iz topova po kućama. Rusi su iskrcali manji odred, a Starogradani su se razbježali po okolnim brdima, nakon čega su Rusi odustali od daljnjih aktivnosti i isplivili s plijenom nakrcanim na 22 lađe, cfr. T. ERBER, 1888, 72–73; D. FRANE-TOVIĆ, 1963, 206. U luci Hvara zabilježena su dva ratna sukoba, prvi iz 1807. između Rusa i Francuza, i drugi iz 1813. između Engleza i Francuza. Prvi je, nakon ruskog granatiranja grada s mora, završio njihovim neuspješnim iskrcavanjem i porazom, a drugi je završio zauzimanjem grada od Engleza neposredno pred okončanje sukoba i dolazak Austrijanaca na Hvar, cfr. G. NOVAK, 1960, 195–198.

¹³⁵ HR-DAZD-57, Marina, 1808. g. tit. XV. fil. I, rub. 10, br. 466.

¹³⁶ V. MAŠTROVIĆ, 1978, 83; M. BRATANIĆ, 2011, 378.

plovidbe, sa samo jednim aktivnim brikom. Od brodova velike obalne plovidbe evidentirani su jedino pelizi čiji je broj u blagom porastu, a ostatak otočne flote čine gajete koje 1803. nisu popisane i bracere čiji je broj porastao za jedan i sada iznosi 26. Ovakvo stanje pokazuje kako je otočna flota reagirala na nemirne godine što se prije svega očituje u smanjenju brodova duge plovidbe, dok se brodovi velike obalne plovidbe prilagođavaju prometu na Jadranu u izvanrednim okolnostima. Pomorska trgovina bila je ograničena i rizik plovidbe i transporta poduzimao se samo u iznimnim okolnostima. Bracere, koje se rabe za lokalnu plovidbu i ribolov ostaju na istoj razini, jer one čine životnom onu temeljnu komunikaciju koju otok treba imati, a to je sa susjednim otocima i obližnjim kopnom. Gajete, kao nešto manji tip broda, služe istoj funkciji. Distribucija brodova prema luci pripadnosti nastavak je iste situacije iz 1803. sa Starim Gradom na prvom mjestu, a onda slijede Jelsa, Hvar, Vrboska i Sućuraj. S obzirom na to da postoji informacija o tonaži brodova, doznajemo kako otočna flota čini 1 259 tona korisne nosivosti. Prema lukama to se dijeli na Stari Grad s 513 tona, Vrbosku s 307 tona, od čega 235 otpada na spomenuti brik, Jelsa s 276 tona, Hvar sa 145 tona i Sućuraj s 18 tona. Kao i prethodni popis, i ovaj donosi imena vlasnika brodova (bez njihova naziva) što nam daje dodatni uvid u pomorske obitelji koje su djelovale na otoku Hvaru. Naravno, kod tog popisa važno je istaknuti da samo vlasnici brodova veće zapremnine redovito sudjeluju u pomorskoj trgovini iz razloga što imaju brodove za takvu namjenu, dok su vlasnici manjih brodova samo povremeni izletnici u pomorskoj trgovini. Uz prezimena koja su prisutna u pomorskim trgovačkim aktivnostima još iz 18. stoljeća, sada su prisutna još neka koja ulaze u ovaj posao i ostaju sve do pred kraj 19. stoljeća.

Prvih godina nakon povratka Austrije na Jadran brodarstvo se sporo oporavlja od gubitaka nastalih u epohi napoleonskih ratova.¹³⁷ Na razini pokrajine 1815. godine evidentirano je 159 jedrenjaka duge plovidbe, od čega 67 pripada bokokotorskom zaljevu, a 28 dubrovačkom području. Broj zabilježenih jedrenjaka velike i male obalne plovidbe iznosi 775.¹³⁸

U razdoblju do sredine stoljeća podatci o brodarstvu na otoku Hvaru nedostatni su i nepotpuni. Poznato je da 1828. Stari Grad broji više od 40 jedre-

¹³⁷ B. KOJIĆ, 1962, 100.

¹³⁸ Š. PERIČIĆ, 1998, 138.

njaka od kojih neki plove izvan Jadrana.¹³⁹ Teško je iz ovog podatka izdvojiti trgovačke brodove od ribarskih, no s obzirom na to da je 1808. bilo 19 peliga, sada je za očekivati da taj broj bude povećan jer se ističe kako se plovi izvan Jadrana. Sljedeći dostupni podatci su iz 1831. kad doznajemo da otok Hvar ima 34 peliga, 35 bracara i 132 gajete.¹⁴⁰ Tri godine poslije, 1834. broj peliga za luke Stari Grad i Jelsu iznosi 31,¹⁴¹ što znači da se i dalje vrši koncentracija trgovačkih brodova velike i male obalne plovidbe na središnji dio otoka, dok je njihov broj za luku Hvara izrazito malen. Bez obzira na to što su podatci za ovo razdoblje relativno oskudni, na osnovi dostupnoga može se zaključiti kako se tijekom dvadesetih i tridesetih godina 19. stoljeća bilježi postupni uspon koji se može povezati sa značenjem peliga, jedrenjaka koji će u sljedećem razdoblju postati najčešći tip broda otočnih brodara. Čini se kako je pelig izrazito hvarski brod i da će on, zahvaljujući maritimnim sposobnostima, biti najčešća opcija za trgovačku plovidbu Jadranom i Sredozemljem.

U ovom razdoblju na otoku su aktivna dva brodogradilišta, čije aktivnosti upotpunjuju sliku otočnog brodarstva. U starogradskom brodogradilištu, na dijelu obale koji se naziva Priko 1826. izgrađena je jedna „lađa“ od tri tone, i jedna bracara od sedam tona, a istovremeno je popravljano sedam peliga s oko 152 tone nosivosti.¹⁴² Nakon tri godine, 1829. izvori bilježe kako su u istom brodogradilištu izgrađene dvije gajete od po dvije i jednu tonu i jedan leut od četiri tone. Istovremeno su popravljena dva peliga s ukupno 36 tona nosivosti. Drugo aktivno brodogradilište, ono u Vrboskoj bilježi gradnju jednog leuta od četiri tone i popravak dviju gajeta od ukupno četiri tone.¹⁴³ Sljedeće, 1830. godine brodogradilište u Starom Gradu bilježi izgradnju jedne bracara od 12 tona i popravak pet peliga od 152 tone.¹⁴⁴ Ista tendencija nastavljena je i 1831. kad nas izvori informiraju da su na starogradskom brodogradilištu izgrađene dvije gajete od jednu i pol tonu svaka, a popravljena su tri peliga od ukupno 73 tone. Istovremeno je u Vrboskoj izgrađena jedna „lađa“ od tri

¹³⁹ F. MAROEVIĆ, 1925, 145. Autor ne navodi izvor ovog podatka.

¹⁴⁰ HR-DAZD-377, svež. V. poz. A, I. 69.

¹⁴¹ Š. PERIČIĆ, 1995a, 286.

¹⁴² HR-DAZD-88, kut. 93/1827, IV, no. 649/pp.

¹⁴³ HR-DAZD-88, kut. 116/1830, IV, no. 287/pp.

¹⁴⁴ HR-DAZD-88, kut. 124/1831, IV, no. 100/pp.

tone i popravljena su četiri peliga od 200 tona zajedničke korisne nosivosti.¹⁴⁵ Pored brojčanih podataka dostupni su nam nazivi nekih brodova koji su se izgradili u brodogradilištu na Priku u Starom Gradu. Godine 1815. u Starom Gradu izgrađeni su pelizi *Giulietto*, *Ganimede* i *Gentilissimo*,¹⁴⁶ 1825. godine *Madonna di Dol*,¹⁴⁷ 1839. godine *Illuste Pompeo*¹⁴⁸ i *Magnifico* 1840. godine.¹⁴⁹ Svi ovi brodovi plovili su pedesetih godina 19. stoljeća, a neki i poslije.

Premda s oskudnim podatcima za razdoblje od 1815. pa do sredine stoljeća, moguće je uočiti određene tendencije. Odmah po nastupanju austrijske uprave u Dalmaciji bilježi se polet u pomorskoj trgovini otoka Hvara zahvaljujući prestanku vremena nesigurnosti koje je sputavalo otočne brodare. Tri peliga izgrađena za domaće brodare odmah po nastupanju austrijske vlasti znak su zamaha u brodarstvu. Aktivno brodogradilište u Starom Gradu sljedećih godina nastavlja svoju djelatnost koja je usmjerena na popravke domaćih brodova, s povremenom izgradnjom novih brodova, većinom gajeta i bracara, ali i povremenim zahtjevima za gradnju peliga. Koncentracija aktivnih brodara sve više je usredotočena na središnji dio otoka, prije svega luke Stari Grad i Jelsa, dok luka grada Hvara zaostaje i njezin se udio u ukupnom brodarstvu otoka smanjuje. Brodovi namijenjeni ribarstvu i lokalnoj komunikaciji na razini su prethodnih razdoblja.

¹⁴⁵ HR-DAZD-88, kut. 134/1832, IV, no. 169/p.

¹⁴⁶ AM, 4/1854, 119; 5/1855, 126.

¹⁴⁷ AM, 4/1854, 137.

¹⁴⁸ AM, 4/1854, 123.

¹⁴⁹ AM, 4/1854, 138.

V.

BRODARSTVO NA VRHUNCU

Tridesete i četrdesete godine 19. stoljeća, prijelomne su za razvoj dalmatinskoga, pa tako i hvarskog brodarstva. Po završetku rusko-turskog rata 1829. za dalmatinske brodare ponovno se otvara veliko izvozno tržište Crnog mora odakle se iz ruskih, moldavskih i vlaških luka izvozi žito prema zapadnoj Europi. Najvažnije izvozne luke bile su Odessa, Galați i Brăila,¹⁵⁰ odakle se krcalo žito i transportiralo dijelom na Jadran,¹⁵¹ posebice u Trst, a dijelom za druge trgovce do ostalih sredozemnih i atlantskih luka. Austrijsko Carstvo bilo je posebno zainteresirano za redovito održavanje ovog prometa jer je, pored pomorskoga, u funkciji bio i riječni promet Dunavom čija je široka i plovna delta obuhvaćala moldavska i vlaška pomorska trgovišta. Premda su dalmatinski brodari i prije transportirali crnomorsko žito,¹⁵² sada se taj unosni posao, zbog manjka proizvodnje vlastitog žita u većini zapadne Europe, pokazao kao izvanredna prilika za unaprjeđenje trgovine, pa se počinje intenzivnije ploviti u sustavu slobodne plovidbe s obzirom na zahtjeve austrijskog i drugih europskih tržišta. Tom sustavu plovidbe sada se priključuju i hvarski brodari. Razdoblje Krimskog rata (1853. – 1856.) dalo je dodatni poticaj konjunkturi hvarskog brodarstva. Naime, neutralnost Austrije značila je za brodare mogućnost trgovačkih aktivnosti, nauštrb velikih europskih sila koje su bile uključene u ovaj sukob. Konjunktura u brodarstvu za vrijeme

¹⁵⁰ A. EMILCIUC, 2016, 63–93.

¹⁵¹ HR-DAZD-377, sv. 2, poz. A, 38.

¹⁵² Š. PERIČIĆ, 1993, 123.

rata rezultat je povećanja tržišnih potreba za pomorskim prijevozom,¹⁵³ što daje dodatni impuls hvarskim brodarima koji se ponovno vraćaju brodovima duge plovidbe. Upravo u godinama Krimskog rata izgrađeno je najviše jedrenjaka na hvarskim brodogradilištima, među kojima je i poznati bark¹⁵⁴ *Demetrio Fario*.¹⁵⁵

Krajem tridesetih godina na Jadranu se polako uspostavljaju redovite plovidbene linije Austrijskog Lloyda. Parobrodarske linije, u početku nesigurne i neredovite, oduzele su pomorskim prijevoznicima, vlasnicima jedrenjaka, dio tržišnog udjela istočnojadranskom obalom, posebice kod prijevoza putnika, tereta manjeg kapaciteta i pošte. Linijski prijevoz Lloyda bio je ograničen unaprijed definiranim pristajanjima i uspostavljenim voznim redom, pa je time bio ograničen doseg i obim tereta. Usprkos tomu, u sljedećih nekoliko godina, nakon što su uspostavljene rentabilnije linije, Lloyd je preuzeo dio posla jedrenjačkih prijevoznika. Takvo stanje bilo je dodatni impuls da hvarski prijevoznici pronađu svoj posao na dužim relacijama i na tržištima koja nisu pokrivena ili nisu prikladna za parobrodarsku plovidbu. Ovakve okolnosti natjerale su hvarske brodare da se orijentiraju na trgovačke aktivnosti u sustavu slobodne plovidbe izvan Jadrana, primarno na Sredozemno, ali i druga mora.

Sredinom stoljeća događa se još jedan, paradoksalni razlog, širenja trgovačkih aktivnosti hvarskih pomoraca. Početkom pedesetih godina javlja se nedostatak srdela u hvarsko-viškom akvatoriju, gdje se već nekoliko stoljeća događaju prijepori oko ribolovnih pošta, a istovremeno u tom području redovito se pojavljuju i ribari sa zapadne obale Jadrana, ponajviše ozloglašeni kjozoti (čozoti, ribari iz Chioggie).¹⁵⁶ Kako je hvarsko trgovačko pomorstvo jednim

¹⁵³ IDEM, 124; IDEM, 1998, 139.

¹⁵⁴ Bark je veliki jedrenjak, namijenjen za prekoceanska putovanja. To je uvećani brik s trima jarbolima, od kojih je u sredini onaj najveći. Pramčani i glavni jarbol imaju po dva nastavka i 4-5 križnih jedara. Na krmenom jarbolu postoji jedan nastavak sa sošnim jedrom i gornjačom. Među jarbolima su po tri letna jedra, a na pramcu, između kosnika i prednjeg jarbola 4-5 prečki. Bark ima tri grotla, a slagališta se protežu cijelom dužinom broda, bez pregrada. Prostorije za posadu su u pramčanom potpalublju, a na krmi su prostori za navigaciju i časničke odaje. Bark ima dužinu 40 – 60 m, širinu 7 – 12 m, a visinu 5 – 8 m. Nosivost ovakvog jedrenjaka je 500 – 1 000 tona, a posadu čini do 18 osoba. Kod nas je poznata podvarijantna barka, tzv. barkškuner, sličan jedrenjak s miješanim jedriljem. Više kod M. KOZLIČIĆ, 1993, 200–204; I. GLUHONJA, 1951, 63–64.

¹⁵⁵ AM, 5/1855, 204; ALUSG, sv. 1852-54, br. 475.

¹⁵⁶ HR-DAZD-88, sv. 1714/1861, II/1 F, no. 5173/9135.

djelom oslonjeno na transport i prodaju usoljene ribe, osjeća se nedostatak proizvoda i polazi se u potragu za novim ribolovnim područjima.¹⁵⁷ Ta su područja otkrivena uz otočić Lampedusu, južno od Sicilije, i uz obalu sjeverne Afrike.¹⁵⁸ Izlazak na Sredozemlje u potrazi za ribom, također je značio povećanje otočne flote, od čega se jedan dio brodova usmjerava prema ribolovnim područjima, odakle se kreće u postupak konzerviranja i prodaje ribe. Potraga hvarskih brodara za trgovačkim proizvodom izvan Jadrana dovela ih je u situaciju da preuzmu inicijativu pri nabavi i otkupu ribe, što će za pojedine prijevoznike značiti ulaganja u proizvod i pripremu, što, pored prijevoza, označava diversifikaciju pomorske djelatnosti. U tome su hvarski brodari jedinstveni u pokrajini Dalmaciji.

Kada je 1848. Europu zapljusnuo val revolucija, koje nisu mimoišle ni Austrijsko Carstvo, na apeninskim posjedima Habsburgovaca u Lombardiji i Veneciji također dolazi do revolucionarnih kretanja. U Veneciji je proglašena neovisna Republika Svetog Marka. S obzirom na neprijateljski stav Austrije prema odcijepljenom teritoriju, dalmatinskim pomorcima bila je zabranjena plovidba i trgovanje u Veneciji. Međutim, zbog unaprijed dogovorenih poslova i pokvarljivosti robe (vina i ribe), dalmatinski, a među njima učestalo hvarski pomorci, kršili su taj nametnuti embargo i nastavljali praksu trgovanja s Venecijom. Po povratku bili bi paruni brodova novčano kažnjeni zbog takvih prekršaja. Pred sudom su u svoju obranu najčešće izjavljivali kako su plovili prema Trstu, ali ih je vjetar natjerao da se okrenu i sklone u Veneciju. Sudske presude navode imena hvarskih brodara koji su novčano kažnjeni zbog takvih aktivnosti: Vicko Jelčić pol. Domenica iz Starog Grada, Vicko Stalio Ivana, Ivan Stalio, pok. Nikole, Mihovil Franetović, Jakov Franetović, Petar Vranković, Nikola Politeo Ivan Garbati, Andrija Ljubić i Nikola Plančić iz Starog Grada, Tomažo Novak, Juraj Novak i Ivan Samohod iz Hvara te Antonio Visković iz Gdinja.¹⁵⁹ Imena kažnjenih paruna svjedoče kako je pomorska trgovina otoka Hvara od egzistencijalne važnosti pa je ni nametnuti embargo i

¹⁵⁷ Detaljnije u poglavlju o ribarstvu.

¹⁵⁸ L. DANČEVIĆ, 1973, 5; IDEM 1973a, 218.

¹⁵⁹ HR-DAZD-88, sv. 1090/1849, no. 3250/270, 3682/302, 4053/353, 10059/1378, 11495/1587, 11496/1588, 11510/1592, 11511/1593, 11513/1595, 11514/1596, 11515/1597, 11516/1598, 13917/2062, 13918/2063, 14859/2237, 15834/2378, 11206/1306, 19148/2814, 19149/2815. Riječ je o sudskim presudama protiv hvarskih paruna.

novčane kazne ne mogu zaustaviti. Među prezimenima primjećuju se iste pomorske obitelji kao i s početka stoljeća, a koje će ostati i dalje prisutne unutar otočne pomorske trgovine.

Od sredine 19. stoljeća, zahvaljujući dostupnosti podataka, može se kvalitetnije pratiti stanje u hvarskom brodarstvu.¹⁶⁰ U razdoblju od 1850. do 1859. hvarska flota broji 62 jedrenjaka u rasponu od duge plovidbe do velike i male obalne plovidbe. Od toga 51 brod su pelizi, pet brigantina te po jedan bark, brik, brik-škuner i škuner (Tablica 7).

Ponos flote, već navedeni bark *Demetrio Fario*, jedini je od brodova duge plovidbe izgrađen lokalno na starogradskom brodogradilištu. U izgradnju broda krenulo se na inicijativu nekoliko lokalnih poduzetnika i dvaju splitskih brodarka. Naime, u Splitu je 1856. osnovano Privatno društvo brodovlasnika (*Società privata di armatori*),¹⁶¹ čiji su članovi Mate Vidali i Antonio Slodre sa Starogradanima dijelili karatno suvlasništvo¹⁶² nad *D. Fariom*. Lokalni karatisti bili su Vito Politeo, Stjepan Polić, Stjepan Ilić, Stjepan Ljubić, Vicko Vranjican, Florio Ostojić, Petar Fabijani i Ivan Botteri.¹⁶³ Splitski suvlasnik Mate Vidali poslije se seli u Stari Grad odakle sudjeluje u vlasništvu

¹⁶⁰ Zahvaljujući redovitom izdavanju Pomorskog godišnjaka (AM) u Trstu od 1854., kada su prvi put donesene kompletne tablice popisa brodova u austrijskoj trgovačkoj mornarici, možemo pratiti stanje brodarstva otoka Hvara. AM ne donosi popise bracara i gajeta, ni drugih ribarskih lada, međutim one nam nisu od interesa za uvid u pomorsku trgovinu. Potpuni popis otočne flote do kraja stoljeća, donosi se u dvije table. U Tablici 5 daje se popis brodova poredanih po abecedi, s dodatnim pojedinostima: vrsta broda, tonaža, mjesto i godina izgradnje, broj članova posade i luka pripadnosti. Tablica 6 donosi detalje o kapetanima i vlasnicima brodova prema godinama, prebivalištu vlasnika i broju karatnih udjela i luci pripadnosti. Zadnji stupci objiju tablica označavaju točan broj i stranicu iz AM odakle je podatak preuzet. Antroponimi i toponimi te ostali nazivi nisu prevedeni, već su ostavljeni sa svim ortografskim specifičnostima i tipografskim pogreškama. Zbog cjelovitosti podataka, promjene, do kraja stoljeća, prate se na razini desetljeća.

¹⁶¹ M. RIMONDO, 1971, 209–229.

¹⁶² Karat, u množini karati, (*carati*) naziv je iz srednjovjekovne pomorske tradicije Sredozemlja za udio u posebnom obliku zadružnog suvlasništva nad brodom. Poznat je u raznim mornaricama svijeta pod drugim imenom, a održao se do pojave kapitalizma i početka industrijalizacije. Kod nas je prisutan do početka 20. stoljeća, kada iščezava. Ukupno vlasništvo broda dijeli se u 24 karata, od kojih se svaki može podijeliti na manje dijelove, ali s nekim ograničenjima. Karat je idealni dio u imovini broda. Jedna osoba može imati više karatnih udjela u brodu. Francuski Trgovinski zakonik predvidio je u 220. članku ovaj oblik suvlasništva, koji je po pravnoj naravi bliži privrednom udruženju nego građanskom suvlasništvu. Više kod V. BRAJKOVIĆ, 1976, 472.

¹⁶³ O. FIO, 1963, 602; M. DOMAZET, 2004, 15. Prema AM, 12/1862, 114–115, Stjepan Polić i Vito Politeo prestaju biti karatisti oko 1861. godine, moguće zbog poodmakle dobi ili smrti, a karatni udjeli u brodu pripadaju njihovim nasljednicima.

još nekoliko brodova splitskog udruženja.¹⁶⁴ *Demetrio Fario* imao je nosivost od 325 tona, trup broda bio je obložen mjedi, a plovio je više od deset godina po cijelom svijetu do nesretnog požara pred Buenos Airesom gdje je do temelja izgorio.¹⁶⁵

Brik *Genitore Nicolò* bio je u vlasništvu jelšanskog načelnika Ivana Dubokovića. Jedrenjak je izgrađen 1854. u korčulanskom brodogradilištu (Slika 3). Imao je nosivost od 368 tona, dva topa, a na njemu je služilo do 12 članova posade.¹⁶⁶ Ovaj brik uspostavio je redovitu vezu s lukama Crnog mora, Osmanskog Carstva i Grčke. S Hvara je izvezio ribu i vapno, a s Brača kamen, dok je u povratku uplovljavao nakrcan žitom iz crnomorskih luka.¹⁶⁷ Vино se najviše izvozilo u jadranske luke, a poslije u Francusku i Italiju. Na ovom briku od 1858. do 1859. kao kapetan služio je sin vlasnika – Niko Duboković, koji je već tada u 23. godini bio poznat kao vrsni pomorac i kapetan. *Genitore Nicolò* nastradao je na putu iz Lisabona za Cardiff s teretom i svom posadom u siječnju 1865. godine.¹⁶⁸ Ivan Duboković bio je, također, vlasnik brik-škunera *Marietta* dovršenog 1851. u korčulanskom brodogradilištu (Slika 4). *Marietta* je imala nosivost od 94 tone, primala je devet članova posade, a plovila je 20 godina Sredozemljem i uz obale Afrike.¹⁶⁹ Zadnja plovidba ovog Dubokovićeva jedrenjaka započela je u siječnju 1870. kada je *Marietta* krenula iz Jadrana u pravcu Gibraltara,¹⁷⁰ uz zapadnu obalu Afrike, zaobišavši Rt dobre nade, i doživjela brodolom uz obalu Somalije u siječnju 1871. godine.¹⁷¹

Od šest brigantina u sastavu otočne flote, brigantini *Nicolò Pietro* i *Iride* pripadali su luci Stari Grad. *Nicolò Pietro* bio je registriran za dugu plovidbu, sa 129 tona, izgrađen 1850. u Malom Lošinju.¹⁷² Bio je u vlasništvu Petra

¹⁶⁴ Vidali je bio vlasnik karatnih udjela u nekoliko impozantnih brodova splitske flote među kojima su brigantini *Imperatore Diocleziano*, od 299 tona (AM, 7/1857, 137), bark *Concordia S.* od 463 tone (AM, 7/1857, 109) i bark *Junak* (O. FIO, 1963, 605).

¹⁶⁵ AM, 17/1867, 81.

¹⁶⁶ AM, 6/1856, 125.

¹⁶⁷ N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1948, 421; L. DANČEVIĆ, 1972, 623.

¹⁶⁸ AM, 16/1866, 167; KRONIKA, 1865, 67. Na jedrenjaku tada je kapetan bio Ivan Goić iz Supetra.

¹⁶⁹ AM, 4/1854, 133.

¹⁷⁰ Za ovo putovanje postoji i dokumentacija pri Pomorskoj vladi u Trstu, cfr. AST-22, busta 39, no. 911.

¹⁷¹ AM, 22/1872, CXI; N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1948, 421; L. DANČEVIĆ, 1973b, 192–194.

¹⁷² AM, 5/1855, 158.

Politea i to samo tri godine, dok nije doživio brodolom kod otoka Rodosa u Grčkoj.¹⁷³ Brigantin *Iride*, s 250 tona nosivosti, pripadao je jedrenjacima duge plovidbe, a izgrađen je u Veneciji 1825. godine.¹⁷⁴ U vrijeme kad su ga kupili Flavio Ostoić i Petar Scuttari iz Staroga Grada i Ante Jurčeta iz Vrboske već je bio isluženi jedrenjak.¹⁷⁵ Poslije je Ante Jurčeta prodao svoje karatne udjele Stjepanu Ljubiću iz Staroga Grada.¹⁷⁶ *Iride* je plovio Sredozemljem tri godine sve dok nije 1856. doživio brodolom uz obalu Calabrije.¹⁷⁷

Ostala tri brigantina pripadala su luci Jelsa. Tako je brigantin *Cattizza Maria* od 240 tona i devet članova posade bio u suvlasništvu Mate Bojanića iz Vrisnika, Nikole Gamulina iz Jelse i Ante Miljevića iz Stoliva.¹⁷⁸ Za razliku od dvaju prethodnih brigantina, ovaj je imao dozvolu za veliku obalnu plovidbu. Od 1856. brigantin dobiva ime *Nuovo Dalmato*.¹⁷⁹ Mate Bojanić iz Vrisnika s Petrom Pavičićem iz Vrbanja također je bio vlasnik malog brigantina od 87 tona nosivosti pod nazivom *Miss Rossina*. Taj jedrenjak kupljen je od grčkih vlasnika, a pripadao je otočnoj floti samo dvije godine s dozvolom za veliku obalnu plovidbu.¹⁸⁰ Brigantin *Beato Elia Profeta* od 235 tona i devet članova posade imao je dozvolu za dugu plovidbu. Izgrađen je na otoku Spetses u Grčkoj 1850. i kupljen od grčkih brodovlasnika.¹⁸¹ Novi vlasnici bili su Ivan Carić iz Svirača i Ante Žiga iz Stoliva. Plovidba ovog jedrenjaka završila je tragično, nasukavši se na sprudovima ušća rijeke Dunav.¹⁸² Posljednji brigantin bio je *Buona Amicizia* od 237 tona i 10 članova posade u vlasništvu Mate Dubokovića iz Jelse i Vicka Vernića iz Bakra.¹⁸³

Jedini zabilježeni škuner u ovom razdoblju bio je *Dobri Pocetach* od 98 tona

¹⁷³ AM, 8/1858, 227.

¹⁷⁴ AM, 4/1854, 120.

¹⁷⁵ ALUSG, svež. 1852-54, br. 573.

¹⁷⁶ IDEM, br. 462.

¹⁷⁷ AM, 8/1858, 227; cfr. M. DOMAZET, 2004, 30.

¹⁷⁸ AM, 4/1854, 100.

¹⁷⁹ AM, 6/1856, 162.

¹⁸⁰ AM, 8/1858, 166–167.

¹⁸¹ AM, 6/1856, 94.

¹⁸² AM, 7/1857, 219.

¹⁸³ AM, 6/1856, 99.

i sedam članova posade. Škuner je bio namijenjen za veliku obalnu plovidbu.¹⁸⁴ Bio je u vlasništvu braće Novak iz Hvara,¹⁸⁵ a kupili su ga od turskih vlasti kada se brod zvao *Possidon*.¹⁸⁶ Škuner je plovio Sredozemljem, a nasukao se 1859. kod Agnonea uz obalu Sicilije.¹⁸⁷

Od 51 peliga otočne flote 35 ih je pripadalo luci Stari Grad, 13 Hvaru i šest Jelsi.¹⁸⁸ Neki od njih plovili su više od dvadeset godina Jadranom i Sredozemljem, a neki su bili kraćeg vijeka. S obzirom na to da je ovakav tip jedrenjaka uspješna kombinacija transportno-ribarskog broda, imao je najviše pristalica među brodarima otoka Hvara. Prosječna nosivost bila mu je oko 30 tona, s tri do šest članova posade. Pelizi su bili relativno recentne izgradnje, a manji broj bio je stariji od 20 godina. Najviše njih izgrađeno je na brodogradilištima Splita, Malog Lošinja, Korčule i Milne na Braču. Pelizi su prema veličini i mogućnostima brodovlasnika bili klasificirani kao brodovi velike ili male obalne plovidbe. Kretanje im je bilo dozvoljeno po Jadranu, a učestalo ih bilježimo i na Sredozemlju, posebice nakon 1861. i početka ri-

¹⁸⁴ Škuner ili škuna je jedrenjak posve nalik na brik-škuner, ali obično manjih dimenzija. Za razliku od brik-škunera, škuner na pramčanom jarbolu ima jedan nastavak na kojem se razapinju četiri križna jedra, M. KOZLIČIĆ, 1993, 198; I. GLUHONJA, 1951, 58.

¹⁸⁵ S obzirom na to da će prilično brojna obitelj Novak imati presudnu ulogu u otočnom brodarstvu i pomorskoj trgovini, potrebno je naznačiti temeljnu genealogiju. Jakov Novak (1795. – 1860.) imao je četiri sina koji su bili pomorski kapetani; Tomaža, Jurja, Vicka i Antu. Tomažo Novak, predvodnik brogarsko-ribarskih operacija imao je sina Dominika koji je također bio pomorski kapetan. Vicko Novak (1836. – 1909.) koji preuzima ulogu glave obitelji i nositelja brogarskih poslova, imao je petoricu sinova od kojih su trojica bila kapetani (Stjepan, Vladimir i Jakov), Juraj poduzetnik i Leonidas liječnik. Važno je još istaknuti Marcela Novaka, Tomaževa unuka koji djeluje u Portugalu i Nikolu Novaka, sina Jurja Novaka (Tomaževa i Vickova brata) koji je djelovao u Tunisu. Također, pojedini članovi obitelji naseljavaju se u Split, Trst i Stari Grad. Obitelj je imala nadimak Bonaparte jer je jedan od predaka pri diobi ulovljene ribe umirivao nezadovoljnike riječima „ti ga bonaparte“ što znači ‘dobio si dobar udio’, cfr. L. DANČEVIĆ, 1973; IDEM, 1978b, 116–120.

¹⁸⁶ AM, 6/1856, 114.

¹⁸⁷ AM, 10/1860, 209.

¹⁸⁸ Starogradske flote pripadaju ovi pelizi: *Appollonia e Caterina, Ganimede, Galantino, Giulietta e Romeo, Gentile, Gentilissimo, Giuseppe II., Garbato, Intimo, Illustrate, Industrioso, Icaro, Illustrate Pompeo, Longobardo, Lelio, Angelo Fedele, Madonna di Dol, Magnifico, Natalizio, Nicolò Santo, S. Giacomo, S. Nicolò, Angelo Custode, Gaudenzio, Giulietto, Glorioso S. Antonio, Instancabile, Skenderbegh, Unione, Carmelitano, Nicolò i Il Giglio*. Hvarski pelizi bili su: *Gollià, Giusseppino, Giovanello, Lessignano, Monaco, Madonna del Monte, Miracoloso S. Prospero, Nuova Sorte, S. Gaetano, Fortunato Quinto, Giorgio Macri, Madonna Assunta i Madonna delle Grazie*. Jelsanski pelizi bili su: *Gran Sultano, Modello, Madonna Krasna, Girasole, Menelao i Madonna della Salute*.

barskih operacija Hvarana na Sredozemlju.¹⁸⁹ Najčešće istočnojadranske luke u kojima su pristajali ovi jedrenjaci bile su Trst, Rijeka, Senj, Zadar, Šibenik, Split, Makarska, Korčula, Dubrovnik i luke u bokokotorskom zaljevu. U tim lukama pristajali su s otočnim izvoznim proizvodima, vinom, maslinovim uljem, slanim srdelama, buhačom i kaloberom, a uvozili su žito, kukuruz i ostale živežne namirnice.¹⁹⁰ Učestalo su jedrenjaci prevozili drvene trupce za gradnju brodova, ponajviše iz podvelebitskog kraja. Kao ukrcajna luka najviše se bilježi Senj, odakle je drvo prevoženo do brodogradilišta na hvarske i druge šķverove u Dalmaciji,¹⁹¹ a ponekad se transportiralo za sjevernu Afriku koja je njime oskudijevala.

Pedesetih godina 19. stoljeća bilježi se intenzivna brodograđevna aktivnost na hvarskim navozima.¹⁹² Pored šķverova u Starom Gradu i Vrboskoj, spominje se i jedan u luci Hvara. U Vrboskoj i Hvaru grade se i obnavljaju manji ribarski brodovi, dok se u Starom Gradu, pored manjih brodova, izgradilo nekoliko većih jedrenjaka. Uz navedenog *Demetria Faria*, dvije godine prije, 1853. na starogradskom šķveru napravljeni su pelizi *S. Nicolò* i *Longobardo*.¹⁹³ Prvi je imao 33 tone, a bio je u vlasništvu braće Ante i Ivana Buića do 1864. kada ga prodaju. Isti pelig ponovno 1890. upisuje kao luku pripadnosti Stari Grad u vlasništvu Vicka Lušića, koji ga nakon tri godine plovidbe opet prodaje.¹⁹⁴ Primjećuje se dugi vijek ovog peliga što govori u prilog kvaliteti lokalnog brodogradilišta. Drugi pelig, *Longobardo* imao je 31 tonu nosivosti, a napravljen je po narudžbi Ivana i Vicka Jelčića koji su ga posjedovali do 1859. godine.¹⁹⁵ Također, 1855. izgrađena su nova dva peliga: *Nicolò* i *Carmelitano*. Riječ je o jedrenjacima natprosječne tonaže za pelige od 44 i 48 tona.¹⁹⁶ *Nicolò* je bio u vlasništvu Luje Radovinića, koji ga je već 1857. prodao u inozemstvu,¹⁹⁷ a *Carmelitano* koji je izrađen za Antonija Markovića, bio je

¹⁸⁹ L. DANČEVIĆ, 1973.

¹⁹⁰ ALUSG, svežnjevi 1852-1871, *passim*.

¹⁹¹ ALUSG, svežnjevi 1852-1871, br. 142/V, 222/V, 107 i *passim*.

¹⁹² O. FIO, 1951, 152 (159).

¹⁹³ AM, 4/1854, 175.

¹⁹⁴ AM, 40/1890, LXXXIV-LXXXV.

¹⁹⁵ AM, 9/1859, 166-167.

¹⁹⁶ AM, 6/1856, 204.

¹⁹⁷ AM, 6/1856, 160; 7/1857, 220.

kratkog životnog vijeka, s obzirom na to da se nasukao kod Chanije na obali Krete 1859. godine.¹⁹⁸

Šezdesetih godina 19. stoljeća hvarska trgovačka flota boji 45 jedrenjaka (Tablica 8). I dalje najveći dio flote čine pelizi (32), a od brodova duge plovidbe evidentirana su po dva barka, brika i brik-škunera. Zabilježeno je postojanje jednog trabakula koji je također djelovao u sustavu pomorske trgovine. Od ukupnog broja, 18 jedrenjaka su novi brodovi, a ostalih 27 je iz pedesetih godina.

Jelšanski brodovlasnik Ivan Duboković, nakon gubitka brika *Genitore Nicolò* 1865. odlučuje zajedno s tršćanskim brodovlasnikom Girolamom Gentilomom kupiti dva nova broda duge plovidbe. U tu svrhu Dubokovićev sin, Anton u Engleskoj kupuje dva jedrenjaka.¹⁹⁹ To su bark *Genitore Nicolò* i brik *Genitore Mosè*. Oba jedrenjaka u vlasničkom su smislu razdijeljena tako da je Dubokoviću pripalo 16, a Gentilomu osam karatnih udjela. Bark *Genitore Nicolò* izgrađen je 1855. u Dundeeu i plovio je s imenom *Humphrey Nelson* pod britanskom zastavom, imao je 524 tone, dva topa i 11 članova posade.²⁰⁰ Nakon kupnje, bark je doplovio u Trst, gdje je pri Pomorskoj vladi izvršena ovjera kupnje i upis u registar brodova, a brod preuzima za plovidbu Frane Kranotić.²⁰¹ Kapetani s posadom na brodu izmjenjivali su se svake dvije godine, a neko vrijeme kapetan je bio Dubokovićev sin Anton. Bark je plovio Sredozemljem i Atlantikom, a neko vrijeme vršio je putnički promet između Engleske i SAD-a.²⁰² Drugi kupljeni jedrenjak, brik *Genitore Mosè* bio je relativno nov brod, izgrađen u brodogradilištu Prince Edward 1865., a plovio je pola godine pod imenom *Balmoral*. Ovaj je jedrenjak imao 370 tona nosivosti, bez topova i 10 članova posade.²⁰³ U Trst je nakon kupnje doplovio iz Aleksandrije, gdje je obavljena ovjera i upis u registar brodova sa svim potrebnim dozvolama, a zatim ga je preuzeo kapetan Petar Koludrović iz Jelse.²⁰⁴

¹⁹⁸ AM, 6/1856, 103; 10/1860, 208.

¹⁹⁹ KRONIKA, 1865, 69.

²⁰⁰ AM, 16/1866, 106–107.

²⁰¹ AST-22, busta 32, no. 2/687.

²⁰² N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1948, 421.

²⁰³ AM, 17/1867, XXVIII-XXIX.

²⁰⁴ AST-22, busta 32, no. 2/688.

Plovio je najviše Sredozemljem, a ponekad bi odlazio prema lukama Azije i Afrike. Brod je rastavljen 1872. godine kao i *Genitore Nicolò*.²⁰⁵ Kupnja dvaju brodova duge plovidbe na britanskom tržištu, u suradnji s tršćanskim brodarom, potvrđuje je iskoraka hvarskih pomoraca na svjetsko brodarsko tržište, posebice jelšanske obitelji Duboković, koja se ovim činom izdiže financijskim potencijalom koji se ogleda u zapremnini brodova u odnosu na ostale otočne brodovlasnike. Nadalje, 1868. s obitelji Gamulin, također iz Jelse, Duboković kupuju škuner *Ardito* koji je izgrađen u senjskom brodogradilištu 1860., sa 143 tone nosivosti, šest članova posade, i dozvolom za veliku obalnu plovidbu.²⁰⁶ Nakon smrti Ivana Dubokovića 1872. škuner postaje suvlasništvo njegova sina Nike, Nikole Perića iz Bola, a obitelj Gamulin zadržala je svoje karatne udjele, na čiju je inicijativu jedrenjak preimenovan u *Cosmo G* (Slika 5).²⁰⁷ Ovaj je škuner više od 20 godina vršio prijevoz na putu iz Patrasa u Carigrad, pa dalje prema crnomorskim lukama.²⁰⁸ Povremeno je plovio s teretom vina i žita za Italiju, a u povratku dovezio sumpor potreban za tretiranje vinograda protiv pepelnice.

Također, šezdesetih godina flota luke Hvara pojačava se s nekoliko brodova. Na prvom mjestu tu je brik-škuner *Istok* u vlasništvu obitelji Novak. Jedrenjak je izgrađen 1860. na korčulanskom brodogradilištu kao škuner. Poslije su na snasti broda napravljene preinake pa je registriran kao brik-škuner s dozvolom za dugu plovidbu.²⁰⁹ *Istok* je plovio više od 20 godina Sredozemljem prevozeći usoljenu ribu po mediteranskim lukama. Često je spajao luku Stari Grad i luku Mahdija na obali sjeverne Afrike.²¹⁰

Tomažo Novak, pionir u hvarskim brodarsko-ribarskim operacijama na Sredozemlju u ovom razdoblju posjedovao je tri brigantina. Bili su to *Assunta*, *Socrate* i *Real Salmista*. Dva su bila u njegovu potpunom vlasništvu, a *Real Salmista* dijelio je s udovicom Katarinom Mikocz iz Trsta. *Assunta* je bila brigantin od 126 tona i šest članova posade u Novakovu vlasništvu dvije godine,

²⁰⁵ AM, 23/1873, CXVI.

²⁰⁶ AM, 18/1868, LI.

²⁰⁷ AM, 24/1874, LXIV.

²⁰⁸ KRONIKA, 1885, 153; N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1948, 421.

²⁰⁹ AM, 17/1867, XXXVI-XXXVII.

²¹⁰ D. FRANETOVIĆ, 1965, 139.

nakon čega ga je prodao u Aleksandriji.²¹¹ *Socrate* od 126 tona i šest članova posade bio je još kraće u Novakovu vlasništvu; posjedovao ga je tijekom 1863. i 1864. kada je rastavljen u splitskom škveru.²¹²

Ostali jedrenjaci hvarske luke su pelizi koji većinom sudjeluju u otkupu, soljenju i prodaji ribe na Sredozemlju. To su bili: *Erminia*, *Fala Bogu*, *Fortunato VI.*, *Fortunato VII.* i *Mosè*. Posebno je zanimljiva povijest peliga *Mosè* koji se pod imenom *Srbin* nasukao blizu luke Hvara. Spasio i obnovio ga je o vlastitom trošku Tomažo Novak, i s njime, kao prvi Hvaranin, doplovio do Lampeduse. Pelig je, uz nekoliko godina prekida, služio obitelji Novak sve do 1877. godine.²¹³

U ovom desetljeću starogradska flota dobila je pet novih jedrenjaka. Bila su to dva škunera: *Mare* i *Giovannino*; dva peliga: *Tonino* i *Divina Provvidenza* te jedan trabakul: *Jugoslaven*. Škuner *Mare* od 140 i pelig *Tonino* od 44 tone u vlasništvu su obitelji Ivanišević. Braća Petar i Ivan Ivanišević²¹⁴ zajednički naručuju škuner u korčulanskom škveru gdje je završen 1862. godine.²¹⁵ *Mare* je najčešće plovila do dunavskih luka Galați i Brăila odakle je prevozila žito za Stari Grad. Nakon što je Petar Ivanišević 1872. postao potpuni vlasnik škunera, izgradio je u luci Staroga Grada silos i dvije vjetrenjače za mljevenje žita²¹⁶ koje je stizalo iz crnomorskih luka.²¹⁷ Pelig *Tonino* izgrađen je na starogradskom škveru 1864., a plovio je Jadranom i Sredozemljem.²¹⁸ Škuner *Giovannino* od 150 tona izgrađen je u Muggi pokraj Trsta, a pripadao je Ambrozu Jelčiću, a 1868., poslije njegove smrti, u vlasništvo je ušlo više karatista.²¹⁹ Škuner je plovio Sredozemljem, a nasukao se u rujnu 1879. kod Carigrada. Jedini trabakul kojeg donosi Pomorski godišnjak jest *Jugoslaven*

²¹¹ AM, 18/1868, 81.

²¹² AM, 15/1865, 168.

²¹³ AM, 27/1877, LXXIII.

²¹⁴ Dr. Ivan Ivanišević trajno je nastanjen u Orebićima na Pelješcu gdje je inicijator i osnivač Pelješkog pomorskog društva. U tom društvu više je Hvarana imalo upisane dionice, D. FRANETOVIĆ, 1965a, 141; N. VEKARIĆ, 1995, 276.

²¹⁵ AM, 13/1863, 130–131.

²¹⁶ AST-22, busta 84, no. 2837.

²¹⁷ HR-DAZD-88, sv. 2275/1872, II B, no. 6150; sv. 2324/1873, II B, no. 2137.

²¹⁸ AM, 15/1865, 165.

²¹⁹ AM, 18/1869, XVIII.

od 49 tona nosivosti izgrađen 1861. u Senju.²²⁰ Vlasništvo nad njim dijele braća Vicko i Antonio Vlahović, od kojih je Antonio stalno nastanjen u Senju. Ovakva veza omogućila je da trabakul učestalo plovi između ovih dviju jadranskih luka.

U razdoblju šezdesetih godina 19. stoljeća bilježi se smanjenje brodova u otočnoj trgovačkoj floti. Uočava se kako Hvar dostiže Stari Grad po broju peliga, tako da obje luke imaju po 14 takvih jedrenjaka. Luka Hvar, prvi put registrira brigantine u svojoj floti, zahvaljujući inicijativi Tomaža Novaka i njegova brata Vicka. Međutim, ovakvi se brodovi u kratkom vremenu pokazuju kao neekonomični iz razloga što se djelatnost Novakovih bazira na soljenju i transportu ribe Sredozemljem za što, zbog veličine tereta, nisu bili prikladni brodovi duge plovidbe i velike nosivosti. Ponovno se, i u ovom desetljeću, nastavlja dominacija peliga kao najprikladnijeg jedrenjaka za otočne trgovačke inicijative. U Jelsi, za razliku od Staroga Grada i Hvara, sva je inicijativa u rukama jedne obitelji. Uz Gamulinove²²¹ koji se tek probijaju, Duboković čine temelj jelšanskog trgovačkog brodarstva. Ta djelatnost nastavlja se na njihovo postojeće bavljenje vinogradarstvom i maslinarstvom, što se pokazuju kao dobre djelatnosti s potencijalom za trgovinu i izvoz. Od 1872. imaju registriranu tvrtku „N. A. Duboković“ u trgovačkom registru pri Okružnom sudu u Splitu.²²² Ova tvrtka postaje veletrgovina vina, žita i ostalih poljoprivrednih proizvoda koji se plasiraju na tržišta Austro-Ugarske, Njemačke, Švicarske i većine sredozemnih država.²²³

220 AM, 13/1863, 130–131.

221 Obitelj Gamulin je brodersko-ribarska obitelj iz Jelse. Kao ribari Gamulinovi se javljaju još pod mletačkom upravom, a tijekom 19. stoljeća redovito sudjeluju na bruškitima za ribarske pošte. U vrijeme francuske uprave ova obitelj s još nekim ribarima iz Jelse zahtijeva zaštitu od kapetana fregate na Visu u slučaju gusarskih napada. Posebna odlika ove obitelji je česta suradnja s drugim otočnim brodarima s kojim dijele karatne udjele u pojedinim brodovima. Od članova poznati su Kuzma Gamulin koji se u prvoj polovici 19. stoljeća javlja kao vlasnik ribarskih mreža – trata. Njegov sin Vicko Gamulin (1837. – 1911.) bio je glava obitelji i s braćom Antom-Morom (1829. – 1909.) i Ivanom Zanetom (1834. – 1905.) sudjeluje u brodersko-ribarskim operacijama na Sredozemlju. Pored njih, bila su još dvojica braće. Gamulinovi su, kao i Duboković, bili izrazito narodnjačka obitelj. Također, sudjeluju u izgradnji Jelse, otvaranju Narodne čitaonice i gradnji općinske zgrade. Ante-Moro Gamulin bio je predsjednik općinskog vijeća od 1858. do 1895. i bliski suradnik Nike Dubokovića. Vicko Gamulin je 1902. nagrađen u Beču za posebne zasluge u ribarstvu. DOKUMENTI, br. 116, 2. travnja 1785., 184; IDEM, br. 164, 7. svibnja 1860., 283 i dalje; L. DANČEVIĆ, 1972, 615–649; IDEM, 1978, 72–73; N. STANČIĆ, 1994, 25; KRONIKA, 1909, 259.

222 KRONIKA, 1875, 85.

223 I. PETRINOVIĆ, 1998, 20.

Sedamdesetih godina 19. stoljeća otočna flota broji 38 jedrenjaka (Tablica 9). Među njima je 19 peliga, devet škunera, po dva barka, brik-škunera, trabakula i logera²²⁴ te jedan brigantin i kuter.²²⁵ Od ukupnog broja jedrenjaka 18 je novih brodova, jednako kao i u prethodnom desetljeću, a broj postojećih brodova smanjio se s 28 na 20. Najviše novih brodova pribavljaju starogradske brodari.²²⁶ To su bark *Giovanni*, škuneri *Otac Vicko*, *Angelo Custode* i *Giorgio M.*, pelizi *S. Nicolo e Madonna*, *Nicolò e Maria* i *Pietro e Simeona*, te loger *Bozja Providnost*, trabakul *Figlio Unico* i kuter *Izgled N.*

Bark *Giovanni* od 378 tona izgrađen je u riječkom brodogradilištu 1860. godine. Kao već isluženi jedrenjak kupio ga je Tripun Radovani 1876., a

²²⁴ Loger pripada kategoriji manjih teretno-trgovačkih jedrenjaka. Pored obalne, bio je namijenjen i za preko-oceansku plovidbu. Loger ima trup obliha bokova i dna, sa snažnom kobilicom. Manji logeri imaju jedno, a veći dva ili tri grota. Na palubi i krmu postoje dodatni otvori za ulazak posade u potpalublje ili za skladištenje brodske opreme. Pramac je šiljast, a krma oblo-polukružna ili pravokutna. Pramčana i krmena statva blago su ukošene i izduljene. Jedrenjak ima dva jarbola s po jednim redom nastavka. Na obama jarbolima razapinjaju se sošnjača i gornjača. Sošna jedra imala su do četiri reda kratnica. Na pramcu je bio duži kosnik na koji se spajaju tri prečke i jedna preletnjača. Dužina logera kreće se 16 – 24 m, širina 4 – 6 m, a visina 2 – 2,5 m. Jedrenjak je nosivosti 80 – 220 tona, a posadu čini 5 – 6 osoba. Više kod M. KOZLIČIĆ, 1993, 222–224; I. GLUHONJA, 1951, 53.

²²⁵ Kuter je mali obalni jedrenjak koji se rabi za prijevoz tereta. Trup mu je sličan kao u logera, s razlikom u pramčanoj statvi koja je vertikalna na brod. Trup je obliha bokova, kao i dno s kobilicom. Kuter ima jedno grotlo po sredini broda, te po jedan manji otvor na pramcu i krmu. Jedini jarbol, sastavljen od dvaju dijelova, nalazi se na 1/3 broda, a na njemu se razapinje sošnjača s gornjačom. Na pramcu je kosnik s prikosnikom i dvije prečke. Isto tako, na željeznim sohamama visi brodski čamac. Dužina kutera je 8 – 15 m, širina 3 – 5 m, a visina 1,2 – 2 m. Nosivost jedrenjaka je 20 – 50 tona, a posadu čine 2 – 3 osobe. Više kod I. GLUHONJA, 1951, 48–49.

²²⁶ Godine 1875. iz Staroga Grada prema Pomorskoj vladi u Trstu poslana je molba za osnivanje nautičke škole. Naime, kako stoji u podužem objašnjenju, pomorske aktivnosti su toliko obimne da nedostaje kvalificiranog osoblja koje bi s temeljnom izobrazbom moglo služiti na starogradskim i ostalim austrijskim brodovima. U dopisu se argumentira kako postoji velika aspiracija za pomorskim zvanjima na Hvaru i Braču, i kako bi otvaranje obrazovne institucije bilo prijeko potrebno. Kao dodatni argument podastro je stanje brodova koji pripadaju starogradskoj luci 1875., prema kojem 378 tona pripada na jedan brod duge plovidbe, 605 tona je raspoređeno na sedam brodova velike obalne plovidbe koji redovito plove prema Crnom moru, 408 tona je, također, raspoređeno na 10 brodova velike obalne plovidbe koji plove uz obale Grčke, Italije, Sicilije i sjeverne Afrike, sve do Carigrada, a 662 tone je zapremnina 49 brodova male obalne plovidbe Jadranom, 6 tona otpada na dva broda, također male obalne plovidbe koji plove Dalmacijom. Uz to je evidentirano 38 ribarskih lađa sa 113 tona i šest nedefiniranih lađa s 12 tona. Sve ukupno prema ovom popisu bilo bi 2 184 tone brodske zapremnine koja pripada luci Stari Grad. Na kraju se navode imena 40 časnika trgovačkih brodova (kapetana, poručnika, voditelja brodova) koji podupiru molbu za osnivanje nautičke škole. AST-22, busta 852, no. 8762. S obzirom na to da stanje brodova i tonaže ne odgovara stanju u Pomorskom godišnjaku, jasno je kako su molitelji starogradskoj luci dodavali brodove drugih otočnih luka i one brodove u kojima su Starogradani participirali s određenim karatnim udjelima.

već 1878. prodao. Budući da je Radovani bio orijentiran na jadransku plovidbu, pokazalo se da je ovako veliki jedrenjak neisplativ.²²⁷ Za razliku od barka, škuner *Otac Vicko* pokazao se isplativijim za njegova vlasnika Luku Jerkovića iz Staroga Grada. Škuner je izgrađen na lokalnom brodogradilištu 1871., imao je nosivost od 94 tone, četiri člana posade, a na njemu su kao kapetani služili Jerkovićeви sinovi.²²⁸ Brod je plovio 20 godina na relaciji između Trsta i sjeverne Afrike.²²⁹ Njegov vlasnik, s tvrtkom Carlo Veneziani & Co. iz Trsta osnovao je društvo za kupnju i soljenje srdela na sjevernoj obali Afrike.²³⁰ Kao i *Otac Vicko*, i škuner *Angelo Custode* sudjelovao je u hvarskim brodarsko-ribarskim operacijama na Sredozemlju.²³¹ Izgrađen je u splitskom škveru 1869., sa 69 tona nosivosti, posadu su činila četiri člana, a vlasnik jedrenjaka bio je Vicko Stalio.²³² Nakon Staliove smrti, škuner nasljeđuju njegovi sinovi, a 1899. prodan je u Italiji.²³³ Treći starogradski škuner *Giorgio M.* također sudjeluje u brodarsko-ribarskim operacijama na Sredozemlju. *Giorgio M.* izgrađen je 1860. u tršćanskom škveru S. Rocco s 84 tone zapremnine, a od 1875. u vlasništvu je Jurja Maroevića i njegova sina Frane (Slika 6).²³⁴ Ovim jedrenjakom najčešće se Maroevići kreću u ribolovnim područjima sjeverne Afrike, Alžira i Tunisa, odakle ulovljenu i posoljenu ribu razvoze po lukama Sredozemlja.²³⁵ Juraj Maroević bio je vla-

²²⁷ AM, 26/1876, XXXIX.

²²⁸ AM, 22/1872, CVII.

²²⁹ Cfr. M. DOMAZET, 2011, 53.

²³⁰ D. FRANETOVIĆ, 1965, 139.

²³¹ L. DANČEVIĆ, 1973, 14.

²³² AM, 20/1870, LV.

²³³ AM, 49/1899, CVI.

²³⁴ AM, 24/1874, LXVII.

²³⁵ Obitelj Maroević pripada najistaknutijim starogradskim pomorskim obiteljima ovog razdoblja. Uz hvarsku pomorsku obitelj Novak, Maroevići su predvodnici otočana u brodarsko-ribarskim operacijama na Sredozemlju. Na prvom mjestu ističe se Juraj Maroević (1811. – 1904.) te njegov sin Frano (1846. – 1934.) koji nastavlja očevim stopama preuzimajući obiteljski posao od 1867. godine. Frano Maroević posebno se posvetio traženju novih točaka za sredozemne aktivnosti. Godine 1877. Frano je izabran za predsjednika Općinskog vijeća u Starom Gradu. Poslije obnaša i druge uvažene funkcije. Na rivi u Starom Gradu izgradio je novu kuću koja je svojim pročeljem okrenuta prema moru na takav način simbolizirajući pomorsku orijentaciju svoje obitelji i mjesta. Pomorsku djelatnost, uz oca, nastavljaju i njegova dva sina, rano preminuli Juraj i Vicko, sve do 1905. kada je njihova goleta nastradala u havariji; F. MAROEVIĆ, 1965, 882–883; L. DANČEVIĆ, 1973, 14–15; M. DOMAZET, 2004, 30–35, 51.

snik kutera *Izgleđ N* samo jednu godinu. Taj jedrenjak od 50 tona nosivosti, izgrađen je na korčulanskom škveru 1867. godine.²³⁶ Maroević ga je prodao na Sredozemlju zato što se jedrenjak pokazao premalen za njegove brodarско-ribarske operacije.²³⁷ Prvi starogradski loger *Bozja Providnost* braće Garbati od 53 tone izgrađen je na malološinjskom brodogradilištu 1873. godine.²³⁸ Premda je bio registriran za malu obalnu plovidbu, brod je uspješno sudjelovao u sredozemnim poduhvatima od 1877. do 1897. godine.

Jelšanska flota, koja većinom pripada obitelji Duboković, sedamdesetih godina ponovno doživljava transformaciju. Brik-škuner *Marietta* koji je nastradao uz obale Afrike 1871. zamijenjen je novim brik-škunerom *Marietta D.*, koja je izgrađena 1870. u Kopru. Jedrenjak je imao nosivost od 220 tona, šest članova posade, a bio je registriran za veliku obalnu plovidbu. Braća Anton i Niko, nastavljaju posao oca Ivana koji je preminuo 1872. godine, održavajući veze s Grčkom i Rumunjskom.²³⁹ *Marietta D.* plovila je sve do 1896. kada je prodana u Jelsi jednom kapetanu iz Castellammare na Siciliji.²⁴⁰ Dubokovići su također zamijenili islužene jedrenjake duge plovidbe *Genitore Nicolò* i *Genitore Mosè* novim barkom od 474 tone nosivosti. Bio je to *Giovanni D.*, nazvan u čast njihovu ocu, dovršen 1873. na korčulanskom brodogradilištu.²⁴¹ Ovaj bark bio je pravi gorostas svojeg vremena i mogao se jedino uspoređivati sa sličnim dubrovačkim i pelješkim jedrenjacima. Tri karatna udjela u brodu imao je Mate Dulčić Hraste iz Brusja, a ostali 21 karat Dubokovići. Hraste je bio i brodski kapetan koji je brodom oplovio sjeverni Atlantik, Sredozemno i Crno more. *Giovanni D.* prevezio je Dubokovićevo vino u luke južne Francuske, a iz Rumunjske i Rusije dovezio je žito prema već standardnom obrascu.²⁴² Brod je plovio do 1888. kada ga Dubokovići prodaju u Trstu nekim Grcima.²⁴³ Pored obitelji Duboković, u

²³⁶ AM, 22/1872, LXVI.

²³⁷ AM, 23/1873, CXIV.

²³⁸ AM, 27/1877, LXX.

²³⁹ KRONIKA, 1884, 148.

²⁴⁰ KRONIKA, 1897, 199.

²⁴¹ KRONIKA, 1873, 88; AM, 24/1874, XXIII.

²⁴² N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1948, 421.

²⁴³ AM, 39/1889, CLXXXVII.

ovom desetljeću sve više utjecaja u otočnom i jelšanskom brodarstvu ima obitelj Gamulin koja s Petrom Ilićem iz Staroga Grada posjeduje škuner *Brat Antun*. Jedrenjak od 64 tone nosivosti izgrađen je u Bakru 1862., a najčešće plovi na relaciji Jadran – Sredozemlje sudjelujući u brogarsko-ribarskim operacijama Hvarana.²⁴⁴ Drugi jedrenjak obitelji Gamulin bio je pelig *Barun Rodić* od 36 tona nosivosti, izgrađen na Cresu 1836. godine.²⁴⁵ Nazvan po namjesniku Dalmacije generalu Gabrijelu Rodiću, ovaj je pelig najčešće plovio Sredozemljem.

U sedmom desetljeću flota luke Hvar dobiva pet novih jedrenjaka. To su tri škunera: *Skenderbeg*, *Buon Padre* i *Nicolleta*, brigantin *Pellegrino* i loger *Vincenzio*. Svi su u vlasništvu obitelji Novak, koja predvodi otočnu flotu u trgovačkim poduhvatima na Sredozemlju. Brigantin *Pellegrino* od 360 tona, izgrađen je 1856. u Kopru. Od 1871. u vlasništvu je obitelji Novak, a koristili su se njime do 1883. godine.²⁴⁶ Škuner *Nicolleta* od 59 tona izgrađen je u bračkoj Milni 1860. godine, kao i škuner *Skenderbeg* od 69 tona.²⁴⁷ Veći škuner bio je *Buon Padre* od 186 tona nosivosti koji je napravljen u tršćanskom brodogradilištu Barcoli.²⁴⁸ Suvlasništvo nad ovim jedrenjakom Novakovi su dijelili s Ambrozom Karkovićem, također iz Hvara. Loger *Vincenzio* od 87 tona nosivosti Novakovi su dijelili s obitelji Gamulin iz Jelse. Poslije su im Gamulinovi prodali svoje karatne udjele u tom jedrenjaku.²⁴⁹

U razdoblju 1880. do 1889. osjeća se veliki pad u brodogradnji otočne flote (Tablica 10). Od 38 jedrenjaka u razdoblju sedamdesetih, taj se broj, u ovom desetljeću, spušta na 22. Osamdesete godine razdoblje su kada je konjunktura jedrenjačkog brodarstva završila, a parobrodarstvo sve više preuzima uloge koje su prethodnih desetljeća bile čvrsto u rukama jedrenjačkih vlasnika. Pored Lloyd, na Sredozemlju se stvara sve snažnija prisutnost sličnih tvrtki iz Italije, Francuske, Velike Britanije i Grčke koje u uvjetima konkurencije i tržišnog nadmetanja mogu ponuditi uslugu transporta koja jamči vremenski

²⁴⁴ AM, 25/1875, LXVIII.

²⁴⁵ AM, 26/1876, LXX.

²⁴⁶ AM, 20/1870, XL; 34/1884, LII.

²⁴⁷ AM, 23/1873, LXXIV.

²⁴⁸ AM, 22/1872, LXIII.

²⁴⁹ AM, 22/1872, LXX.

unaprijed definiranu dostavu robe uz mali rizik gubitka. Taj sustav podupiru brokerske i osigurateljske kuće pa se nadmoć parobroda sve više osjeća. Unutar takvih okolnosti, jedrenjaci manje kabotaže i nosivosti svoje poslove ograničavaju na Jadran i Sredozemlje, dok su jedrenjaci duge plovidbe i veće nosivosti isplativiji na dužim oceanskim rutama.

U tom smislu, nije začuđujuće, da se bilježi registracija 10 novih brodova otočne flote od ukupno 22 jedrenjaka. Najviše ih je zabilježeno u luci Stari Grad, gdje je od osam brodova šest peliga: *Antun Petar*, *Buone Madri*, *Junak*, *Lisa J.*, *Milislav Spahia* i *Drustvo*. Slijede bark *Moisè Montefiore* i goleta *Giorgio*. Svi navedeni pelizi kratkotrajno su u službi starogradskih brodara, do najviše četiri godine, time upućujući na krizu jedrenjačke pomorske trgovine koja bi u krajnjem slučaju prisilila vlasnika na prodaju broda. Zanimljivo je da pelig *Milislav Spahia* pripada Ivanu Dubokoviću, sinu Nike Dubokovića, koji kao luku pripadnosti navodi Stari Grad. Vlasništvo nad svojim peligom dijeli s Aleksandrom Kovačevićem, Starograđaninom koji se odselio u Trst.²⁵⁰ Bark *Moisè Montefiore* samo je jednu godinu u vlasništvu Antonija Sarjanovića iz Staroga Grada i Antonija Matkovića iz Podvežice kod Rijeke. Taj jedrenjak izgrađen je 1855. u Withbyju u SAD-u. Imao je 379 tona nosivosti i 10 članova posade.²⁵¹ Snažna konkurencija parobroda i kriza u jedrenjačkoj trgovini prisilila je vlasnike da odustanu od plovidbe ovim barkom. Usprkos takvom stanju, postoje i suprotni primjeri. Goleta²⁵² *Giorgio* Frane Maroevića plovila je oko 20 godina. Zahvaljujući Maroevićevoj uključenosti u brodarsko-ribarske operacije Hvarana na Sredozemlju ovaj se jedrenjak uspio duže održati u vremenima koja nisu bila naklonjena otočnim prijevoznicima. Goleta *Giorgio* izgrađena je 1877. na malološinjskom brodogradilištu, i premda je imala samo 81 tonu nosivosti, registri-

²⁵⁰ AM, 33/1884, LXVI.

²⁵¹ AM, 36/1886, CLIV-CLV.

²⁵² Goleta je najmanji hrvatski jedrenjak duge plovidbe. Trup joj je sličan kao kod logera, samo većih dimenzija i nosivosti. Glavno grotlo jedrenjaka smješteno je u sredini, a kod većih goleta postoje grotla prema pramcu i krmi. Na pramcu ispod palube nalaze se prostorije za mornare, a na krmi za navigaciju i časnike. Goleta ima dva jarbola jednakih visina s po jednim redom nastavka. Na pramčanom jarbolu nalazi se sošno jedro, a na njegovu nastavku tri križna jedra. Na krmenom jedru sošnjača i gornjača s trima nizovima kratnica. Na pramcu je kosnik s prikosnikom i četiri prečke, te jedno ili dva leta. Željezne sohe na palubi nose brodski čamac. Dužina golete je 20 – 26 m, širina 5 – 6,5 m, visina 2,5 – 3 m. Nosile su 180 – 260 tona, sa sedam članova posade. Više kod M. KOZLIČIĆ, 1993, 192–194; I. GLUHONJA, 1951, 55–56.

rana je kao jedrenjak duge plovidbe.²⁵³ Na taj način, pomorske su vlasti omogućavale jedrenjacima da se barem donekle odupru u borbi s nejednakim konkurentima. Goleta je plovila sve do 1905. kada je u oluji nastradala blizu Mahdije, nakon čega ju je Frano Maroević prodao malološinskom brodogradilištu.²⁵⁴

Luke Jelsa i Hvar u ovom vremenu bilježe samo po jedan novi jedrenjak. U Jelsi, to je bio brik-škuner *Assunta* izgrađen u Malom Lošinj 1873. godine. Jedrenjak od 70 tona, u vlasništvu Andrije Scrivanellija najviše je plovio prema Rijeci, Trstu i Italiji.²⁵⁵ Hvarski škuner *Vincenzo* od 71 tone nosivosti, izgrađen je u Novigradu istarskom 1862. godine. Pored obitelji Novak, karatni udio u ovom jedrenjaku imali su još neki tršćanski poduzetnici.²⁵⁶ Jedrenjak je plovio devet godina prevozeći robu između Trsta i Dalmacije.

U razdoblju od 1890. pa do početka Prvog svjetskog rata otočna trgovačka flota sve je manja. U tom razdoblju Pomorski godišnjak bilježi aktivnost samo 13 jedrenjaka. U Starom Gradu u razdoblju od 1896. do 1898. aktivna je goleta *Bozia Providnost* od 62 tone izgrađena 1895. u Malom Lošinj.²⁵⁷ Jedrenjak je pripadao braći Ivanu i Antoniju Ljubiću.

Jedan dio hvarske obitelji Novak odselio se krajem osamdesetih u Split, tako da se neki njihovi jedrenjaci registriraju kao brodovi splitske luke.²⁵⁸ To su bark-škuner *Filomena*, brik-škuner *Acropoli* i škuner *Elena N.* Posljednji jedrenjak duge plovidbe splitskog okružja *Acropoli* prodan je 1900. Talijanima (Slika 7).

Najveći otpor krizi pokazivala je Jelsa. U ovom razdoblju Gamulinovi kupuju dva nova jedrenjaka. Prvi je loger *Brat Antun G.* izgrađen u Malom Lošinj 1889. godine, sa 78 tona nosivosti, a plovio je deset godina Jadranom i Sredozemljem.²⁵⁹ Drugi Gamulinov jedrenjak pelig *Skład* od 27 tona izgrađen

²⁵³ AM, 43/1893, XIII.

²⁵⁴ F. MAROEVIĆ, 1965, 884–885; M. DOMAZET, 2011, 54. U literaturi se ovaj jedrenjak identificira kao škuner. Međutim, iz razloga što ga u AM nalazimo okvalificiranog kao goletu, ovdje se ostavlja taj naziv.

²⁵⁵ N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1948, 421.

²⁵⁶ AM, 31/1881, XLIX.

²⁵⁷ AM, 46/1896, XXXVI.

²⁵⁸ O. FIO, 1958, 137.

²⁵⁹ AM, 40/1890, LXXX-LXXXI.

je 1878. na škveru u Vrboskoj.²⁶⁰ Ovaj jedrenjak plovio je do Lampeduse prevozeći odatle usoljenu ribu do ostalih sredozemnih i jadranskih luka.

Posljednji poznati jedrenjak otočne flote bio je jelšanski loger *Posidon*.²⁶¹ Izgrađen je u Malom Lošinj 1877., a od 1903. do 1913. njime je plovio njegov vlasnik i kapetan Mihovil Zufić. Brod je plovio najviše istočnim Sredozemljem, uz obale Grčke i Male Azije. Prodan je oko 1913. na Santoriniju.²⁶² Kapitalom dobivenim plovidbom logera *Posidon*, Zufić je izgradio hotel Jadran, prvi u Jelsi i tako je postao zaslužan za početke turizma u ovom mjestu.²⁶³

Pored navedenih jedrenjaka, potrebno je spomenuti dva broda koja nisu bila u funkciji pomorske trgovine, ali ipak pripadaju hvarskim jedrenjacima 19. stoljeća. To su kuteri *Mica* i *Ave Maria* koji su klasificirani kao „brodovi za užitak“ (*bastimenti a piacere*). Kuter *Mica* izgrađen je u starogradskom škveru 1874., imao je devet tona nosivosti, a od 1882. pripada tvrtci obitelji Duboković.²⁶⁴ Dubokovići se koriste ovom jahtom za odmor, ploveći Jadranom. Na njoj ugošćuju poznate osobe iz političkog i društvenog života ondašnjeg vremena.²⁶⁵ Drugi kuter, *Ave Maria* pripadao je braći Ljubić iz Staroga Grada. Izgrađen je 1893. u malološinjskom škveru, imao je četiri tone nosivosti, a korišten je od 1903. do Prvog svjetskog rata.²⁶⁶

Početak druge polovice 19. stoljeća vrijeme je u kojem hvarsko brodarstvu ulazi u najslavnije razdoblje svoje prošlosti. Vrijeme je to globalne konjunktore u pomorskoj trgovini koja je nastala kao rezultat kapitalističkog sustava koji je zahvatio većinu europskih zemalja, posebice one zapadne, sjeverne i središnje Europe. Zemlje, koje su istovremeno bile kolonijalne sile, iskoristile su veliko tržište koje su nadgledale kako bi plasirale svoje proizvode, a istovremeno su se trgovačkim sporazumima povezale, pa se trgovina proširila na bilateralnim i multilateralnim osnovama. Trgovanje

²⁶⁰ AM, 51/1901, XXXIII.

²⁶¹ AM, 53/1903, XXXIX.

²⁶² N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1948, 422.

²⁶³ L. DANČEVIĆ, 1972, 637.

²⁶⁴ AM, 32/1882, XCVIII.

²⁶⁵ Na njemu je boravio poznati hrvatski književnik i političar, rodom s Hvara, Ante Tresić Pavičić koji je svoje impresije s krstarenja opisa u putopisu *Po moru*; A. TRESIĆ PAVIČIĆ, 1965.

²⁶⁶ AM, 57/1907, LX.

u kolonijama nije više bio privilegij zemlje *osvajачa*, već su i ostale zemlje mogle participirati u tom složenom sustavu. Pomorski trgovački sustav podiže se na razinu internacionalizacije i u njemu su participirali svi oni koji su imali sredstava za osnovno ulaganje u brodarsku privredu.²⁶⁷ U takvom kontekstu može se promatrati dalmatinsko i, ovdje, posebno, hvarsko brodarstvo.

Upravo sredinom 19. stoljeća kada se na međunarodnoj razini događa konjunktura u pomorskoj trgovačkoj privredi, ista situacije može se uočiti kod hvarskih brodarka.²⁶⁸ Oni su spremno dočekali taj trenutak o čemu nam govore podatci o pomorskoj trgovini iz 18. stoljeća, i veličini flote na početku i sredinom 19. stoljeća. U trenutku kad se otvaraju sredozemna i atlantska tržišta, koja nije znatnije poremetio Krimski rat, dapače, za dalmatinske i hvarske brodarkare bio je to pozitivan impuls, događa se znatno uključanje hvarske flote u pomorsku trgovinu. Principom slobodne plovidbe, koji su ponajviše prakticirali, premrežili su svojim jedrenjacima Jadran, Sredozemlje, učestalo Atlantik, a povremeno zalazili u Indijski i Tih ocean. Iz zahtjeva industrijskog tržišta za transportom robe dogodio se odgovor u brodarskoj industriji koja reagira povećanjem flote kako bi adekvatno mogla zadovoljiti potrebe tržišta. Hvarski brodarkari pedesetih godina povećavaju svoju flotu, naručuju izgradnju brodova i kupuju polovne, čime se uključuju u trgovinu na razini Jadrana i Sredozemlja (Tablica 11). U tom desetljeću sa 62 jedrenjaka za pomorsku trgovinu i 3 901 tonu iskoristivog prostora, u otočnoj floti dominiraju brodovi obalne plovidbe, dok je šest brodova duge plovidbe. Šezdesetih godina smanjuje se broj brodova u floti na 45, a povećava se ukupna tonaža otočne flote na 4 302 tone što je postignuto povećanjem jedrenjaka duge plovidbe. Sedamdesetih se nastavlja sličan trend sa smanjenjem brodova na 38, a povećanjem ukupne tonaže na 4 989 zbog većeg udjela brodova duge plovidbe. Kriza je već evidentno prisutna osamdesetih godina kada se nastavlja trend smanjenja brodova na 22 jedrenjaka, a to ovaj put slijedi i smanjenje zapremnine na 3 134 tone. U razdoblju od 1890. do početka Prvog svjetskog rata jasno je kako je za

²⁶⁷ D. STARKEY – G. HARLAFTIS, 1998, IX-XVII.

²⁶⁸ Dosadašnja percepcija je učestalo zagovarala ideju o mitu i naglom nastanku flote, međutim, ova istraživanja pokazuju kako je riječ o dugotrajnom procesu koji svoje korijene ima još u Mletačkoj Republici.

jedrenjačku pomorsku trgovinu Hvarana vrijeme na izmaku što je vidljivo iz 13 registriranih brodova i 1 219 tona korisnog prostora kojima su raspolagali. Suprotne tendencije koje se uočavaju šezdesetih i sedamdesetih kod povećanja zapremnine i smanjivanja broja brodova proizlaze iz iskustva plovidbe Sredozemljem i zahtjeva za transport robe na oceanima pa se kupuje nekoliko brodova duge plovidbe koji servisiraju takve potrebe.

Promatrajući tipologiju jedrenjaka, uočljivo je kako dominiraju pelizi, teretni jedrenjaci srednje veličine, koji se prema popisima, s obzirom na tonažu, registriraju kao brodovi velike ili male obalne plovidbe. Taj tip broda pokazao se optimalnim za jadranske potrebe, a učestalo je bio prisutan i u sredozemnim trgovačkim aktivnostima. Također, time se nastavlja hrvatska tradicija malih i brzih brodova koja je prisutna stoljećima.²⁶⁹ Oni brodari koji su se prije svega usredotočili na trgovinu, kao što su Dubokovići, nabavljali su jedrenjake duge plovidbe. Hvarska obitelj Novak, koja je sredinom stoljeća prva započela s ribarskim aktivnostima na Sredozemlju, kombinira brodove duge plovidbe s brodovima velike obalne plovidbe. Starogradski brodari nakon uspješne investicije u jedan brod velike plovidbe, poslije se, uz nekoliko iznimaka, odlučuju za jedrenjake velike i male obalne plovidbe.

Na razini otočnih luka, u drugoj polovici stoljeća, također se uočavaju zanimljive tendencije. Na prvom je mjestu po broju brodova Stari Grad (Slike 8 i 9), što je prirodan nastavak razvoja iz prethodnog razdoblja, a na drugom mjestu izmjenjuju se Hvar i Jelsa. Međutim, kada se pogleda stanje tonaže onda se nakon pedesetih i dominacije Staroga Grada, uočava kako se izdiže Jelsa u sljedeća dva desetljeća zahvaljujući investicijama obitelji Duboković u jedrenjake duge plovidbe. Grad Hvar sustiže Stari Grad kratko šezdesetih godina u tonaži brodova, ali se to mijenja sedamdesetih kada se većina Hvarana usredotočuje na brodarsko-ribarske operacije na Sredozemlju. Po strani ostaju Dubokovići koji u njima nisu participirali. Vrhunac otočne pomorske trgovine pedesetih i šezdesetih rezultira u maksimalnoj tonaži koja se bilježi sedamdesetih, međutim tada je već jasno kako je *zlatno doba* pomorske trgovine prešlo zenit i nalazi se u silaznoj putanji. Osamdesete godine to su potvrdile. Otočni brodari ne predaju se lako, ali se njihovi neuspješni pokušaji u zadržavanju ove djelatnosti vide kroz kratkoću vremena u kojem

²⁶⁹ M. KOZLIČIĆ, 1993.

posjeduju nabavljeni brod. Snažna konkurencija parobrodarskih linija čini nepremostiv izazov, pa se sve više uočava nerentabilnost kupljenih jedrenjaka. Na prijelomu stoljeća samo su rijetki koji uspijevaju zadržati postojeće poslove ili ući u nove. Nastupilo je novo doba u pomorstvu, doba brodova pogonjenih snagom goriva, dok je era brodova pogonjenih snagom vjetra bila je na izmaku.

VI.

ALGARVE (BUON PADRE), JEDINI HVARSKI PAROBROD

Uvođenje parnog pogona u 19. stoljeću bio je najvažniji civilizacijski napredak na području industrije i transporta. Bila je to prva etapa korištenja fosilnih goriva u prijevozu, u ovom slučaju ugljena (za parobrode i željeznicu), nakon čega će se početi upotrebljavati i druge vrste goriva. Željezo i čelik postali su konstruktivni, dok je gorivo postalo pogonski temelj novih prijevoznih sredstava. Parobrod je prirodni ishod takvog stanja što je rezultiralo unaprjeđenjem pomorskog prijevoza. Prvi brodovi pogonjeni parom bili su tehnički neusklađeni, s brojnim problemima izvedbe i konstrukcije, što se posebno odražavalo na veličinu prostora za skladištenje pogonskoga goriva – ugljena, na štetu prostora namijenjenog za prijevoz tereta. Uvođenjem motora s trostrukom ekspanzijom pare i visokotlačnih kotlova²⁷⁰ naglo se povećava volumen tereta koji se može ukrcati. Otvođenje Sueskog kanala 1869. dalo je parobrodima komparativnu prednost u odnosu na jedrenjake zbog načina plovidbe kroz uski kanal. Svjetska brodogradilišta sve su više prelazila na izgradnju čeličnih parobroda i proizvodnja od 1880. do kraja 19. stoljeća naglo je porasla. Godine 1871. najveći transatlantski parobrod linijske plovidbe bio je *Oceanic* od 3 800 brt s motorom od 3 000 konjskih snaga i brzinom do 14,75 čvorova. Iste godine preplovio je Atlantik za devet i pol dana. Godinu dana prije

²⁷⁰ Prvotni parobrodi su učestalo imali problem s konstrukcijom i izdržljivošću kotlova koji bi zbog pregrijanosti i loše kanalizacije pare znali eksplodirati. Pomorska vlada u Trstu pozorno je pratila stanje kotlova i vršila nadzor zbog učestalih nesreća.

1870. parobrodi su činili 16 % tonaže u pomorskom prijevozu, a 1910. taj je omjer narastao na 76 %.²⁷¹ Svojom su penetracijom poremetili sustav trgovine jedrenjačkog prijevoza. Cijena prijevoza tereta naglo opada, postaje isplativije prevoziti teret na duge udaljenosti ili prevoziti jeftinije proizvode na kraće udaljenosti. Prema suvremenim procjenama produktivnost parobroda bila je četiri puta veća od jedrenjaka, što je značilo da se dostupnost kapaciteta pomorskog prijevoza povećala za 460 %.²⁷² Na ovaj način širi se tržište i uspostavljaju se specijalizacije na razini pojedinih regija s komparativnom prednošću. Uslijed takvih uvjeta brojni proizvodi pojeftinjuju, a sustav ponude i potražnje dostiže potpuni efekt, što diktira cijene transporta.²⁷³

Na razini istočne obale Jadrana i pokrajine Dalmacije dominantni je parobrodarski prijevoznik Austrijski Lloyd. Kao tvrtka pod državnim pokroviteljstvom njezino poslovanje nije bilo podložno velikom riziku. Bez ozbiljnije konkurencije na Jadranu do 1865. Lloyd je investirao u gradnju stotinjak parobroda različitih kategorija plovidbe. Lučka i pristanišna infrastruktura u Dalmaciji nije pratila tehničke inovacije i preduvjete za pristajanje ovakvih brodova. Također, niti je ovakvo stanje naišlo na pozitivan odgovor kod pokrajinskih vlasti niti je Lloyd poduzimao ulaganja u obalnu službu. Sredinom stoljeća na Sredozemlju se pojavljuje konkurencija u obliku francuskih, talijanskih i britanskih parobrodarskih kompanija, koje ulaze i u Jadran. Tršćanski poduzetnik, porijeklom iz Boke kotorske, Spiridon Gopčević, otvara, doduše kratkotrajno, liniju na relaciji Trst – Venecija, koja je ugašena zbog državnog favoriziranja Lloyda. Nakon Austro-ugarske nagodbe Lloyd prelazi u zajedničku imovinu Dvojne Monarhije pod Ministarstvom vanjskih poslova i od 1872. naziv tvrtke glasi *Austrougarski Lloyd*. Takvo stanje traje do 1891. kada Lloyd postaje, ponovno, isključivo austrijsko vlasništvo zajedničke Monarhije, a državna kontrola nad njim se pojačava.²⁷⁴ Ne želeći ostati po strani, Mađarska je osnovala 1880./1881. parobrodarsko društvo *Adria* za međunarodnu tr-

²⁷¹ M. STOPFORD, 2009, 111–112.

²⁷² IDEM, 765.

²⁷³ D. HEADRICK, 1988, 18–31.

²⁷⁴ O. FIO, 1962, 22–23.

govinu, orijentiravši se prema zapadu s obzirom na to da je Lloyd svoju trgovinu fokusirao na istok.²⁷⁵ Nakon toga osnovano je 1891. *Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo* sastavljeno od nekoliko manjih parobrodarskih tvrtki kojima je mađarska vlada htjela povezati znanje na području Rijeke i Hrvatskog primorja usmjereno prije svega na linijsku plovidbu.²⁷⁶ Riječke parobrodarske tvrtke i Lloyd sklopile su kartel o podjeli službi i plovidbenih područja.²⁷⁷

U Dalmaciji se također pokušava pristupiti osnivanju parobrodarskih tvrtki koje su ograničenih financijskih mogućnosti, pa se tako 1878. bilježi formiranje poduzeća *Braća Rismondo* iz Makarske koji uspijevaju do kraja stoljeća ulagati u izgradnju parobroda i 1907. imaju sedam parobroda u svojem vlasništvu koji vrše prijevoz na lokalnim linijama. Uskoro se osnivaju druge tvrtke poput *Serafin Topić & Co.* s Visa, *Pio Negri i drugovi* iz Šibenika i *Zaratina* iz Zadra. Sve četiri tvrtke imale su manji broj parobroda, a poslovanje im je bilo otežano zbog konkurencije Lloyda pa su se 1908. fuzionirale u zajedničku tvrtku *Dalmatia*, koju je poslije, zbog neodrživosti, apsorbirao Lloyd.²⁷⁸

Sve to upućuje kako su privatne inicijative u parobrodarstvu bile krajnje ograničene. Pored strogog državnog nadzora i favoriziranja Austrijskog Lloyda, dodatni problemi koji su opterećivali dalmatinske brodare, u prelasku na novi način plovidbe, bili su povezani s nedostatkom financijskih sredstava. Sredstva kojima se raspolagalo unutar jedrenjačke plovidbe kod manjih i srednjih brodovlasnika, kakvi su bili oni na otoku Hvaru, nisu bila dovoljna da se reinvestiraju u kupnju, a pogotovo ne u izgradnju parobroda. Složeni sustav državne protekcije i nadzora bio je dodatni kamen spoticanja za razvoj malih parobrodarskih tvrtki koje nisu mogle konkurrirati državnom divu, a dobiti koncesije na linijsku plovidbu, prijevoz ljudi i tereta bilo je opterećeno složenom administracijom. Pored toga, učestalo kvarenje motora, neprilike s kotlovima, velike emisije čađe i buke, bili su

²⁷⁵ Tvrtka je imala svoje korijene već 1874. kada je riječki poduzetnik Luigi Ossoinak pokrenuo inicijativu za posebnu mađarsku parobrodarsku tvrtku, nakon povratka Lloyda pod austrijsko okrilje. Međutim tek je 1880. dobila službenu državnu potporu, cfr. M. PELLEŠ – G. ZSIGMOND, 2018, 96–99.

²⁷⁶ IDEM, 120–137.

²⁷⁷ O. FIO, 1962, 23.

²⁷⁸ IDEM, 35–45, 71–85.

sušta suprotnost jedrenjacima koji su jedino ovisili o vjetru i vremenskim prilikama. Stari sloj pomoraca, koji su navršili određenu dob od 40 do 50 godina nisu imali snage ni želje prilagođavati se novom obliku broda i pogona koji je zahtijevao određena znanja tehničke prirode i novi sustav hijerarhije časnika i mornara.

U takvim okolnostima, brodari otoka Hvara nisu mogli ući u parobrodarski posao jer su njihova sredstva bila nedostatna za konkretnija ulaganja koja bi dovela do uključivanja u flotu broda na parni pogon. S obzirom na to da su se u jedrenjačkoj pomorskoj trgovini najbolje snašli Dubokovići iz Jelse i Novakovi iz Hvara, za očekivati je da su barem oni razmišljali kako nastaviti obiteljski posao unutar novih okolnosti koje je nametalo tržište.

Izlet obitelji Duboković u parobrodarstvo bio je kratak. Prema Pomorskom godišnjaku²⁷⁹ njihova tvrtka imala je 1891. dva karatna udjela u parobrodu *San Giusto*.²⁸⁰ Ovaj parobrod na elisu izgrađen je 1890. u Trstu, imao je 2 009 brt, dužina mu je iznosila 80 m, širina 10,5 m, a visina 5,5 m. Brod je imao još oko 25 karatista, najviše Trščana i Venecijanaca. Sljedeće godine parobrod prelazi u vlasništvo Trščanskog tehničkog zavoda (*Stabilimento tecnico triestino*). Pored ovog parobroda, Dubokovići su imali dva karatna udjela u parobrodu *San Rocco*. Ovaj je parobrod izgrađen u Trstu 1891., imao je 2 015 brt, dužine 79 m, širine 10,6 m i visine 5,5 m.²⁸¹ Sastav karatista bio je sličan kao i kod parobroda *San Giusto*. *San Rocco* plovio je do 1897. kada ga Pomorski godišnjak navodi kao izgubljen (*lo si ritiene perduto*).²⁸² Velik broj suvlasnika, među kojima se nalaze i Dubokovići,²⁸³ doduše kratko, simptom je kako pomorska trgovina na Hvaru, čak i kod najuspješnijih brodara koji su posjedovali jedrenjake duge plovidbe, nije u stanju prijeći na novi sustav plovidbe. Slikovito, pre-

²⁷⁹ AM, 42/1892, XXXIV.

²⁸⁰ S obzirom na to da je kao luka pripadnosti broda naveden Trst i da je vlasnički udio Dubokovića u njemu relativno malen, *San Giusto* se ne može nazvati brodom hvarske flote.

²⁸¹ AM, 46/1896, XXXIV. S obzirom na iste konstruktivne dimenzije, može se prepostaviti da su oba parobroda izgrađena koristeći se istim brodograđevnim nacrtom.

²⁸² AM, 48/1898, CXII.

²⁸³ Prema informacijama kolege Mladenka Domazeta, Dubokovići su kasnije bili u vlasništvu još dvaju manjih parobroda: *Veljko* i *Nad* s manjim iznosima tonaže.

lazak iz obrtništva na industrijsku privredu, tj. iz jedrenjačkog brodarstva otočnog tipa na parobrodarstvo bio je kvalitativni napredak koji se nije mogao ostvariti.

Međutim, ono što Dubokovićima nije pošlo za rukom, ostvarila je obitelj Novak iz Hvara. Zahvaljujući njihovim naporima, uloženom kapitalu i poslovnim vezama, luka grada Hvara ušla je u registar parobroda kao domicilna luka parobroda *Algarve* (*Buon Padre*). Parobrod, s prvotnim imenom *Paolo Boselli*, konstruiran u željezu i pogonjen elisom, izgradila je u brodogradilištu Pertusola, La Spezia, 1888. strana tvrtka *The Continental Lead & Iron C.L.* koja je bila konstruktor svih triju temeljnih dijelova broda: trupa, stroja i kotlova. Dužina mu je iznosila 58,20 širina 7,72 a visina 5,34 m,²⁸⁴ s brodskim prostorom od 647 brt i 378 nrt, i snagom motora od 76 ks. Brod je plovio pod talijanskom zastavom u vlasništvu obitelji Giambattista Sturlese iz Genove, koja je, slično kao i Novakovi, ostvarila tranziciju s jedrenjaštva na parobrodarstvo bez korporativne potpore. Sturlese kao glavni karatist parobroda s još nekoliko suvlasnika prodao je brod novim karatistima koje je predstavljao Jakov Novak Vickov u ime tvrtke *Vicko Novak* iz Hvara 15. rujna 1900. u Genovi za iznos od 100 000 talijanskih lira.²⁸⁵ O tome je sačinjen ugovor kod denoveškog bilježnika Girolama Rissa.²⁸⁶ Verifikacija kupnje i upis broda u registar austrougarske trgovačke flote obavljena je pri Pomorskoj vladi u Trstu već 5. listopada 1900. godine iz koje se vidi puni sastav vlasnika parobroda koji je sada preimenovan u *Algarve* po portugalskoj pokrajini gdje se naselio dio obitelji Novak pokrenuvši industriju konzerviranja ribe.²⁸⁷

Parobrod *Algarve* s dozvolom za dugu plovidbu registriran je u vlasničkom smislu na nekoliko osoba (Slike 10 i 11). Na prvom mjestu, kao najснаžniji karatist, bio je Vicko Novak pok. Jakova rođen u Hvaru, a nastanjen u Splitu, austrijski državljanin, s 11 karatnih udjela (Slika 12).

²⁸⁴ Različiti dokumenti daju različite dimenzije broda, koje mogu odstupati do jednog metra. Cfr. REGISTRO ITALIANO, 1893, 21; AST-22, busta 62, 819.

²⁸⁵ 100 000 talijanskih lira otprilike odgovara 94 000 austrijskih kruna iz tog razdoblja, a ako se usporedi sa suvremenim iznosima, stavljajući kao usporednu vrijednost zlato, vrijednost parobroda bila bi 427 000 € u 2015. godini. Izračunato pomoću internet stranice www.historicalstatistics.org.

²⁸⁶ AST-22, busta 62, 831–844.

²⁸⁷ O. FIO, 1962, 47; L. DANČEVIĆ, 1973, 33–34.

Drugi je bio Eugenio Boulen rođen u Lorientu, a nastanjen u Lagosu u Portugalu, francuski državljanin i poslovni suradnik Novakovih u Portugalu koji je imao u posjedu četiri i pol karata. Treći, po veličini karatnih udjela, bio je Jakov Novak pok. Tomaža (Vickova brata, koji je prvi krenuo s ribolovnim aktivnostima Hvarana na Sredozemlju), rođen u Hvaru s prebivalištem u Starom Gradu, a posjedovao je četiri karata parobroda. Četvrti udjel imala je tvrtka Vlahuntzicos Caralambos & Comp. na čelu s istoimenim vlasnikom iz Patrasa u Grčkoj, grčkim državljaninom s dva karatna udjela. Zatim slijedi Jakov Novak Vickov (koji je predstavljao kupce u Genovi), rođen u Starom Gradu, a nastanjen u Splitu, austrijski državljanin s jednim i pol karatnim udjelom. Na kraju, tu je Duje Brajević pok. Ivana rođen i nastanjen u Splitu, austrijski državljanin s jednim karatnim udjelom.²⁸⁸ Sve karatiste u poslovnim odnosima predstavljao je Vicko Novak kao većinski suvlasnik parobroda.

U lipnju 1909. parobrod je preimenovan u *Buon Padre* po uzoru na stari škuner obitelji Novak koji je korišten za ribarske operacije u Sredozemlju.²⁸⁹ Vlasnički problemi nad parobrodom postali su složeni nakon što je iste godine umro Vicko Novak u čiji spomen je brodu izmijenjeno ime. S obzirom na to da je imao najviše karatnih udjela, oni su razdijeljeni na njegovu djecu. Tako u karatiste ulaze Jakov Novak, pok. Vicka s pet karata i 11/20, Stjepan Novak pok. Vicka s četiri karata i 15/20, Juraj Novak pok. Vicka s dva karata i 17/20, Vladimir Novak pok. Vicka s dva karata i 17/20.²⁹⁰ Istovremeno, udio u parobrodu stekla je tvrtka Carla Martinolicha, velikog tršćanskog brodarara jer je Vickov sin Stjepan oženio Martinolichovu kćer.²⁹¹ Zbog smrti Vicka Novaka inozemni karatisti svoje su udjele prodali Carlu Martinolichu i još nekim brodovlasnicima iz Trsta. S obzirom na to da je on stekao većinski udio u vlasništvu, prenesena su na njega prava kao predstavnika suvlasnika pred Pomorskom vladom i drugim pravnim subjektima.

Kako je konkurencija među parobrodima sve više rasla, a pojavljivali su

²⁸⁸ AST-22, busta 62, 819–820.

²⁸⁹ AST-22, busta 62, 886.

²⁹⁰ AST-22, busta 62, 1055.

²⁹¹ O. FIO, 1962, 47, bilješka 97.

se novi s većom zapremninom i kvalitetnije izrade, 1912. godine odlučeno je kako je *Buon Padre* nerentabilan za dugu plovidbu pa je od Pomorske vlade ishodovana dozvola za veliku obalnu plovidbu,²⁹² što je značilo da parobrod ne smije isplovljivati na Atlantik. Međutim, već u studenome iste godine traži se izuzeće od ove odluke, za jedno putovanje od Rijeke do Lisabona.²⁹³ Kada je tvrtka Carla Martinolicha postala većinski vlasnik parobroda, kao domicilna luka u registru brodova naznačen je Trst, a ne više Hvar. Tim činom je otok Hvar izgubio jedini svoj parobrod u ovom predratnom razdoblju, što je bila odluka koju je lokalno stanovništvo izrazilo teško doživjelo što govori o odnosu Hvarana prema pomorstvu kao dijelu otočnog života.²⁹⁴ Nakon Prvog svjetskog rata kad je Trst ušao u sastav Kraljevine Italije Carlo Martinolich i ostali suvlasnici, među kojima je od obitelji Novak ostao jedino Jakov Novak pok. Vicka, prodali su parobrod *Buon Padre* Anonimnom društvu za pomorsku industriju u Anconi (*Società anonima industrie marittime di Ancona*).²⁹⁵

Važnost i značenje parobroda *Algarve* (*Buon Padre*) za upoznavanje otočnog brodarstva i pomorske trgovine je iznimno. Naime, početkom 20. stoljeća, kada je svim otočnim brodarima, pa i onim najupornijima, jasno kako je vrijeme jedrenjačkog brodarstva i trgovine na zalazu, jedna obitelj i njezina *glava*, kapetan Vicko Novak odlučili su pratiti svjetske trendove ušavši u većinsko vlasništvo nad parobrodom koji su, zatim, stavili u promet, u skladu s već ustaljenim obrascima jedrenjačke pomorske trgovine. U sustavu slobodne plovidbe, servisirajući vlastite trgovačke poslove, a i one drugih poduzetnika, parobrod je plovio Jadranom, Sredozemljem i europskom obalom Atlantika. Kapetani su se učestalo izmjenjivali, s maksimalnom plovidbom od pola godine, a među ostalima su bili zastupljeni i sinovi Vicka Novaka.²⁹⁶ Posadu je sačinjavalo između 13 do 16 članova od kojih su osmorica bila u službi na palubi, a petorica u strojarnici. Ras-pored zvanja i službi na parobrodu izgledao je ovako: kapetan, poručnik,

²⁹² AST-22, busta 62, 986.

²⁹³ AST-22, busta 62, 1002.

²⁹⁴ O. FIO, 1962, 47.

²⁹⁵ AST-22, busta 62, 1071.

²⁹⁶ AST-22, busta 62, 852 i *passim*.

noštromo, četiri kormilara, poslužitelj, kuhar, prvi strojar, drugi strojar, dva ložača, i ugljenar. Uočava se kako je mjesečna plaća prvog strojara iznosila 220 kruna, dok je kapetanska iznosila 240, a poručnička 140 kruna, što govori u prilog činjenici kako je pojavom parobroda narušen stari jedrenjački hijerarhijski ustroj na brodu.²⁹⁷ Slobodna plovidba kakvu je parobrod *Algarve* prakticirao za života Vicka Novaka može nam biti jasnija ako znamo da je parobrod prevozio usoljenu ribu iz Hvara i Visa, drvo iz Senja preko tvrtke „Franjo Olivieri“, a učestalo se dovozi žito iz Brañle za Napulj i Salerno. Ponekad bi se prevozio sumpor koji je bio od velike potrebe za poljoprivrednike zbog širenja bolesti vinove loze. Parobrod učestalo pristaje u Lagosu, odakle izvozi konzerviranu ribu koja se proizvodi u pogonima, tamo naseljenih, članova obitelji Novak. Prema poslovnim izvješćima i računima mogu se navesti ove luke koje su se učestalo nalazile na rutama parobroda *Algarve*: Pirej, Trst, Alžir, Oporto, Huelva, Split, Bizerta, Rijeka, Messina, Philippeville, Lisabon, Sette, Catania, Napulj, Gruž, Genova, Hvar, Olhão, Lagos, Patras,²⁹⁸ Livorno, M. Lošinj, Bari, Izola, Ayamonte i Isthmia.²⁹⁹

Kada je parobrod preimenovan u *Buon Padre* i registriran za veliku obalnu plovidbu navode se izvješća i računi iz više luka koje su sada većinom jadranske i poneka sredozemna uz iznimku portugalskih. To su : Kućište, Olhão, Aleksandroupoli (Dedeagač), Krf, Santa Maura, Rovinj, Rijeka, Pirej, Solun, Napulj, Venecija, Solin, Pula, Alžir, Gruž, Trst, Messina, Livorno, Split-Vranjic, Lisabon, Brindisi, Patras i Bari.³⁰⁰ Na primjeru obračuna troškova za razdoblje od 1. siječnja do 2. travnja 1912. vidljivo je kako je ulaskom Carla Martinolicha *Buon Padre* postao jadranski linijski parobrod koji transverzalnom plovidbom spaja zapadnu i istočnu obalu. U navedenom razdoblju imao je 10 plovidbi, od toga šest na relaciji Split – Bari, tri na relaciji Split – Ancona, i jednu prema Trstu.³⁰¹ Iste godine

²⁹⁷ MHB-FNB, sv. 2, 3a.

²⁹⁸ U Patrasu se neko vrijeme nastanio Vicko Novak jer mu je bilo jednostavnije upravljati poslovima pomorske trgovine, pa tako i onima parobroda *Algarve*.

²⁹⁹ MHB-FNB, sv. 1, fasc. 4. Luke su poredane kako su u fasciklu složeni dokumenti.

³⁰⁰ MHB-FNB, sv. 1, fasc. 5. Luke su poredane kako su u fasciklu složeni dokumenti.

³⁰¹ MHB-FNB, sv. 2, 3a.

Buon Padre vrši linijski prijevoz za Metković, pa i za manje luke kao što su Bobovišća na Braču.³⁰²

Arhetip hvarskog otočnog brodarara nije imao podlogu za prilagodbu na novo prijevozno sredstvo. S višestoljetnim iskustvom jedrenjačke plovidbe koja je u 19. stoljeću odgovorila na kretanja svjetskih tržišta i postigla svoje vrhunce, paralelni razvoj parobrodarske trgovine koja je zauzela jedrenjačku, bio je nedostižan cilj. Dapače, toliko nedostižan da ga većina hvarskih brodarara nije imala ni u primisli. Budući da je većina njih bila u sustavu velike i male obalne plovidbe i posjedovala jedrenjake takvog tipa, jasno je kako su financijska sredstva za ulaganje i kupnju parobroda bila nedovoljna. Vlasnici peliga i škunera nisu mogli učiniti taj kvalitativni skok koji je industrijski sustav tog vremena zahtijevao. Pored financijskih razloga, postojali su i *subjektivni*. Hvarskim pomorcima, pa i većini ostalih u Dalmaciji nije bilo jednostavno, a češće i potpuno neprihvatljivo, prihvatiti parobrod kao ravnopravnu konkurenciju. Višestoljetnoj civilizaciji jedra i vjetra činilo se da su neugledni brodovi od željeza i crnog dima, nestvarna ili, u najmanju ruku, prolazna novotarija. Uz to, oni koji su pokušali nastaviti svoju pomorsku karijeru na parobrodima, ako su htjeli zadržati ili postići časnički status, morali su završiti formalno obrazovanje.³⁰³

U takvim okolnostima samo je obitelj Novak, predvođena kapetanom Vickom, osobom s vizijom i ambicijom, uspjela jedno desetljeće ući u sustav parobrodarske trgovine. Oni su to mogli postići zahvaljujući prikupljenom kapitalu iz prethodnih desetljeća, snažnim trgovačkim i riboprerađivačkim aktivnostima koje su ih učinile poznatom i bogatom obitelji na razini Monarhije i Sredozemlja. Vicko Novak s dvama snažnim inozemnim poslovnim partnerima mogao je priuštiti kupnju parobroda starog 12 godina koji je služio još 12 godina unutar kojih je redovito plovio u sustavu slobodne plovidbe, prekidane samo redovitim remontima. Dvanaestogodišnja plovidba, u svojoj suštini i naravi, nastavak je sustava jedrenjačke trgovine prethodnih desetljeća u novim tehničkim uvjetima. Smrću glave obitelji, Vicka Novaka, prestaje pomorsko-trgovački impuls koji je ova obitelj imala tijekom 19. stoljeća, a istovremeno se i vlasništvo

³⁰² O. FIO, 1962, 48; AM, 63/1913, CXCIII-CXCIV.

³⁰³ S. UGLEŠIĆ – M. BRATANIĆ, 2014, 141–150.

parobroda izmiče iz obiteljskog posjeda i premješta na moćne pomorsko-trgovačke poduzetnike sjevernog Jadrana kojima hvarski brodari i pomorci nisu mogli konkurirati. Tim činom okončano je *zlatno doba* otočne pomorske trgovine i brodarstva koje u kapitalističkom sustavu 20. stoljeća nije moglo opstati.

VII.

RIBARSTVO

U pomorskoj povijesti otoka Hvara ribarstvo je usko povezano s pomorskom trgovinom i brodarstvom. Tijekom mletačke uprave ribarstvo je jedna od najrazvijenijih gospodarskih grana otoka, i ono, za razliku od brodarstva, ne pati toliko od negativnih propisa mletačkih vlasti. Dapače, Mlečani pozorno kontroliraju ribolov, prodaju i izvoz ulovljene ribe, čime potiču razvoj ove važne otočne djelatnosti.

Zbog inertnosti austrijskih vlasti i Namjesništva u Zadru, takva se situacija nastavlja u 19. stoljeću što će produbiti sve postojeće probleme, a također se stvaraju i novi. Tijekom ovog stoljeća nastavljaju se prije uspostavljeni obrasci uz pojavu novih problema. Intervencije nadležnih vlasti često stvaraju dodatne probleme, umjesto da ih otklanjaju. Traženje adekvatnih rješenja dovelo je do izlaska izvan redovitih ribolovnih područja, u što su bili uključeni otočni brodari, pa se u drugoj polovici stoljeća događa komplementarnost ribarstva i pomorske trgovine što čini zanimljiv fenomen pomorske povijesti otoka Hvara.

Do početka 19. stoljeća ribarstvo je već razvijena djelatnost koja ima svoja pravila i običaje. Hvarani se organizirano bave ribarstvom na području srednjodalmatinskog akvatorija. U akvatoriju Hvara i Visa djeluje najveći broj ribara zainteresiranih za ribarenje u područjima jake koncentracije riba, tzv. poštama.³⁰⁴ U poštama se skupljaju jata plave ribe – srdele, koja sačinjava najveći dio ribarskog ulova. Za ta područja bogata ribom zainteresirani su

³⁰⁴ Pošte su područja u kojima se koncentrira riba u određenim vremenskim intervalima. Najčešće je riječ o uvalama, zaljevima i područjima uz otočice. T. NOVAK, 1974, 95–102; Š. PERIČIĆ, 1995a, 276–277.

bili svi aktivni ribari ovog akvatorija, ponajprije Hvarani i Višani, a zatim i Bračani. Hvarsko-viške pošte nalaze se unutar akvatorija ovih dvaju otoka, kao i u području Biševa, Sušca, Sveca i Palagruže.³⁰⁵ Mali broj pošta i velika potražnja za ribljim fondom uzrokovala je nadmetanja među pojedinim ribarskim skupinama. Uprava je pokušala riješiti ovaj problem na više načina, a najčešći je bio sazivanje tzv. bruškita – ždrijeba pomoću kojeg se ribarskim društinama dodjeljuju određene pošte. Najstarija ždrijebanja zabilježena su u Visu 1579. godine.³⁰⁶ Od tada, ona su redovito vršena u sezonama lova na srdele, od travnja do kolovoza, najčešće u Hvaru i Visu, a povremeno u ostalim ribarskim mjestima. Pravo prvolova na pošti značilo je najbolji ulov, a time i prihod od prodaje sveže i usoljene ribe. Oni koji su dolazili sljedeći na red bili su osiromašeni za kvalitetu ulova o čemu su ovisili životi i prehrana obitelji. Iz tog razloga redovito su izbijali sukobi oko bruškita. Isto tako, povremeni izostanak srdela na poštama utjecao je na sudbine ribara, jer se u dobar ulov ulagala sva imovina. Sezone pojave srdela varirale su od izrazito bogatih do onih u kojima se nije mogla isplatiti zapaljena luč na brodovima. Na pojedine pošte mletačka uprava ubirala je porez, bez obzira na ulov, ili su pak prihodi od pošta korišteni za izgradnju pojedinih komunalnih objekata.³⁰⁷

Pored pošta, dodatni veliki razdor među ribarima izbijao je zbog načina ulova riba. Postojala su dva načina lova mrežama na srdele koja su zahtijevala različiti financijski ulog. Mreže nazvane srdelare ili vojge bile su relativno jeftiniji i lakši način lova.³⁰⁸ Njima su se koristili siromašniji slojevi, u vrijeme mletačke uprave pretežno pučani. Druga vrsta mreže kojom se love srdele i ostala plava riba zvala se trat(a) ili potegača.³⁰⁹ Ribolov tratama zahtijevao je više financij-

³⁰⁵ DOKUMENTI, br. 10, 16. travnja 1579., 33; N. ČOLAK, 1962, 411.

³⁰⁶ DOKUMENTI, br. 10, 16. travnja 1579., 33. Ovaj je dokument dragocjen jer donosi popis svih ribarskih druština s mjestom pripadnosti.

³⁰⁷ Od prihoda s jedne od najboljih ribarskih pošta, Trešijavca kod otoka Biševa, izgrađena je komiška utvrda; DOKUMENTI, br. 55, 29. ožujka 1639., 86. Također, od iste pošte trećina ribe bila je namijenjena za gradnju fasade hvarske katedrale; IDEM, br. 53, 13. kolovoza 1637., 83. Cfr. Š. ŽUPANOVIĆ, 1995, sv. 1, 295; C. FISKOVIĆ, 1976, 31–32.

³⁰⁸ Mreže srdelare ili vojge spuštaju se s brodova vertikalno u more čineći zid od neprobojnih mrežnih očica. U taj se „zid“ zaleti jato riba koje se kreće morem i one zaglave u očicama. Ribari samo trebaju izvući mreže i odstraniti ribu izvan očica. Za ovakav ribolov bila su dovoljna dva do tri čovjeka s jednom lađom. Više kod Š. ŽUPANOVIĆ, 1995, sv. 1, 294–315; G. NOVAK, 1961, 146–147.

³⁰⁹ Ribolov tratom ili potegačem obavlja se s više brodova. Na jednom brodu, nazvanom „svičarica“, na uzdignutom mjestu „svičalu“ gorjela je borova luč koja je privlačila ribu. Svičarica bi tako svjetlom mamila jata

skih sredstava i ljudi. Najmanje tri lađe i 12 do 18 ljudi činili su ovaj pothvat skupim, što je zahtijevalo početni kapital, a zatim veliku količinu drva za paljenje svjetla na brodu i više mreža. Međutim, ako bi ribolov bio uspješan, što je značilo veliku količinu ribe, kapital se mogao oploditi i tada krenuti u veće zahvate. U početku se tim načinom lova koriste plemići, a poslije je on dostupan samo imućnijim ribarima i njihovim družinama. Vlasnici trata tvrdili su da im ribari koji se koriste vojgama prave štetu i smanjuju potencijalni ulov.³¹⁰ Progoni vlasnika vojgi, mahom siromašnih ribara, trajali su za cijelo vrijeme mletačke uprave. Oni bi se pojačavali kada bi se zamijetilo da će na poštama riblja jata biti izdašnija. Mletačka uprava redovito je bila na strani imućnijih vlasnika trata jer su ovi plaćali tridesetinu, poreze i carinu.³¹¹ Od početka 17. stoljeća pa do 1797. godine u 32 navrata vlasti su intervenirale protiv vlasnika vojgi, bilo zabranom upotrebe mreža, bilo pljenidbom ili pak progonom njihovih vlasnika.³¹² Usprkos tomu vlasti su morale popuštati vojarima jer je takav ribolov bio njihova egzistencija. Očito mletačka vlast nije imala volje da ovakve sukobe riješi zakonodavstvom jer su oba načina ulova bila dobra i produktivna. Pokušaji da se zatru vojsge samo su još više budile inat kod njihovih vlasnika.

Nesređeno stanje u ribarstvu, a posebno neprestani sukobi vlasnika vojgi i trata, dočekalo je prvu austrijsku upravu koja nije znala, a nije ni imala vremena adekvatno reagirati. Svaki pokušaj unošenja reda završio bi neuspješno,³¹³ jer je poštovanje službenih uredbi bilo nikakvo s obzirom na nepostojanje nadzora. Lokalna uprava u Hvaru izdaje 1798. zabranu lova sa „strašilima“ (*Spaudenti per la Pesca*) na inicijativu vlasnika trata, koja se stavlja na znanje ribarima Hvara, Visa, Komiže, Staroga Grada i Vrboske. Propisana je kazna od 25 fiorina ili viša kojom bi se kažnjavali prijestupnici.³¹⁴ Krajem prve au-

riba, dok bi druge lađe naokolo polagale mrežu koja je u sredini imala oblik vreće. Kad bi se riba opkolila, ribari bi se iskrcavali na obalu i odatle vukli konopce privezane za oba kraja trate, dok bi svičarica mamila ribe prema vreći. Zatim bi se središnji dio mreže – vreća s ribom izvukla na treću lađu. Više kod Š. ŽUPANOVIĆ, 1995, sv. 1, 294–315; G. NOVAK, 1961, 146–147.

³¹⁰ I. KASANDRIĆ, 1978, 113–115.

³¹¹ Š. PERIČIĆ, 1995a, 277.

³¹² Š. ŽUPANOVIĆ, 1995, sv. 1, 305–307.

³¹³ Š. ŽUPANOVIĆ, 1962, 425–426; IDEM, 1995, sv. 2, 11–13.

³¹⁴ DOKUMENTI, br. 133, 27. ožujka 1798., 219–220. „Strašila“ su bila sredstva kojima su se ribe natjeravale u vojsge.

strijske uprave 1804. u ime vlasnika hvarskih trata Josip Devecchi upozorava na pojavu novih mreža za lov skuša i lokarda koje su, pored omrznutih vojgi, prepreka redovitom odvijanju ribolova. Navodi kako su nove mreže ekstremno velike i njima se uništava riblji fond, izbjegava se plaćanje taksi jer se riba potajice prebacuje na Biševo. Devecchi upozorava na ribare *Puljize* koji dolaze s druge strane Jadrana loviti u hvarskom i viškom akvatoriju.³¹⁵ Očigledno je među ribarima, posebno vlasnicima trata, koji su bili dijelom veće zajednice ribara postojalo protivljenje manjim ribarima koji su se služili bržim i efikasnijim sredstvima (vojgama) kako bi ostvarili ulov. Nove metode ribolova, posebice nove mreže narušavale su tradicionalni način lova i remetile kretanje riblje populacije na pojedinim poštama. Sve je to stvaralo jaku konkurenciju među ribarima koja je dovodila do neizbježnih sukoba. Prisutnost stranih ribara u lokalnim vodama, dodatno je povećavala napetosti.

Dolaskom francuske uprave pokušalo se uvesti neke izmjene na području ribarstva. Teško stanje ribarstva u Dalmaciji, zastarjelost ribarske opreme i metode ribolova analizirane su u članku *Kraglskog Dalmatina* iz 1807. godine.³¹⁶ Najveći otpor promjenama pružala je hvarska deputacija ribara koja je bila protiv prijedloga vlasnika ljetnih mreža šibenskog okružja da ljetni lov na srdele bude slobodan.³¹⁷ Ovo nije začuđujuće ako se zna da je upravo hvarsko-viški akvatorij bio najbogatiji srdelama, pa se izbjegavala konkurencija ribara iz pokrajine i onih sa zapadne obale Jadrana.

Izdavanje *Uredbe o ribanju* generalnog providura Vicka Dandola 15. travnja 1808. označilo je, slično kao i Druga knjiga trgovačkog zakonika za trgovačko pomorstvo, početak jednog dugotrajnog razdoblja, koje će potrajati do kraja stoljeća, u kojem će se ribarstvo oslanjati na ovaj pravilnik. Uredba propisuje način i vrstu ribolova prema godišnjem dobu, navodi se potrebna dokumentacija i posebne iznimke koje se tiču vrste mreža i načina ribolova. Ono što se posebno odnosi na Hvar jest uzajamnost u ribolovu koja je bila propisana s Bračanima, na način da su Bračani smjeli ljeti loviti u hvarsko-viškom akvatoriju, a Hvarani i Višani u bračkom. Uvodi se zabrana lova vojgama, ali se od te zabrane izuzimaju, u članku 15. Komižani kojima je dopušteno loviti

³¹⁵ DOKUMENTI, br. 134, 1. lipnja 1804., 220–221.

³¹⁶ KD, br. 37, 11. rujna 1807., 289–293; DOKUMENTI, br. 136, 1807., 222–231.

³¹⁷ DOKUMENTI, br. 135, 1806.-1813., 221–222; Š. ŽUPANOVIĆ, 1976, 573–574.

vojgama oko Sveca i Palagruže, i Višani oko Sušca. Propisano je da se bruškit za pravo prvolova baca u Hvaru.³¹⁸ Ovakav stav o vojgama koje se zabranjuju, s iznimkom za ribare s otoka Visa, nastao je pod utjecajem hvarskog naddakona Jakova Foretića koji je savjetovao Dandola u pogledu izrade Uredbe.³¹⁹ Međutim, takvo rješenje neće pomoći smirivanju strasti i suprotnosti između vlasnika trata i vojgi na otoku Hvaru, nego će ih, dapače, dodatno uzburkati.

S povratkom austrijske vlasti na istočni Jadran, nastavila se ista situacija. Kako je prethodno istaknuto, nastavljena je primjena Dandolovih rješenja koja su ostavljala sve hvarske ribare nezadovoljnim. Sljedećih desetljeća zaradat će se inicijative otočnih ribara, vlasnika trata, kako bi se pokušalo u potpunosti eliminirati korištenje vojgi iz ribolova iznošenjem primjedbi na više razina vlasti. Prvi od takvih apela zabilježen je 7. rujna 1817. kada vlasnici trata upozoravaju vladu u Zadru o problemima s kojima se susreću, a upozoravajući najviše na izlov koji se vrši nedozvoljenim mrežama. Potpisnici ovog apela svi su od reda vlasnici trata iz Hvara, Starog Grada, Jelse i Vrboske: Špiro Tocilj, Dominik Tocilj, Prosper Bagnos, Nikola Vučetić, Petar Gelineo Bervaldi, Petar Gazzari, Dominik Stalio, Ante Bogdanić, Petar Nizeteo, Nikola Gamulin vlasnik dviju trata za sardele, Mihovil Radovani vlasnik dviju trata za sardele, Kuzma Gamulin vlasnik dviju trata za sardele, (nečitljivo) Dančević, Ivan Scrivanelli, braća Duboković pok. Matea, Nikola Rušević, Petar Cosmi vlasnik dviju trata, Nikola Fabrio, braća Boglić, Luka Beritić pok. Nikole, Antonijo Fabrio i Zorzi Kupareo.³²⁰ Već iduće godine ponovno u studenome šalje se novi apel, ovaj put uz potporu sindika otočnih općina i posebnog povjerenstva koje je na razini otoka sastavljeno za pitanje ribolova: Ivan Zmirić, predsjednik, Jakov Boglić, načelnik, Marko Antonijo Raffaelli i Špiro Tocilj. U njemu se upozorava kako se nastavlja uporaba vojgi i da bi bilo najbolje kako bi se ta situacija ozakonila s obzirom na to da je nemoguće primjenjivati postojeća pravila. Ovako bi barem svi bili podložni bruškиту, pa bi se mogle ravnomjerno razdijeliti pošte.³²¹

Pored lokalnih suprotstavljanja, otočni ribari morali su se nositi i s učestalim

³¹⁸ DOKUMENTI, br. 139, 15. travnja 1808., 233–239.

³¹⁹ DOKUMENTI, br. 140, 31. ožujka 1808., 232–233, Š. ŽUPANOVIĆ, 1976, 574.

³²⁰ HR-DAZD-88, kut. 36/1817, II/9, no. 17823.

³²¹ HR-DAZD-88, kut. 64/1818, II/9, no. 995.

uplovljavanjem i ribarenjem stranih ribara na njihove pošte. Godine 1820. izvještavaju kako su prisutne ribarske lađe nepoznatog porijekla, za koje pretpostavljaju da su sa suprotne obale iz Papinske Države, tj. da su to ribari iz Romagne.³²² U hvarsko-viškom akavatoriju *Romagnoli* love sredstvima koja su zabranjena, a kad hvarski ribari odu na drugu stranu, uz obalu Romagne, onda se nesmiljeno proganjaju jer se Papinska Država strogo drži naspram njih. Iste godine otočni ribari traže od vlade u Zadru da im se dopusti ribolov vojkama, što im je djelomično odobreno na južnoj strani otoka od uvale Milna pa sve do uvale Črvanj, što zahvaća područja otoka Šćedra i Lukavaca.³²³ Ovo privremeno odobrenje otvorilo je vrata vlasnicima vojgi da ravnopravniye sudjeluju u otočnom ribolovu. Žalbe koje su ulagali vlasnici trata odbijene su odlukom vlade od 16. svibnja 1821. godine.³²⁴ Do 1824. godine ribolovne prilike izmijenile su se na način da je vlada dopustila da se vojkama lovi iza ljetnih trata te da njihovi vlasnici sudjeluju u bruškitu kako bi se ribolov mogao odvijati bez sukoba. Izjednačavanje dvaju suprotnih sustava ribolova bio je neprihvatljiv čin za vlasnike trata koji su iz svoje pozicije moći stoljećima progonili siromašnije vlasnike vojgi koji su, pored suočavanja s napadima vlasnika trata, imali problema i s vlastima koje su ih progonile. Sada se barem na načelnoj razini pristupa rješavanju ovog problema dajući svim sudionicima u ribolovu jednake mogućnosti. Višestoljetne suprotnosti duboko su bile urezane u svijest hvarskog ribara i čovjeka pa se nisu mogle preko noći pomiriti. Protomodernizacijski impulsi koji su se širili zakonodavstvom, naslijeđeno od francuskoga, bili su usmjereni na prihvaćanje raznih tehnika ribolova, koje se tijekom 19. stoljeća postupno usavršavaju, pa ih se nije moglo zanemariti u korist tradicionalnih tehnika i običaja. Nisu samo ribari s druge strane Jadrana krivi što su zalazili u hvarsko-viški akvatorij zbog ribolova, nego, štoviše, zbog modernijeg načina ribolova koji je lokalne ribare stavljao u podređeni položaj.

Neprihvaćanje ribara korisnika vojgi, na otoku Hvaru, nastavilo se dalje bez obzira na namjere vlasti da ih se izjednači. Pored toga, i dalje se na poštama zatječu ribari s druge obale, pa se vlasnici trata iz Jelse i Vrboske žale 1832.

³²² HR-DAZD-88, kut. 78/1820, II/9, no. 8608/619; no. 1119.

³²³ HR-DAZD-88, kut. 78/1820, II/9, no. 9249/1204; Š. PERIČIĆ 1995a, 278.

³²⁴ DOKUMENTI, br. 168, 13. kolovoza 1868., 296. Razmatranje hvarskog odvjetnika Jerolima Macchieda.

kako ribari iz Puglie neometano love u kanalima među otocima.³²⁵ Sljedeće godine ponovno jelšanski vlasnici trata predvođeni Bartulom Gamulinom traže reakciju vlasti na pulješke ribare koji nastavljaju sa svojim aktivnostima unutar otočnih kanala.³²⁶

Stanje mreža u četirima otočnim lukama; Hvaru, Jelsi, Vrboskoj i Sućurju iz 1834. pomaže da se pozornije uoče neke relacije koje su dovodile do sukoba među ribarima. Prema popisima i vrstama mreža na prvom su mjestu mreže trate i vojge, a zatim slijede ostale vrste mreža poput migavice, girarice, prosice, šabakuni i gavunare.³²⁷ Na prvom mjestu po izlovu su srdele različitih vrsta, a zatim slijede u manjim količinama druge vrste riba. Uočava se kako je jedini ribarski izvozni proizvod otoka Hvara bila soljena srdela koja se prodavala po Jadranu i Sredozemlju. Ostala vrsta ribe bila je prodavana na otočnom tržištu ili eventualno na susjednim otocima i priobalju. Takvo stanje dodatno osvjetljava razloge učestalih sukoba oko načina ulova i nadmetanja u dobivanju boljih pošta za ribolov. Suživot vlasnika trata i vojgi bio je izazov jer su ribolovna područja bila nedostatna da se zadovolje sve potrebe. Uz to, kako su vojge prema pravilniku bile drugorazredne, tj. mogle su se rabiti na velikim poštama tek nakon što bi vlasnici trata završili ribolov, javljaju se s prigovorima vlasnici vojgi kako bi poboljšali i izjednačili svoj položaj s ostalima. U izvješću iz Vrboske doslovno piše: „Riba srdela je druga izvozna roba otoka, dok je prva vino“. Kao drugi izvozni proizvod slana srdela postizala je izvrsnu cijenu na tržištima i trebalo se izboriti za svaki izlov kako bi se postigla zarada. Za Jelsu je donesen popis vlasnika mreža iz kojeg se uočavaju imena: Kuzma Gamulin pok. Antonija, Vicko Gamulin pok. Nikole, Josip Gamulin pok. Nikole, Antonijo Radovani pok. Mihovila, Petar Radovani pok. Mihovila i braća Duboković pok. Matija.³²⁸ Upravo ove obitelji ulaze do 1850. u pomorsku trgovinu i dio su brodarske konjunktive otoka Hvara.

Godine 1835. u prosincu provedena je dodatna liberalizacija ribolova proglašenjem Disciplinarnog pravilnika za ribolov uzduž obala Jadrana (*Regola-*

³²⁵ HR-DAZD-88, kut. 214/1832, II/9, no. 6217/1637.

³²⁶ HR-DAZD-88, kut. 241/1833, II/8, no. 593/154.

³²⁷ Više o vrstama i namjeni mreža vidjeti R. D'ERCO, 1973, 79–82.

³²⁸ HR-DAZD-88, kut. 550/1843, II/9, no. 869. Dokumenti o mrežama pogreškom su arhivirani u svezak za godinu 1843., a ne 1834. kojoj pripadaju.

metno disciplinare per la pesca sulle coste del Golfo Adriatico). Prema pravilniku ribolov je dopušten jednu milju uz obalu lokalnom stanovništvu. Riba se morala loviti na način da se sačuva razmnožavanje vrste i zato je bilo nedozvoljeno loviti ribu s mrežama koje zahvaćaju do dna. Propisano je ishodovanje potrebnih dokumenata pri čemu bi se prikupljale informacije o općinskoj pripadnosti ribara, broju i vrsti brodova te posadama koje bi bile uključene u ribolov. Izdavanje certifikata bilo je podložno naplati taksi. Pravilnik propisuje obaveze ribara i kazne za prijestupe koje bi počinili uslijed ribolova.³²⁹ Odredba o slobodnom ribarenju unutar jedne milje od obale poslije je proširena na način da je lokalno stanovništvo ograničeno na ribarenje uzduž općine kojoj su pripadali.³³⁰ Time su se pokušali izbjeći sukobi ribara, posebno onih na otocima, koji su lovili uzduž obale otoka neobazirući se na granice općina.

Međutim, takav propis izazvao je nezadovoljstvo ribara Staroga Grada kojima općinska obala nije bila pogodno mjesto za ribolov jer je većina općine bio dubok zaljev.³³¹ Iste godine nastavlja se kažnjavanje onih ribara koji su lovili protivno propisima, izvan predviđenih rokova i na nedozvoljenim pozicijama. Tako je 1835. kao *recidivisti* kažnjeno 16 ribara koji su se koristili vojskama izvan predviđenih rokova i na nedopuštenim poštama koje nisu dobili na bruškitu,³³² a 1844. na zatvorsku kaznu od tri mjeseca osuđen je Ivan Mengula koji moli da mu se kazna smanji ili pretvori u novčanu jer je mlad i iz velike obitelji.³³³ Praksa kažnjavanja ribara pritvorom zbog nedopuštenog ribolova nastavlja se i sljedećih godine,³³⁴ što upućuje na to da su propisane novčane kazne bile takve da su ih ribari mogli s lakoćom podmiriti, pa se pristupalo drukčijem sustavu penalizacije.

Sredinom 19. stoljeća stoljetni suživot na ribarskim poštama između Hvara i Visa došao je u pitanje kada su Višani odlučili da Hvarani i Bračani ne smiju više ribariti na poštama koje pripadaju viškom akvatoriju.³³⁵ Naime, zajed-

³²⁹ HR-DAZD-88, kut. 350/1835, II/9, no. 43020/1833.

³³⁰ S. REITER, 2015, 299.

³³¹ HD-DAZD-88, kut. 409/1836, II/9, no. 443/122.

³³² HR-DAZD-88, kut. 350/1835, II/9, no. 23482/8442.

³³³ HR-DAZD-88, kut. 618/1844, II/5, no.1958/222.

³³⁴ HR-DAZD-88, sv. 1139/1850, II/5, no. 19138/3938.

³³⁵ DOKUMENTI, br. 151, 2. svibnja 1848., 256–258.

ničko dijeljenje pošta proizlazi iz doba mletačke uprave kad je to bila jedna komuna unutar koje su plemići ujedinjeni iskorištavali te pošte. Budući da se većina dobrih pošta nalazila zapadno i južno od Visa, time pripadajući viškom području, Hvarani nisu mogli odustati od ovih pošta. Zbog toga se u Hvaru održao redoviti bruškit u svibnju 1848. na kojem nisu bili prisutni viški ribari.³³⁶ Općinska uprava u Visu podržala je svoje ribare zbog povećanog broja stanovništva koje participira u ribarstvu i kapitala koji je uložen u trate i vojge.³³⁷ U spor se umiješalo Okružno poglavarstvo u Splitu koje određuje da Hvarani i Bračani mogu nastaviti ribolov na viškim poštama sve dok se ne izmijeni Dandolova uredba iz 1808., koja je i dalje bila na snazi. Isto tako, viški i komiški ribari koji nisu sudjelovali na bruškitu u svibnju bili su isključeni iz ribolova u svibanjskom mraku.³³⁸ Za sljedeće bruškite viška pretura morala je popisati vlasnike trata i vojga. Ako su Višani napravili vlastiti bruškit, on se trebao proglašiti nevažećim.³³⁹ Sukob između Hvarana i Višana nastavio se sljedeće godine kada su Višani uspjeli ishodovati od Pomorskog inspektorata u Zadru zabranu ribolova Hvaranima na viškim poštama. Inspektorat je ovu zabranu izdao 7. lipnja 1849.,³⁴⁰ a Hvaranima je bilo zabranjeno ribarenje dvije godine. Na ovakvo teško stanje hvarskih ribara reagiralo je Ministarstvo trgovine u Beču koje je opozvalo zabranu pokrajinske vlade i ponovno dozvolilo ribarenje Hvarana i Bračana u viškim vodama.³⁴¹ Slična situacija ponovila se 1871. godine.³⁴²

Ribljí fond koji se nalazio u hvarsko-viškom akvatoriju varirao je tijekom godina. U razdoblju od 1833. do 1834., kao i u razdoblju od 1837. do 1841., zabilježen je toliko dobar ulov da se osjetio nedostatak soli, radne snage i plasmana ribe.³⁴³ Međutim, bilo je razdoblje kada se osjećao nedostatak ribe. U drugoj polovici 19. stoljeća zabilježeno je opadanje ribarske proizvodnje na

³³⁶ DOKUMENTI, br. 152, 18. svibnja 1848., 258–260.

³³⁷ DOKUMENTI, br. 153, 26. svibnja 1848., 260–263.

³³⁸ Mrak je noć ili dio noći bez mjesčine. U prošlosti plava riba (npr. srdele) lovila se za potpunog mraka od travnja do listopada zbog efikasnosti svjetla sa svičarice, a danas se mala plava riba lovi tijekom čitave godine. Cfr. POMORSKI LEKSIKON, 1990, 499.

³³⁹ DOKUMENTI, br. 154, 23. svibnja 1848., 263–266.

³⁴⁰ DOKUMENTI, br. 158, 12 lipnja 1851., 269–270.

³⁴¹ DOKUMENTI, br. 159, 17. lipnja 1851., 270–271.

³⁴² DOKUMENTI, br. 169, 2. prosinca 1871., 302–303.

³⁴³ Š. PERIČIĆ, 1995a, 278.

čitavoj istočnojadranskoj obali. Ovo se posebno osjeća nakon 1877. godine.³⁴⁴ Najvažniji uzrok tomu povremeni je izostanak plave ribe. Takvi periodi zabilježeni su nekoliko puta u 19. stoljeću, a najpoznatiji bio je između 1851. i 1873. godine.³⁴⁵

U drugoj polovici 19. stoljeća ribarstvo otoka Hvara suočava se sa sličnim problemima kao i prije. I dalje su redoviti sukobi vlasnika različitih vrsta mreža. Istovremeno se osjeća priljev novih i inovativnih načina ribolova koji se odlikuju velikim ulovom ribe u kratkom vremenskom roku. Sve učestaliji način ribarenja na veliko jesu kočice koje pristižu sa zapadne obale Jadrana, a vlasnici su im, najčešće, puljezi i kjozoti (stanovnici Puglie i Chioggie). Kočarenje, svojstveno za pridneni i pučinski ribolov, jednim ili dvama brodovima, povremeno se izvodilo među srednjodamatinskim otocima. Prisutnost puljeza i kjozota izazivala je veliko negodovanje lokalnih ribara pa su redovito slane predstavke na njihovo djelovanje okružnim vlastima u Splitu i Zemaljskoj vladi u Zadru.³⁴⁶ Godine 1864. u predstavi iz Hvara upućenoj na splitski okrug i Namjesništvo navodi se kako kjozoti svojim izlovom mrežama koje se povlače po dnu uzrokuju „sterilitet“ riblje populacije. U nastavku se navodi kako je „more neprocjenjivo blago koje mora imati najveću pažnju kako bi se korisno koristilo“. Dopis upućuje na metode drugih europskih primorskih država koje se aktivno brinu za riblji fond, režimom i načinom izlova. Pored ekonomskih motiva, naglašava se vrijednost očuvanja ribljeg fonda, što upućuje na to da na Hvaru postoji visoka ekološka svijest prema moru i morskoj populaciji.³⁴⁷ Nedostatak srdele, koji se pripisuje kjozotskim ribarima i njihovim metodama, poklapa se s vremenom kada se hvarski ribari otiskuju na Sredozemlje u potrazi za novim poštama. Situacija se još više usložnjava kada se nakon 1861., a napose nakon 1866. po izlasku Veneta iz Austrijskog Carstva puljezi i kjozoti smatraju inozemnim, tj. talijanskim ribarima. U pravnom smislu, oni nastavljaju ribariti u teritorijalnom moru druge države, što uzrokuje još energičnije prosvjede dalmatinskih, a posebno hvarskih i viških ribara.

Anarhično stanje koje ne prestaje opterećivati ribarstvo u Dalmaciji našlo

³⁴⁴ IDEM, 1998, 172.

³⁴⁵ IDEM, 1995a, 278; Š. ŽUPANOVIĆ, 1995, sv. 2, 23.

³⁴⁶ HD-DAZD-88, sv. 1714/1861, II/1 F, no. 5173/9135.

³⁴⁷ HD-DAZD-88, sv. 1877/1864, II/F, no. 3530/759.

se na sjednici Dalmatinskog sabora 12. srpnja 1880. kada se povela rasprava o prijedlogu „Zakona o postavljanju zakletih straža na ribanje“.³⁴⁸ Svrha navedenog Zakona bila je nadzor nad provedbom pravila o ribarstvu, posebno u pogledu pravilnog ribarenja vojkama i tratama kako bi se spriječili sukobi „među raznim načini ribanja“. Bilo je predviđeno postavljanje straža koje će nadzirati odvija li se ribarenje prema propisima, a u slučaju prekršaja bili su ovlaštene kazniti zatečene u takvim djelima. Trošak opremanja ribarskih straža stavljen je na općine koje su ubirale porez od ribara prema veličini ulova. S obzirom na to da je Zakon predviđao kako se članovi ribarske straže novače među lokalnim stanovništvom, trebalo je pronaći poštene osobe koje će tu javnu dužnost obavljati bez predrasuda. Iz tog su razloga podnosili priseghe. Zakon je na istom zasjedanju prošao drugo i treće čitanje i bio prihvaćen većinom glasova. U saborskoj raspravi otvoren je i problem ribara iz Chioggie koji su sa svojim kočama ulazili na općinski prostor ribarenja, tj. unutar milje od obale što je bio prerogativ lokalnog stanovništva. Vladin povjerenik izjavio je kako ne postoje tužbe protiv kjozota, osim jedne s Hvara, što su drugi zastupnici opovrgavali. Vladin povjerenik izričito navodi hvarski kotar što upućuje kako su hvarskim ribarima kjozoti stvarali najviše problema, a što analogno dovodi do zaključka da je obim hvarskog ribolova u odnosu na druge kotare i općine u Dalmaciji bio takav da su se učestalo susretali s kjozotima. Na zasjedanju Sabora donesena je odluka prema kojoj nadležne vlasti trebaju paziti kako kjozoti ne bi lovili na milju daleko od obale i zatražilo se da se naznače uži zaljevi i zatoni na kojima je neprikladno loviti brodovima na jedra bez da se zađe milju do obale. Također je donesena odluka kako se zabranjuje kočama lov u austrijskim vodama i izlov riblje mladi za izvoz.³⁴⁹ Ovakvo pozicioniranje Sabora prema talijanskim ribarima upućuje na nemoć zakonodavstva koje nije moglo efikasno riješiti probleme milju udaljenosti od obale jer su ribarske straže bile mjerodavne samo za domaće ribare, dok nadležnost nad stranim ribarima nije u praksi bila izvediva. Iz tog razloga nesređena situacija s Kraljevinom Italijom nastavit će se i početkom 20. stoljeća.³⁵⁰

³⁴⁸ HD-DAZD-88, sv. 2946/1881, II/F, no. 11182.

³⁴⁹ Š. PERIČIĆ, 1998, 173.

³⁵⁰ Isto stanje zatječe i Kraljevina SHS koja pokušava s Talijanima sporazumno riješiti pitanje ribolovnih razgraničenja, cfr. S. REITER, 2015, 297–315.

Ribarstvo otoka Hvara tijekom 19. stoljeća čvrsto je usidreno u sustav koji je stoljećima oblikovan pod mletačkom upravom. Kako je riba bila jedna od osnovnih namirnica, a odmah od početka stvaraju se viškovi koji se izlažu tržištu, tijekom stoljeća ribarstvo je, pored vinogradarstva, bilo glavi izvozni proizvod otoka. S obzirom na to da se većina ribe za izvoz solila i tako izvozila, bilo je potrebno raspolagati s dovoljnim količinama soli na koju je mletačka vlast uvijek imala monopol. Kako su proizvodnja soli i ribarstvo dva odjelita procesa, od kojih drugi zavisi od prvog ako se želi postići konzerviranje, morali su postojati načini lokalne proizvodnje soli koja se dobivala iskuhavanjem u kotlovima. Proces soljenja nastavljao se na sam ribolov, pa su učestalo isti ljudi sudjelovali u objema fazama. Financijska dobit koju su ribari stjecali sve je više ljudi privlačila u ovu djelatnost pa se događa diferencijacija koja je iznjedrila višestoljetni sukob vlasnika trata i vojgi. Vlasnici trata bili su imućniji, učestalo pripadnici plemstva, s velikim investicijama u mreže, dok su vlasnici vojgi bili siromašniji, većinom pučani, koji pokušavaju ostvariti dobit jednostavnom tehnikom, koja zahtijeva manje radne snage. Od kraja 16. stoljeća kada se bilježi prva zabrana korištenja vojgi nastupio je sukob u ribolovu koji će potrajati sve do početka 20. stoljeća. U njegovim temeljima nazire se društvena diferencijacija u kojoj se jedan unosni obrt pokušava ograničiti unutar uskog kruga dobrostojećih vlasnika trata među kojima se naziru obrisi protokapitalističkog sustava koji teži monopolu.³⁵¹ Ulaganje velikih sredstava u mreže, brodove i posadu bilo je potrebno vratiti zadovoljavajućim ulovom. Sezonski karakter ribolova tražio je dodatnu radnu snagu, koja u ostatku godine nije imala posla. Stoga je puno zavisilo od količine ulovljene ribe koja je morala podmiriti sve troškove nastale u procesu izlova. Zato se konkurencija ribara s vojgama nije tolerirala jer su oni bili prepreka u svakoj fazi proizvodnog procesa. Stoga, šezdesetih godina 19. stoljeća Ricardo d'Erco, ribarski savjetnik pri Središnjoj pomorskoj vladi u Trstu s pravom zaključuje: „Već trista godina nema rješenja u pitanju vojga i trata. Takvo stanje stvari, kako smo vidjeli, treba pripisati predrasudama, pristranosti, koristoljublju, zavisti i silovitosti, a i tome što državni organi ili nisu dovoljno poznavali pitanje ili mu nisu posvećivali potrebnu pažnju“.³⁵²

³⁵¹ DOKUMENTI, 9, vidjeti predgovor Mije Mirkovića.

³⁵² D'ERCO, 1973, 257.

Taj višestoljetni sukob koji je s posebnim žarom bio prisutan na otoku Hvaru, nastavio se u 19. stoljeću, kako primjećuje d'Erco, s predrasudama koje nisu uspjele kvalitetno otkloniti ni državne vlasti. Bez obzira na zakonske intencije da se svaki ribolov izjednači, na Hvaru je postojao cehovski sloj koji je htio izlov srdela, njihovo soljenje i prodaju zadržati u svojim rukama. S tim u vezi, d'Erco napominje da je u ovom sukobu riječ i o koristoljublju. Jedna umjetno načinjena podjela na temelju pribora za ribolov (trate i vojge) oblikovala se u stvarnu društvenu podjelu koja je ostala prisutna tijekom cijelog 19. stoljeća bez obzira na intervencije vlasti. Međutim, ako vlasnike trata promatramo ne samo kao ribare nego i kao prerađivače i izvoznike, tj. ako njihov posao prelazi u domenu trgovine, onda nam se jasnije ocrtavaju nastavci ovih sukoba u 19. stoljeću. Dvostruka konkurencija, ona ribara sa zapadne obale, zatim vlasnika vojgi, a tijekom stoljeća sve prisutnija modernizacija koja zahvaća i ribolov, ugrožava njihov status dominantnog izvoznika soljene srdele. Tomu se nadodaju učestali sukobi oko pošta i nesigurnost ulova koja je ovisila o brojnim čimbenicima izvan kontrole, što sve čini ovaj proizvodni proces rizičnim i nesigurnim.

Prisutnost modernizacije na otoku Hvaru na području konzerviranja ribe bilježi se od 1862. kada se pokreće inicijativa bečkog poduzetnika C. Wahaneka da se u Jelsi otvori industrijski pogon za konzerviranje srdela *ad uso di Nantes*.³⁵³ Međutim, iz nekog razloga, ta inicijativa nije prošla, izvori ne daju objašnjenje,³⁵⁴ a možda se ono nalazi u otporu ribara koji su ribu konzervirali klasičnim metodama. Međutim, isti investitor je u drugom pokušaju uspio realizirati ideju o otvaranju industrijskog pogona za preradu ribe na otoku. Naime, 1894. s kapitalom Anglo-austrijske banke osnovana je tvornica sardina u Vrboskoj, kojom je upravljala tvrtka *Societe General Française* sa sjedištem u Trstu.³⁵⁵ Tim činom industrijalizacija je zahvatila ne samo Vrbosku koja je bila predvodnik otočnog ribarstva nego i cijeli otok Hvar.

Ribarstvo otoka Hvara obilježeno je zanimljivim fenomenom koji se nazire u prethodnim stoljećima, a u potpunosti se oblikuje tijekom 19. stoljeća.

³⁵³ Način konzerviranja nastao u Nantesu u Francuskoj koji obuhvaća čišćenje svježe srdele, umakanje u salamuru, sušenje, spuštanje u vrelo ulje ili vodu kako bi se skuhalo, a zatim složile u limene konzerve.

³⁵⁴ HR-DAZD-88, sv. 1768/1862, II/1 E, 5991/1076.

³⁵⁵ L. DANČEVIĆ, 1978, 74–75.

Sustav koji je ribare pretvorio u prerađivače, a zatim u trgovce, pretvara ih u brodare koji svoju robu pokušavaju prodati na području Jadranskog mora. Na takav način dolazi do sjedinjenja ribarstva i pomorske trgovine što se posebno može uočiti u drugoj polovici 19. stoljeća kada se hvarski ribari, brodari i pomorci otisnu na Sredozemno more u potrazi za novim poslovnim mogućnostima.

VIII.

HVARANI IZVAN JADRANA

Kako je prethodno istaknuto, aktivnosti hvarskih pomoraca nisu bile ograničene na uskom otočnom akvatoriju i na širem prostoru Jadranskog mora. Štoviše, prostor kretanja pomorskih aktivnosti poprimio je u 19. stoljeću one globalizacijske aspekte koji su u pomorstvu prvi put uočene u vrijeme velikih geografskih otkrića. Kako je more najsavršenija staza za prometovanje za koju nije potrebno vršiti infrastrukturne radove, a u trenutku kad se ostvare preduvjeti u smislu postojanja prikladnih brodova i potrebe trgovačkog prometa, moguće je ostvariti povezivanje bilo kojih dviju točaka na Zemlji. Svjedočanstva o plovidbi Hvarana izvan Jadrana prisutni su tijekom cijelog postojanja Mletačke Republike. Takvo stanje bilo je rezultat važnosti luke grada Hvara u kojoj su se na galije, koje su plovile izvan Jadrana, povremeno ukrcavali hvarski pomorci. Individualni otočni brodovi koji napuštaju Jadran u službi Mletačke Republike su rijetki,³⁵⁶ dok su oni s trgovačkim motivom nešto češći.³⁵⁷ Međutim najviše je riječ o hvarskim pomorcima koji su na službi po jedrenjacima drugih istočnojadranskih pomorskih središta, kao što su Dubrovnik i Boka kotarska, gdje se nalaze u različitim ulogama.³⁵⁸ Pravci njihova kretanja su levantinske luke, većinom Otomanskog Carstva, a bilo je povremenih zalazaka do ruskih crnomorskih luka odakle se uvozi žito.³⁵⁹

³⁵⁶ Kao npr. u Lepantskoj bitci u kojoj sudjeluje hvarska galija; M. NOVAK-SAMBRAILO, 1974, 151–164.

³⁵⁷ N. DUBOKOVIĆ NADALINI, 1950, 469.

³⁵⁸ Vidjeti Tablicu 1 sačinjenu prema N. ČOLAK 1985, 1993, 2017.

³⁵⁹ HR-DAZD-377, sv. 5, poz. A, 47, krajem 18. stoljeća posebno su bili aktivni brački brodari, koji su plovili do Odesse, a na njihovim brodovima bilo je i hvarskih pomoraca.

Nakon prestanka napoleonskih ratova 1815. kada se vojna situacija na Sredozemlju smirila plovidbe hvarskih pomoraca postaju učestalije. Pravci njihova kretanja redovito su usmjereni prema crnomorskim lukama odakle se, po već ustaljenom obrascu, kupuje žito i prevozi u različite jadranske luke. S obzirom na to da su dunavske luke Bräila i Galați, za čiju su se nadležnost učestalo sukobljavali Rusija i Otomansko Carstvo, bile austrijski izlaz Dunava na Crno more, bilo je važno povezati kopneni dio Carstva s morskim koristeći se Sredozemljem kao morskom poveznicom. Liberalizacija trgovine i potpisani sporazumi³⁶⁰ tridesetih i četrdesetih godina otvorili su vrata sustavu slobodne plovidbe u koji ulaze hvarski brodari. Za promet je otvorena većina sredozemnih i zapadnoatlantskih luka što dovodi do snažnog zamaha pomorske trgovine u kojoj su se austrijski podanici u konkurenciji s drugim sredozemnim brodarima (ponajviše grčkim, napuljskim, papinskim i španjolskim) borili za što veći udio u trgovačkoj razmjeni. Kako su hvarski brodari pokušali maksimalno iskoristiti svaku plovidbu, sa što manje putovanja u balastu, na polasku s otoka ukrcali bi na jedrenjake barile soljene ribe ili vina koje bi pokušali prodati u sredozemnim lukama. Luka Patras u Grčkoj bila je prodajno središte soljene ribe, a prodavala se i u drugim grčkim i crnomorskim lukama.³⁶¹ Do sredine stoljeća uspostavljene su redovite izvozne rute za Kefaloniju, Zante, Santa Mauru, Krf, Kalamatu, Pirej, Syros i Solun, Bräilu i Galați. Istočno Sredozemlje s Crnim morem postaje temeljno izvozno područje soljene ribe, premda se ona povremeno izvozila i na zapadno Sredozemlje i redovito po raznim lukama Apeninskog poluotoka.

Kada je pedesetih godina uslijedila kriza u ribolovu na srdele, tj. kada su uočeni nedostaci plave ribe na poštama, što se nastavilo i šezdesetih i početkom sedamdesetih godina, hvarski su brodari osjetili da će im redoviti trgovački poslovi doći u pitanje zbog nedostatka temeljnog izvoznog materijala. S obzirom na to da su poslovni sporazumi bili na snazi i da su grčki kupci očekivali redovitu isporuku soljene ribe, nastupila je svojevrsna kriza, koja se iz ribarskog sektora prelila u brodarsko-trgovački. Kako je veza ovih dvaju

³⁶⁰ Važan je Austro-britanski trgovački i navigacijski ugovor iz 1838. godine prema kojem su austrijski brodovi koji uplovljavaju u luke Britanskog Carstva iz Crnog mora morali dobiti isti tretman kao da dolaze iz matičnih austrijskih luka. Cfr. W. CARGILL, 1842, 5–6.

³⁶¹ D. MIKASOVIĆ, 1937, 2.

područja bila uska i ponekad su se poslovi vršili unutar istih obitelji koje su nadgledale cjelokupni proces, od izlova ribe, preko soljenja, transporta pa do konačne prodaje, bilo je potrebno naći nova područja gdje bi se mogla brzo pribaviti riba kako se trgovina ne bi zaustavila. Stoljetni otočni sukobi oko načina izlova i ribarskih pošta, sada još više pogoršani prisutnošću ribara sa zapadne obale, prisilili su hvarske brodare da potraže druga područja gdje bi se opskrbili ribom za soljenje i prodaju.

Predaja koju je prvi zapisao kapetan Drago Mikasović 1937. godine³⁶² govori kako je parun Tomažo Novak iz Hvara dok je oko 1860. boravio u Patrasu sa svojim peligom *Mosè* doznao od posade jednog sicilijanskog jedrenjaka koji se vezao uz Novakov kako se uz jedan, manji i skoro pusti otok, južno od Sicilije nalaze velike količine plave ribe koju nitko ne lovi. Bio je to otok Lampedusa koji se nalazi na polovici puta između Malte i Tunisa, te s još nekoliko otočića, pripada skupini Pelagijskih otoka.³⁶³ Po povratku na Hvar Tomažo Novak proveo je zimu u pripremi za put na Lampedusu koji je planiran za proljeće 1861. godine.³⁶⁴ Na put je krenuo u travnju, a na brodu je, uz nekoliko članova posade, bio i njegov sin Dominik (zvani Menego) koji je upravo te godine završio nautičku školu i stekao zvanje trgovačkog poručnika,³⁶⁵ te je mogao ocu pomoći pri plovidbi s obzirom na to da je Tomaževo znanje bilo ograničeno na terestričnu navigaciju. Na putu za Lampedusu pristali su na otok Gozzo pokraj Malte gdje su izvršili snabdijevanje hranom i vodom. Nastavivši dalje u pravcu jugozapada, dva ili tri dana poslije stigli su na Lampedusu gdje su primljeni izrazito srdačno od lokalnog življa. Prema predaji, bilo je organizirano slavlje, tijekom kojeg je postignut sporazum o „ribolovu,

³⁶² Dostupna arhivska građa za ribarsko-brodarske operacije na Sredozemlju počinje prvim dokumentima koji se datiraju krajem šezdesetih godina. Do tog vremena potrebno je osloniti se na usmenu predaju koju je zapisao kapetan D. MIKASOVIĆ, 1937. u razgovoru s Dominikom Novakom, a donekle je razrađuje i ispravlja L. DANČEVIĆ, 1973.

³⁶³ POMORSKI LEKSIKON, 1990, 411.

³⁶⁴ L. DANČEVIĆ, 1973, 6–7, piše kako je Novak tijekom zime „popravio brod, nabavio dovoljno praznih barila za prihvat punog tereta soljene ribe i pri tome dobro se opteretio dugovima“. U nastavku dodaje kako ga je rodbina odvrćala od ovog neizvjesnog putovanja, na koje je otpraćen „uz plač ukućana i žaljenje mještana“. S obzirom na to da su ovo informacije na razini predaje, potrebno ih je uzeti s rezervom, a prihvatiti se može samo širi kontekstni okvir.

³⁶⁵ AM, 12/1862, 250. Ispit za kapetana duge plovidbe položio je 1866. godine (Slika 13).

soljenju ribe, cijenama i svemu ostalom“.³⁶⁶ Izgleda da su ribari na Lampedusi imali problem s plasmanom svojeg ulova pa im je dolazak Hvarana dobro došao. Prema uputama Tomaža Novaka, tijekom dva mjeseca posoljeno je oko 300 barila ribe, koje su donijeli prazne iz Hvara. Bila je to srdela, nešto veća od obične jadranske, poznata pod nazivom *alac tal. allacia (Sardinella aurita)* koja obitava u tom području i u Atlantskom oceanu.³⁶⁷ Na kraju je priređena zajednička gozba pri kojoj je dogovoren ribolov za sljedeću godinu, a Novak s posadom peliga *Mosè* rastao se od ribara s Lampeduse u najboljem prijateljstvu. Pri povratku u luku Hvar posada je zatekla „veliki grčki jedrenjak“ koji je odmah otkupio cijelu količinu posoljene ribe, što je parunu Tomažu i posadi pomoglo da otplate dugove koje su učinili pri polasku, a uz to su i pristojno zaradili.³⁶⁸

Nakon ovog uspješnog poduhvata, sljedećih godina Tomažu Novaku u brodersko-ribarskim operacijama oko Lampeduse pridružiti će se drugi otočni brodari, neki od njih i ribari, koji su već djelovali u sustavu pomorske trgovine na Sredozemlju.³⁶⁹ Već sljedeće 1862. godine u operacije oko Lampeduse uključuje se drugi Tomažev sin, Jakov, i Tomažev brat, Vicko Novak, koji će postati predvodnik obitelji u poslovima, a također će biti najvažniji hvarski brodar koji će druge otočne brodare predvoditi u brodersko-ribarskim pothvatima.³⁷⁰ Iste godine priključuje im se i Jelšanin Vicko Gamulin sa zajedničkim brik-škunerom *Istok*, a od 1875. on kupuje vlastiti škuner *Brat Antun* što mu omogućava da samostalno krene u posao.³⁷¹ U posao od 1864. ulaze i starogradski brodari predvođeni Jurjem Maroevićem s peligom *Giuseppe II*. Na Lampedusi je Maroević ukrcao svoj prvi teret posoljene ribe koji je

³⁶⁶ L. DANČEVIĆ, 1973, 8.

³⁶⁷ Kod nas je ova vrsta srdela poznata kao *afrikanka* upravo iz razloga što je lovljena uz Lampedusu i obalu sjeverne Afrike. Od malteškog naziva *lacca afrikana* došlo je do iskrivljenog naziva *allacia*. Cfr. Š. ŽUPANOVIĆ, 1995, sv. 1, 439, bilješka 50.

³⁶⁸ L. DANČEVIĆ, 1973, 8; D. MIKASOVIĆ, 1937, 2–3.

³⁶⁹ Važno je istaknuti kako Hvarani koji su sudjelovali u ovom poslu nisu ribarili, već su samo kupovali ribu od lokalnih ribara te je solili. Premda su neki od njih na Hvaru prije bili ribari, oni sada na Sredozemlju postaju izričito prerađivači ribe (solitelji) i trgovci.

³⁷⁰ Zahvaljujući njegovu sačuvanom arhivu (MHB-FNB), možemo kvalitetnije pratiti ovaj proces.

³⁷¹ L. DANČEVIĆ, 1973, 10, piše kako je Gamulin kupio škuner *Brat Antun* 1865., dok prema AM 25/1875, LXVIII stoji kako je tek 1875. Gamulin došao u posjed ovog broda.

s uspjehom prodao na Malti.³⁷² Već sljedeće godine na Lampedusi je prisutan Nikola Plančić s peligom *Glorioso S. Antonio* o kojem je Maroević unio zabilješku u brodski dnevnik uz nadnevak 30. travnja 1865. godine.³⁷³ Maroević navodi još dva hvarska broda koja su se pojavila na Lampedusi iste godine, pri njegovu povratku, međutim ne ističe njihova imena ni imena vlasnika. Moguće je da su to bili Vicko Stalio s peligom *Angelo Custode* i Ivan i Josip Garbati sa škunerom *Božja Providnost*.³⁷⁴

Nakon ovih pionira hvarskih brodarsko-ribarskih aktivnosti na Sredozemlju, slijedili su ostali brodari otoka Hvara. Do početka 20. stoljeća zabilježeno je oko 30 brodova koji su povremeno plovili na Sredozemlju, od toga neki više od 20 godina, a neki samo po koju godinu (Tablica 12).³⁷⁵ Brodovi, njih 11, koji su pripadali luci grada Hvara mahom su bili u vlasništvu, potpunom ili djelomičnom, obitelji Novak.³⁷⁶ Luka Stari Grad imala je 14 jedrenjaka koji su sudjelovali u sredozemnim operacijama. Pored Jurja Maroevića i njegova sina Frane, povremeno su bile prisutne obitelji Plančić, Stalio, Garbati, Ilić, Jerković, Ljubić i Lušić. Jelšansku flotu od pet brodova predvodi Vicko Gamulin s bratom Antunom-Morom i Ivanom-Zanetom, dok Dubokovići nisu sudjelovali u ovom poslu jer su oni istovremeno razvili pomorsku trgovinu sa svojim jedrenjacima duge plovidbe.³⁷⁷

U prvoj fazi brodarsko-ribarskog djelovanja koja traje do 1870. godine područje djelovanja bila je Lampedusa i Sicilija. Dok je na Lampedusi veza s lokalnim ribarima bila jamstvo uspjeha (Slika 14), na Siciliji se ugovarao dodatni ribolov kao i soljenje ribe. Način rada s ribarima podrazumijevao je plaćanje predujma kako bi se oni obavezali da ulove određenu količinu ribe koju bi hvarski brodari preuzimali. Vicko Novak za 1866., među svojim troškovima nakon povratka s Lampeduse, navodi kako je platio predujam sljedećim ribarima: Chichio Speciale, Giuseppe Favaloro, Giovanni Favaloro, Alfio Caje-

³⁷² GIUSEPPE II., 1864, 75.

³⁷³ IDEM, 1865, 103.

³⁷⁴ L. DANČEVIĆ, 1973, 10–11.

³⁷⁵ AM, 1861-1913, passim; L. DANČEVIĆ, 1973, 10–17.

³⁷⁶ Obitelji Novak se oko 1890. u operacijama na Sredozemlju pridružuje obitelj Vučetić iz Vele Luke, koja vuče porijeklo s Hvara. Obitelj je možda rodbinski bila povezana s Vickom Novakom, Š. ŽUPANOVIĆ, 1996, 37.

³⁷⁷ Ivan Duboković imao je 12 karata u trabakulu *Madonna della Salute*, međutim glavninu posla vodili su Gamulinovi, AM, 9/1859, 158–169; 26/1876, LXXIV.

zza, Lorenzo Tattanio, Billardello Bellezza, Giovanni Taurmina i Ferdinando Giliberto.³⁷⁸ Istovremeno, bilo je potrebno održavati dobre veze s pojedinim ribarskim mjestima na Siciliji kako bi se zadovoljile potrebe svih hvarskih brodara koji su konkurirali za ulovljenu ribu u kratkom razdoblju svibnja i lipnja. Zbog toga sklopljen je sporazum s ribarima iz mjesta Isole delle Femmine na Siciliji, odakle su ribari dolazili u područje ribolova oko početka svibnja. Čini se kako sami ribari s Lampeduse nisu mogli zadovoljiti potrebe hvarskih brodara. Važna točka za otkup ribe bio je grad Trapani na zapadnoj obali Sicilije. Tu je Vicko Novak surađivao s Filippom Uccellom, čovjekom od povjerenja, koji je angažirao ribare iz Trapanija, Maretima i Favignana te otpremao sol za soljenje ribe.³⁷⁹ Uccello bi otpremao ribare u ribolov, dok bi hvarski brodari pripremali barile, koje bi, rastavljene s označenim dužicama ukrcavali na brodove i početkom travnja krenuli prema Lampedusi. Uz barile, uobičavalo se ukrcati više vrsta drva prema unaprijed dogovorenoj prodaji.³⁸⁰ Talijanski ribari koristili su se vojkama pri ribolovu, što je posebno zanimljivo jer je većina hvarskih ribara koji su sada prešli u brodare na Hvaru upotrebljavala trate za izlov. Mreže koje su većini na Hvaru smetale, ovdje su im bile izvorom ribe koju bi oni primali na preradu. Pri primanju, riba bi se razvrstavala prema vrsti, vagala pa solila, a onda spremala u skladišta (barake) koje su posebno izgradili za svoje potrebe na Lampedusi.³⁸¹ Izgrađena skladišta posjedovale su obitelji Novak, Gamulin, Stalio i Maroević.

Širenjem interesne zone na obalu sjeverne Afrike oko 1870. započinje druga faza brodarsko-ribarskih aktivnosti na Sredozemlju. Novo središte okupljanja hvarskih brodara bila je Mahdia,³⁸² na obali današnjeg Tunisa.³⁸³ Kao i na Lampedusi, suradnja s lokalnim stanovništvom vrlo je brzo i uspješno uspostavljena. S obzirom na to da je lokalno stanovništvo govorilo arapskim jezikom, postojala je jezična barijera koja je vrlo brzo bila premošćena. Nji-

³⁷⁸ MNB-FNB, sv. 2, fasc. 1, račun troškova Vicka Novaka poslije odlaska iz Lampeduse 21. 7. 1866.

³⁷⁹ MNB-FNB, sv. 2, fasc. 1, *Somme di Giacomo lasciato ad Uccello*.

³⁸⁰ L. DANČEVIĆ, 1973, 20–21.

³⁸¹ MNB-FNB, sv. 2, fasc. 1, Od Vicenza – prijepisi pisama.

³⁸² F. MAROEVIĆ, 1965, 882–883.

³⁸³ Tunis je bio dio Otomanskog Carstva do 1881., a poslije postaje francuski protektorat.

hov odnos s hvarskim brodarima bio je pun povjerenja i dobronamjernosti.³⁸⁴ Zbog plitkoće dna uz sjevernoafričku obalu ribolov bi se vršio i do 10 milja udaljenosti od kopna. Za razliku od lampeduških ribara, ovi iz Mahdije nisu bili toliko vični ribolovu pa su ih hvarski brodari trebali neko vrijeme upućivati u način izlova i pomoći oko izrade ribolovnog alata. Međutim, većinu ribolovnih aktivnosti, na ovom području, vršili su talijanski ribari s Lampeduse i Sicilije.

Povezivanje Lampeduse s Mahdijom bio je prirodni proces razvoja operacija hvarskih brodara koji se vrlo brzo realizirao. U početku je riba prevožena na Lampedusu za skladištenje, a poslije su izgrađeni objekti za tu namjenu u Mahdiji gdje su se pohranjivale velike količine ribe. Iz razloga što se do kraja stoljeća mijenjaju trendovi u načinu konzerviranja ribe, potražnja otočnih brodara raste pa se u Mahdiji, pored Novaka, Gamulina i Maroevića, evidentiraju Garbati, Jerkovići, Ivaniševići i Stalio. Njihovu poslovnu suradnju, načine otkupa i distribucije ribe najbolje ocrtava Sporazum sklopljen u Mahdiji 28. lipnja 1895. godine.³⁸⁵ U njemu je za skladištenje ribe ovlašten Antonio Ajello iz Isole delle Femmine pokraj Palerma te za održavanje svih skladišta tamo, u Trapaniju i Marettimu gdje bi se transportirala riba nakon razdoblja proljetnog lova. On je bio dužan sa svim kupcima postupati na isti način i prema istim uvjetima. Osoba za vezu brodara prema Ajellu bio je Frane Maroević iz Staroga Grada. Sličnu zadaću, za prostor sjeverne Afrike, Mahdije i Sousse, imao je Baldo Lupis, porijeklom iz Vignja na Pelješcu, koji se trajno nastanio u Mahdiji. Svi troškovi koje bi Ajello i Lupis imali u obavljanju svojih poslova bili bi jednakomjerno raspoređeni na zajednicu brodara. Količina kupljene ribe bila bi proporcionalna predujmu koji je svaki brodar uplatio za ribolov, a viškove brodari su mogli jednakomjerno rasporediti među sobom. Sve barile koji se mogu kupiti u cijelom Tunisu brodari će raspodijeliti na isti način pazeći da se ne optereti onaj koji ih ne može sve prodati. Za kršenje sporazuma propisana je kazna od 500 franaka, a u slučaju sporova nadležan je lokalni francuski sud u Mahdiji. Sporazum su potpisali vlastoručno Ivan

³⁸⁴ Pavao Zanković iz Jelse bio je osoba za vezu Hvarana i sredozemnih ribara. On je kao osoba od povjerenja hvarskih brodara vršio kontakte s predstavnicima ribara na Lampedusi, u Mahdiji i Soussi (Susa) od 1880. do 1905. godine. Izvršno je govorio talijanski, francuski i arapski što mu je pomagalo kod uspostave povjerenja s lokalnim ribarima i dogovora oko ulova i isporuke, L. DANČEVIĆ, 1973, *passim*.

³⁸⁵ MNB-FNB, sv. 2. fasc. 1, *Copia, Noi qui sottoscritti di comune accordo...*

Garbati, Vicko Gamulin, Šime Vučetić, za Franu Maroevića njegov sin Juraj, za Jakova Novaka Jeronim Milasić, ovlaštenu bilježnik i dva ovlaštenika u poslovima nabave i skladištenja ribe Antonio Ajello i Baldo Lupis (Slika 15). Jedini koji nije potpisao sporazum je predstavnik obitelji Stalio što je u sporazumu naznačeno.

Iz navedenog sporazuma vidljiva je visoka razina suradnje koja je bila preduvjet poslovanja hvarskih brodara s obzirom na veliku potražnju za ribom i na konkurenciju koja je među njima postojala. Ona je bila preduvjet da se događaju sukobi koji nisu nepoznanica u trgovačkom svijetu. Na razini predaje postoji anegdota kako je jednom prilikom Garbati razglasio da Novakove vage pokazuju pogrešne mjere na štetu ribara, što je izazvalo pobunu ribara i konfuziju na Lampedusi. U slučaj se umiješao sindik Lampeduse Giuseppe Brignone koji je konstatirao kako su vage ispravne.³⁸⁶ Inače je Vicko Novak bio posebno oprezan u komunikaciji sa sinovima kad im je nalagao koliko ribe treba kupiti na Lampedusi i Mahdiji, pa je smislio šifrirani sustav komunikacije kojim bi određenim brojevima dojavljivao kakav je ulov u Dalmaciji i koliko ribe treba kupiti na sredozemnim točkama. Sustav brojeva posebno se odnosi na stanje u Dalmaciji, a posebno na stanje na Sredozemlju iz kojeg bi se dalo zaključiti kako je Vicko Novak vršio precizno balansiranje pri kupnji ribe kako se ne bi stvorili nepotrebni viškovi koje bi bilo nemoguće prodati.³⁸⁷ Jesu li takvu taktiku primjenjivali i drugi brodari nije poznato jer njihova korespondencija nije sačuvana. U svakom slučaju, ponekad je bilo potrebno izaći izvan okvira dobrog poslovanja kako bi se ostvarili trgovački ciljevi na štetu konkurencije.

Pored već uhodanih poslova na Lampedusi, Siciliji i u Mahdiji, Vicko Novak tražio je i druge točke gdje bi pribavljao ribu za konzerviranje i prodaju. Posebno ga je zanimao prostor sjeverne Afrike od Gibraltara pa sve do Alžira. Istovremeno je poslao sina Jurja u Portugal kako bi tamo ispitao mogućnosti ribolova i plasmana ribe. Vijesti iz južnog Portugala bile su povoljne, a Juraj ističe kako Portugalci nemaju kvalitetne metode konzerviranja, pa u tome vidi priliku širenja na ovo područje.³⁸⁸ Jurju se pridružuju braća Vladimir i Stjepan

³⁸⁶ MNB-FNB, sv. 8, fasc. 2. Pisma sindika G. Brignonea upućena Vicku Novaku.

³⁸⁷ MNB-FNB, sv. 2, fasc. 1. Pisma i spisi rađeni od Vicka Novaka iz Hvara (1865-1900).

³⁸⁸ MNB-FNB, sv. 3, fasc. 1. Pisma i spisi rađeni od kap. Jakova (1879-1911).

koji svoje poslove otvaraju u Lagosu, te rođak Marcelo unuk Tomaža Novaka, Vickova brata. Premda rodbinski povezani, Marcelo je samostalno pristupio poslovima u suradnji s ocem Ivanom i bratom Perikleom, odabравši za svoje sjedište Olahão. Uz Lagos i Olahão, svoje su poslove otvorili u Portimáu, svim trima lukama u pokrajini Algarve po kojoj su nazvali parobrod. Uz to područje, također su bili poslovno prisutni u Sinesu na jugozapadu Portugala i Ayamonteu u Španjolskoj.³⁸⁹ Već akumulirano poslovno iskustvo omogućilo je Novakovima da odmah po dolasku u Portugal 1891. započnu s otkupom i otpremom prvih barila soljene ribe (Slika 16). Istim sustavom kao na Lampedusi, usuglasili su se s lokalnim ribarima koji su im lovili ribu, a onda bi je Novakovi skladištili, konzervirali i transportirali za prodaju.³⁹⁰

Otkup i soljenje ribe bili su samo prva stepenica u poslovnom procesu. Sljedeća faza bila je transport i prodaja robe na velikim tržištima Jadrana, Sredozemlja i zapadnog Atlantika. Dok je prva faza brodarsko-ribarskih operacija bila većim djelom zajednička aktivnost hvarskih brodara, transport i prodaja bili su individualan posao koji je podrazumijevao povoljno vrijeme pri plovidbi, poznavanje stanja na tržištu i kretanje cijena, poslovne veze, a učestalo i element sreće. Kada se u drugoj polovici stoljeća počinju sve češće pojavljivati industrijski pogoni za konzerviranje ribe, većinom *ad uso Nantes* tehnikom, ribu je trebalo bez soljenja transportirati do tvornice što je povećavalo rizik od kvarenja. Iz tog razloga samo poduzetniji brodari izostavljaju soljenje ribe i plasiranje na tržište, a priklanjaju se, premda ne u potpunosti, dostavljanju ribe za industrijsko konzerviranje.³⁹¹ Velika neizvjesnost koja je pratila plovidbu bila bi pojačana vremenskim neprilikama, zastoјima zbog nepovoljnog vjetrova i povremenim pojavama kužnih bolesti.

Posebnu nepriliku tijekom ove faze brodarsko-ribarskih operacija doživio je, već navedeni, pelig kapetana Jurja Maroevića *Giuseppe II*. Zahvaljujući činjenici da je sačuvan brodski dnevnik koji je vodio škrivan Frano Maroević, kapetanov sin, na dnevnoj razini, doznajemo o neprilikama koje su zadesile ovaj jedrenjak i njegovu posadu tijekom plovidbe Sredozemljem 1865. godine.

³⁸⁹ L. DANČEVIĆ, 1973, 33–34; IDEM, 1978b, 117–118.

³⁹⁰ MNB-FNB, sv. 8, fasc. 2. Poslovna prepiska od 40 poslovnih partnera od 1891. do 1910. godine. Neka od udruženja lokalnih ribara bila su: *Companhia de Pescarias Allianca*, *Companhia de Pescarias Neptuno*, *Companhia de Pescarias S. Lourenco e Santa Maria*; cfr. L. DANČEVIĆ, 1973, 34.

³⁹¹ To je bio i jedan od razloga zašto je Vicko Novak odlučio s poslovnim suradnicima kupiti parobrod.

Pelig polazi iz luke Staroga Grada 4. travnja na način da je brod tegljen po pramcu (*rimorchio da prova*), a po izbijanju vjetra plove pokraj rta Pelegrin. Na brodu su nakrcani rastavljeni barili i različite stvari (*per conto proprio*).³⁹² U Siracusu, koja je tada dio Kraljevine Italije, uplovili su sedam dana poslije radi carinjenja tereta, a u dnevniku je stavljen pečat Lučkog i zdravstvenog ureda što označava da je sve prošlo u redu.³⁹³ Plovidba se nastavlja u pravcu Lampeduse, a orijentir im je vulkan Etna pomoću kojeg se vrši terestrička navigacija. Nakon četiri dana dodatne plovidbe uplovili su 17. travnja u luku na Lampedusi. S obzirom na to da je već bila krenula sezona lova na srdele, kapetan Maroević uspio je u roku od dva tjedna pribaviti i ukrcati 320 barila srdela *allacia* koje je prodao u Valetti na Malti, nakon čega se ponovno vratio na Lampedusu. Uslijedilo je ponavljanje istog postupka, ovaj put Maroević krca 200 barila soljene ribe i opet plovi do Malte gdje ih uspješno prodaje. Pri drugom boravku na Malti uplovljavanje u luku vrši se veslanjem, a pri odlasku tegle ga četiri lađe.³⁹⁴ Treći put pristaju na Lampedusu gdje se krca novih 310 barila slane srdele s kojom se isplovljava prema Krfu, međutim, zbog nepovoljnog vjetra mijenja se pravac i *Giuseppe II.* plovi prema jugu uz Peloponez do otoka Spetses. Kako se tamo nije postigla zadovoljavajuća cijena za robu, plovidba se nastavlja prema Pireju gdje se pristaje 11. lipnja. Tamo su barili bili prodani tijekom nekoliko dana, a na brod su ukrčani pamuk i sir koje je trebalo isporučiti na Maltu. Polazak iz Pireja bio je 28. lipnja, a uz kratko stajanje u Marathonisi (*Marathon*) zbog vjetra, plovidba se nastavlja prema Valletti gdje pristaju na vanjskom vezu 17. srpnja. Po iskrcaju tereta na Malti 21. srpnja u brodski dnevnik unesen je zapis kako su spremni za isplovljavanje prema Lampedusi, međutim, došla je vijest o izbijanju kolere, smrtonosne zarazne bolesti, pa su svi brodovi dobili nečisti zdravstveni list (*fede sporca*).³⁹⁵

Od tog trenutka počinju nevolje za posadu peliga *Giuseppe II.* i kapetana Jurja Maroevića jer su kao sumnjivi brod, potencijalni prenositelj zarazne bolesti, bili izvrgnuti odbijanju za pristajanje u nekoliko luka (Slika 17).³⁹⁶ Na-

³⁹² GIUSEPPE II., 1865, 95.

³⁹³ IDEM, 98.

³⁹⁴ IDEM, 101–103.

³⁹⁵ IDEM, 116–124.

³⁹⁶ Cfr, L. DANČEVIĆ, 1973a, 213–233.

kon popravka jedara na Malti, jedrenjak je isplovio u balastu (*con savorna*) prema Lampedusi stigavši 25. srpnja gdje im je naredeno, pod prijetnjom potapanja da odmah napuste luku. U dnevniku nazvani nesretnici (*infelici*) molili su da zbog vjetra prenoće u luci, međutim, to im je bilo uskraćeno pa su proveli noć na udaljenosti od 10 milja sa spuštenim jedrima.³⁹⁷ L. Dančević³⁹⁸ pretpostavlja da je kapetan Maroević bio uvjeren kako će dobar odnos Lampedužana prema Hvaranima omogućiti mu ukrcaj na jedrenjak barila s ribom, međutim, oni su poslali obalnu stražu s izričitom zapovijedi o napuštanju luke. Jasno je kako je opasnost od zarazne bolesti nadilazila bilo kakve poslovne odnose.

Sljedeći korak koji je kapetan trebao poduzeti jest naći lazaret u kojem će se brod i posada primiti kako bi se izvršila karantena i utvrdilo postoji li opasnost od zaraze. S obzirom na to da članovi posade nisu iskazivali simptome, kapetan je bio optimističan. Prvi lazaret gdje je *Giuseppe II.* pristao bio je u Trapaniju, međutim, zbog preopterećenosti nije primao nove brodove, već je kapetan lazareta sugerirao da se upute prema Napulju (otoku Nisidi) što je bilo prilično udaljeno. Kapetan Maroević krenuo je drugim putem ne odustajući od barila ribe s Lampeduse. Naime, unajmio je u Trapaniju brod *Sciffoso Uccello* koji je trebao otploviti za Lampedusu gdje bi nakrcao barile ribe, koje će predati Maroeviću koji će ga čekati u Valletti na Malti. Ovakav postupak upućuje na visoku poslovnu svijest kapetana Jurja Maroevića, koji je, usprkos opasnosti od bolesti, nastavio razmišljati kako nastaviti s trgovačkim aktivnostima. Maroevićev plan realiziran je 17. kolovoza na Malti kada je iz Lampeduse doplovio *Sciffoso Uccello* s 330 barila slanah srdela koji su prekrncani na *Giuseppe II.*, nakon čega je pelig isplovio s Malte u pravcu Krfa.³⁹⁹ Zbog nepovoljnog vjetra koji bi odužio plovidbu do Krfa, kapetan Maroević odlučuje pristati na otok Zante gdje stiže 21. kolovoza. Kako ga je dočekala lađa obalne straže koja je doznala da stižu s Malte, Maroeviću je bilo zabranjeno pristajanje i upućen je prema Krfu ili Syrosu, otocima s lazaretom. Posada je zajednički (*in una voce*) odlučila kako je bolje isploviti prema Syrosu zbog nepovoljnog vjetra u

³⁹⁷ GIUSEPPE II., 1865, 126.

³⁹⁸ L. DANČEVIĆ, 1973a, 223.

³⁹⁹ GIUSEPPE II., 1865, 131–132.

pravcu Krfa.⁴⁰⁰ Na Syros su pristigli 26. kolovoza praćeni dobrim vremenom koje se naglo okrenulo, pa ih je ispred otoka zahvatila oluja koja im je uništila brodski čamac i napravila druge štete. Po smirivanju oluje pomoću broda obalne straže komunicirali su s otokom gdje im je naređeno da zbog *nečistog* zdravstvenog lista isplove za Delos gdje će boraviti u lazaretu, s obzirom na to da je lazaret na Syrosu bio prepun. 1. rujna *Giuseppe II.* stiže na Delos gdje počinje dvanaestodnevna karantena tijekom koje se posada brine o teretu koji po potrebi nadopunja salamumom. Po izvršenju karantene, 13. rujna pelig je dobio slobodu plovidbe (*pratica libera*) nakon čega se vraća na Syros u potrazi za kupcem tereta.⁴⁰¹ S obzirom na to da je cijena bila niska jer se većina tereta pokvarila, 20. rujna *Giuseppe II.* isplovljava za Pirej gdje je pronađen kupac s kojim je Maroević uspio dogovoriti cijenu od 10 drahmi po barilu. Prodaja je izvršena 28. rujna, drugog dana nakon pristanka u Pireju.⁴⁰² Po okončanju prodaje na pelig je ukrcano staklo za Kalamatu gdje se pristalo 3. listopada, a nakon tog obavljenog posla *Giuseppe II.* sa svom posadom vratio se u Jadran gdje su obavili još nekoliko prijevoza na sjevernom Jadranu do početka zime.⁴⁰³

Jednogodišnja sezonska aktivnost kapetana Jurja Maroevića i posade peliga *Giuseppe II.* primjer je trgovačke plovidbe Sredozemljem popraćeno izvanrednim stanjem zbog pojave kolere za koju se sumnjalo da je prisutna na brodu. U tijeku jedne ribolovne sezone ukrcani su četiri puta barili soljene ribe, s time da je četvrto ukrcavanje izvršeno preko posrednika s obzirom na stanje broda. Dok su za prva tri tereta postignute optimalne cijene koje su zadovoljavale kapetana, za zadnji teret, koji se većinom pokvario zbog dugotrajnosti plovidbe i boravka u lazaretu, cijena je bila ispod razine. Također, uočava se kako se nastojalo da brod što manje plovi u balastu, a da svaka plovidba bude isplativa prevoženjem tereta za druge trgovce. Upornost koju su kapetan i posada pokazali, odluka da usprkos odbijanju zbog sumnje na bolest nastave s plovidbom i trgovanjem, upućuje na iznimno nastojanje otočnih brodara u izvršenju svojih aktivnosti i unaprijed dogovorenih poslova. Sličan *modus operandi* imali su i drugi hvarski brodari.

⁴⁰⁰ IDEM, 133.

⁴⁰¹ IDEM, 138.

⁴⁰² IDEM, 141.

⁴⁰³ IDEM, 143; L. DANČEVIĆ, 1973a, 231–232.

Jedina iznimka bio je Vicko Novak koji je sa svojim sinovima i nećacima uspio podignuti posao na višu razinu. Dijelom zbog veličine obitelji, ali i smisla za trgovinu i poduzetništvo Vicko Novak razvio je poduzetnički mrežu koja je obuhvaćala veći dio južne Europe, pa i šire. Mreža se dijelila na članove obitelji, poslovne ovisnike, poslovne suradnike i poslovne partnere. Ovakva podjela rezultat je poslovnih odnosa u kojima je on znao dominirati, inzistirati, učiniti ljude zavisnim od sebe, ali i benevolentno pomoći. Slijedeći stope svojeg starijeg brata Tomaža, Vicko Novak uključio se u brodarsko-ribarske operacije na Sredozemlju od samog početka. Iz nekog razloga, kojeg nam izvori ne osvjetljavaju Tomažo se povlači iz poslovanja, a dominantnu ulogu preuzima njegov brat. Slijedeći ustaljeni obrazac kupovanja, soljenja i prodaje ribe tijekom nekoliko godina izdiže se među otočnim brodarima sklapajući poslovne odnose u važnim sredozemnim lukama gdje se prodaje soljena riba. Istovremeno, njegovi jedrenjaci krcaju druge terete koji se prevoze na povratku, kako bi se održala maksimalna isplativost i što manje plovilo u balastu. Vicko Novak u posao je vrlo brzo uključio svoje sinove (Vladimira, Stjepana i Jakova) i nećaka Dominika Tomaževa sina (Slika 18). Svi su završili nautičku školu i položili ispite za trgovačkog poručnika i kapetana duge plovidbe (Tablica 13). Na taj način je u svoje poslove uključio ljude od povjerenja koji su, pored formalnog obrazovanja, bili otvoreni i komunikativni pa im nije bio problem sklapati odnose s ljudima različitog teritorijalnog i civilizacijskog porijekla.

Kako je Sredozemlje prostor susreta civilizacija, tako je u pomorskoj trgovini koja spaja taj prostor bilo potrebno prilagoditi se specifičnom sustavu života. Vickovi sinovi istovremeno su bili kapetani jedrenjaka, poslije i parobroda te trgovački posrednici koji su sklapali poslove. U korespondenciji s ocem vidljiva je pedantnost u izvještavanju o stanju na tržištu, cjeloviti obračuni troškova putovanja⁴⁰⁴ i razmišljanja kako unaprijediti prodaju i poslovanje. Očeva pisma bila su puna savjeta, strogih upozorenja i pedantnosti u obračunavanju troškova, sve odlike koje je Vicko htio prenijeti na svoje sinove.⁴⁰⁵ Oni su bili svojevrсни *izviđači* novih poslovnih mogućnosti na novim područjima, poput Jurja u sjevernoj Africi i Jakova koji je bio prethodnik dolaska na prostor južnog Portugala.

⁴⁰⁴ MNB-FNB, sv. 2, fasc. 1, Salda.

⁴⁰⁵ MNB-FNB, sv. 3, Od sinova, *passim*.

Drugi su sloj osoba poslovni ovisnici, osobe koje su surađivale s Vickom Novakom, ali su u poslovnom smislu na nižem stupnju, pa su učestalo ovisile o njegovoj pomoći i dobroj volji. To su bili neki od otočnih brodara koje je on uključio u svoj sustav poslovanja i koji su povremeno bili ovisni o njemu. Jedan od takvih bio je Vicko Stalio iz Staroga Grada koji je Novaku slao informacije o stanju poslova na Lampedusi i u Mahdiji, i očekivao upute o količini barila koje treba kupiti u njegovo ime. Iz Staliovih pisama vidljivo je kako on Novaka cijeni, a ujedno očekuje od njega konkretne instrukcije i novac bez kojeg ne može ništa poduzeti.⁴⁰⁶ Slično Staliu, Vicko Novak ima veliki broj dužnika na Hvaru koji su ovisni o njegovim pozajmicama i o njegovoj dobroj volji.⁴⁰⁷

Na višem stupnju poslovnog odnosa s Vickom Novakom bili su poslovni suradnici koji su činili mrežu dojavljivača i korespondenata s različitim sredozemnih tržišta. Naime, kako bi bio pravovremeno informiran o stanju na tržištima, ponudi i potražnji soljene ribe i ostalih proizvoda koji su prevoženi njegovim brodovima, Vicko Novak je razvio veliku mrežu poslovnih suradnika koji su ga redovito izvještavali o situaciji na pojedinom tržištu. U razdoblju od 1876. do 1911. sačuvana je njegova poslovna prepisaka sa 129 poslovnih partnera, što uključuje i članove obitelji, iz luka Levanta, Italije i Francuske. Pisma iz levantinskih luka pristizala iz Aleksandrije, Mersine, Smirne, Panderma, Novorosijska, Galačija, Braile, Cospolija, Carigrada, Dedeagača, Soluna, Scopelosa, Syrosa, Pireja, Krete, Retimna, Kithire, Kalamate, Patrasa, Zantea, Kefalonije, Krfa i Drača. S područja zapadnog Sredozemlja pisma su pristizala iz Gallipolija, Catanije, Litaca, Girgentija, Porto Empedocle, Mazzara del Valo, Marettima, Trapanija, Isole delle Femmine, Palermo, Messine, Liparija, Napulja, Civitavecchije, Livorna, Genove, Savone, Marseillea i Cette.⁴⁰⁸ Također, veliki broj pisama pristizao je od različitih poslovnih partnera iz jadranskih luka. Izvan sredozemnih okvira Novak se dopisivao s poslovnim partnerima iz Portugala, sjeverne Francuske, Velike Britanije, Njemačke i SAD-a.⁴⁰⁹

Kao ogledni primjer ovakve aktivnosti pisma su Stefana Popovića iz ru-

⁴⁰⁶ MNB-FNB, sv. 4, fasc. 2, od Vicka Stalia.

⁴⁰⁷ MNB-FNB, sv. 21. Knjiga dužnika Novaka – Bonapartea s početka 20. stoljeća.

⁴⁰⁸ MNB-FNB, sv. 7, fasc. 1 i 2.

⁴⁰⁹ MNB-FNB, sv. 8, fasc. 2.

munjskih luka Galačija i Brāile. Popović je bio pouzdanik više dalmatinskih brodara, a područje koje je on pokrивao luke su dunavskog ušća i zapadne crnomorske luke. S Vickom Novakom surađivao je, kao trgovački posrednik, na prodaji slanin srdela i vina te nabavi žita, soli i vapna koje bi se transportiralo prema Jadranu ili zapadnom Sredozemlju. Popović je Novaka redovito izvještavao brzojavima o stanju na crnomorskom tržištu kako bi ovaj poslao svoje nakrcane jedrenjake u pravo vrijeme kada je potražnja za njegovim proizvodima porasla, što bi u konačnici značilo postizanje zadovoljavajuće prodajne cijene. Također ga je u pismima izvještavao o potezima konkurencije koja je dolazila s drugih područja Sredozemlja, broju njihovih brodova i količini tereta koju bi oni prodali. Sve je to Novaku omogućilo da unaprijed planira svoje poteze prema crnomorskom tržištu sa što manje rizika.⁴¹⁰

Na vrhu piramide Novakovih suradnika bili su poslovni partneri. To je bila skupina pojedinaca i tvrtki koji su svojim bogatstvom i statusom mogli njemu parirati ili su bili imućniji od njega. U prvom redu bile su to banke, osiguravajuća društva i brodogradilišta. Ove institucije bile su mu potrebne kako bi mogao bez zastoja poslovati, a posebice je bilo važno redovito održavanje jedrenjaka i parobroda kako bi se sve transportne zadaće izvršile unutar dogovorenog vremena. Ovom sloju pripadaju i poslovni partneri kojima je Novak redovito dostavljao srdele za preradu i konzerviranje, a među njima izvori najviše spominju Wahaneka iz Beča koji je posjedovao tvornice konzervirane ribe u Isoli, Depanghera iz Kopra i Marinisa iz Barija.⁴¹¹ Partnerski odnos razvio je i s bogatim tršćanskim trgovcima i brodarima Girolamom Gentilomom te Carlom Matrinolichem s kojima se obiteljski povezo. Posebno dobre odnose gajio je s Caralambosom Vlahuntzicosom iz Patrasa kod kojeg je boravio u više navrata s obzirom na to da je Patras bilo središte prodaje soljene ribe na Levantu.⁴¹² Vrhunac ovakvih poslovnih odnosa omogućio je Vicku Novaku da se odvaži na unaprjeđenje svojih poslova 1900. kupnjom parobroda *Algarve* u suradnji s nekolicinom poslovnih partnera.

Pored dobre poslovne suradnje, hvarski brodari na Sredozemlju prakticirali su i trajno seljenje na područja koja su im bila važna za brodarsko-ribarske

⁴¹⁰ MNB-FNB, sv. 7, fasc. 1, pisma i brzojavi Stefana Popovića.

⁴¹¹ MNB-FNB, sv. 7, fasc. 2, obračun kupnje i prodaje soljene ribe.

⁴¹² MNB-FNB, sv. 2, fasc. 1, Salda.

operacije.⁴¹³ Od poznatih naseljavanja na Lampedusi može se istaknuti Dinka Lušića, nećaka Jurja Maroevića, koji se 1889. preselio na Lampedusu, pa je tamo i u Mahdiji zastupao obitelj Maroević. Umro je 1951. i pokopan je na Lampedusi. U Mahdiju je doselio Nikola Novak sin Jurja (Vickova i Tomaževa brata) koji je tamo vodio obiteljske poslove. Nikola se oženio Francuskinjom Helenom Epinat s kojom je imao osmero djece. Od 1882. vršio je službu konzularnog agenta Austro-Ugarske Monarhije u Mahdiji. Njegov brat Dominik Novak amaterski se bavio arheologijom pa je istraživao feničke nekropole na prostoru Mahdije o čemu je napisao Izvješće za francusku Akademiju za natpise i lijepu književnost.⁴¹⁴ Također se oženio Francuskinjom s kojom je imao sedmero djece. Nekoliko članova obitelji Novak naselilo se u Lagosu u Portugalu. Na prvom mjestu, to su sinovi Vicka Novaka, Juraj i Vladimir. Juraj je oženio Marie Boulain kći Vickova poslovnog partnera iz Francuske. Od 1900. obnašao je službu austrougarskog konzularnog agenta u Lagosu, a bio je i počasni zamjenik konzula Grčke. Od cara Franje Josipa I. dobio je odlikovanje viteškog reda. Vladimir se oženio britanskom državljankom Evelyn Pidwell. Njihov rođak Marcelo Novak također je oženio britansku državljanku Ameliu Andrew. Do početka Prvog svjetskog rata sva trojica imala su razvijene poslove koji su prestali s postojanjem zbog ratnih okolnosti, a njih trojica došla su pod strogi nadzor države s obzirom na to da su bili austrougarski državljani, time na strani neprijateljske Centralne sile. Zahvaljujući činjenici da su bili vjenčani sa ženama koje su bile državljanke sila Antante, donekle su bili pošteđeni. Nakon Velikog rata samo je Marcelo započeo novu proizvodnju, ne više soljene ribe, već ribljih fileta.⁴¹⁵

⁴¹³ L. DANČEVIĆ, 1973, 31–35; L. DANČEVIĆ, 1978b, 116–120.

⁴¹⁴ M. ZANINOVIĆ, 1978, 136–145.

⁴¹⁵ L. DANČEVIĆ, 1978b, 116–120.

IX.

EPILOG

Brodarsko-ribarske operacije hvarskih brodara na Sredozemlju čine najveći domet otočne pomorske trgovine u 19. stoljeću (Slika 19). Istovremeno, to je razdoblje u kojem je pomorska aktivnost otoka Hvara izašla iz regionalnih geografskih okvira i uključila se u promet Sredozemnim morem, povremeno Atlantskim oceanom, i drugim svjetskim oceanima poput Dubokovićevih jedrenjaka duge plovidbe ili pak starogradskog barka *Demetrio Fario* koji je doživio tragičnu sudbinu pred obalom Argentine. Izlazak iz Jadrana sredinom 19. stoljeća bio je presudan, ali i logičan trenutak kretanja otočnog brodarstva koje se tjerano neprilikama u ribarstvu i konjunkturu u pomorskoj trgovini uključuje u globalna kretanja pomorske trgovine. Jasno je kako je u odnosu na druga pomorska središta poput Malog Lošinja, Pelješca ili Dubrovnika, hvarsko brodarstvo relativno manje u broju i kapacitetu brodova, međutim i ono slijedi globalne trendove pronalazeći svoju nišu unutar ogromne konkurencije. Jedrenjaci duge plovidbe, brikovi, barkovi, nave i različite podvarijante koje su primjerenije za prijevoz velikih količina tereta i oceansku plovidbu nisu bili prvi izbor hvarskih brodara iz razloga što su svoju trgovinu koncentrirali na Jadran i Sredozemlje gdje se plovidba, s iznimkom pri plovidbi N-S, mogla obavljati terestričkom navigacijom. Štoviše, tradicija hvarskog brodarstva više je naginjala brodovima velike i male obalne plovidbe koji su bili pogodni za kretanje Jadranom, pa se takva situacija nastavlja kada se intenzivira potreba za trgovinom na Sredozemlju. Uočava se kako je teret koji se najviše izvozi s otoka (soljena riba i vino), isti teret kojim se najviše trguje Sredozemljem. Brodari su doslovno prenijeli iskustvo jadranskog trgovačkog sustava na Sredozemlje, uz podizanje intenziteta plovidbi i prilagođavanje no-

vim okolnostima. S obzirom na to da su poznavali tadašnji jezik komunikacije u pomorstvu (*lingua franca*) talijanski, nije bilo većih prepreka u snalaženju na novom tržištu. Ovo je dodatna potvrda već dobro poznate teze kako je Jadran nastavak, ali i preslika Sredozemnog mora sa svim odlikama.⁴¹⁶ Promatrajući situaciju širenja pomorske trgovine u 19. stoljeću na takav način, onda se s pravom postavlja pitanje je li prolaz hvarskih jedrenjaka kroz Otrantska vrata *izlazak* ili samo prirodni nastavak dotadašnjih trgovačkih kretanja? Kako je hvarsko gospodarstvo bilo ograničeno i nije moglo djelovati u sustavu samoodrživog razvoja, analogno ni sam jadranski prostor koji se karavanskom trgovinom naslanja na duboko zaleđe, a pomorskom na Sredozemlje; logičan slijed okolnosti bio je da se hvarski brodari uključe u protomodernizacijska gospodarska kretanja koja su ciklično zahvaćala pomorski promet.⁴¹⁷ Izlazak na Sredozemlje ipak je označio početak procesa tranzicije.

Sredozemlje, kolijevka antičkih civilizacija, u 19. stoljeću bio je rubni prostor Europe u koji se integriralo Otomansko Carstvo opterećeno svojim stoljetnim sustavom upravljanja koje tijekom stoljeća zapada u velike krize. Sjeverna Afrika postupno izmiče iz ruku *bolesnika s Bospora*, a europske kolonijalne sile, Velika Britanija i Francuska, zauzimaju taj prostor vodeći računa o strateškim gospodarskim ciljevima. Dok je zapadna Europa prošla kroz modernizacijske procese na krilima industrijske proizvodnje koja je u temelju izvoznog trgovačkog pomorstva, Sredozemlje živi u svojem *zatvorenom* sustavu, tek osjećajući natruhe nadolazeće tranzicije.⁴¹⁸ Okončanjem napoleonskih ratova završilo je i predmodernu (ranonovovjekovnu) Sredozemlje, doba suprotstavljenih religija, gusarenja i trgovine robljem, prostor se u prenesenom smislu *smanjuje*, kako to uočava F. Tabak.⁴¹⁹ U trenutku kada se gase slavne pomorske republike (gradovi-države) poput Venecije, Genove i Dubrovnika, nestaje klasično Sredozemlje, a nastaje protomoderno Sredozemlje koje u 19. stoljeću prolazi kroz tranziciju. Sredozemne luke postaju otvorena trgovačka čvorišta koja kompenziraju prethodne monopole, otvarajući se pomorskoj trgovini kao jedinoj mogućoj opciji egzistencije priobalnog društva. Istovre-

⁴¹⁶ F. BRAUDEL, 1997; F. TABAK, 2008.

⁴¹⁷ M. STOPFORD, 2009, 108–117.

⁴¹⁸ N. BEN-YEHOYADA, 2014, 107–110.

⁴¹⁹ F. TABAK, 2008, 134–144.

meno, na europskom dijelu Sredozemlja u tijeku je proces borbe za stvaranje nacionalnih država, od Italije, preko hrvatskog narodnog preporoda, grčke neovisnosti, stvaranja Rumunjske i Bugarske što za sredozemnu pomorsku trgovinu nema važnih posljedica. U prvoj polovici 19. stoljeća pomorsku trgovinu na ovom prostoru preuzimaju pojedinci, obitelji i manje tvrtke koje djeluju u sustavu većih nacionalnih ili pak multinacionalnih zajednica poput Austrijskog Carstva, poslije Austro-Ugarske Monarhije, koristeći se konjunktturnim kretanjima koja se manifestiraju sredinom stoljeća.

Kako je trgovina posljedica složenog odnosa i ekonomskih zakonitosti, a Sredozemlje prirodno okružje u kojem se takve relacije stvaraju, nije začuđujuće da su takvu situaciju iskoristili brodari otoka Hvara. Dakako, njihove aktivnosti nisu bile usredotočene samo na sustav slobodne plovidbe, već su ulagali u nabavu transportnog tereta (ribe), pa i u njegovu obradu (soljenje – konzerviranje). U tome se oni razlikuju od ostalih, većih dionika pomorske trgovine, jer su bili voljni uložiti svoj novac ne samo u brodogradnju i pomorski poduhvat nego i u teret. Zbog toga je njihov rizik bio veći, pa nam se sada mnogo jasnije čini kretanje peliga *Giuseppe II.* 1865. godine.

Sredozemne regije koje obiluju, barem na europskom djelu, brojnim lukama, olakšale su i smanjile trajanje plovidbe, olakšavajući pomorcima obnavljanje zaliha hrane i vode ako je plovidba duže trajala. Dok zapadno Sredozemlje nema većih i gušćih otočnih skupina, istočno Sredozemlje *strateški* je pokriveno grčkim otočjem u nekoliko mora, a sustav luka koje su po njima raspoređene nastavlja se kroz Dardanelski i Bosporski tjesnac kojima pomorci uplovljavaju u Crno more, iznimno važnu sastavnicu pomorske trgovine. Plovidba prema Lampedusi i, u nastavku, prema Mahdiji bila je nešto zahtjevnija jer je značila izravan prelazak Sredozemlja bez kopna na vidiku. Praksa plovidbe zapadnim Sredozemljem bila je povezana s europskom obalom, a nakon otkrića ribolovnih područja u Tunisu i uz afričku obalu. Jedrenjake otoka Hvara bilo je moguće susresti u većini sredozemnih luka, a učestalo su se međusobno susretali čineći jedni drugima konkurenciju. Tako su 6. kolovoza 1867. u Pirej uplovili jedrenjaci Novaka i Maroevića s 1 500 barila što je značilo gubitak obojici jer se tolika količina nije mogla brzo prodati bez znatnijeg smanjivanja cijene.⁴²⁰ Premda konkurenti, hvarski brodari izvrsno su surađivali na Lampe-

⁴²⁰ L. DANČEVIĆ, 1973, 29.

dusi i u sjevernoj Africi. Među njima je postojao nepisani kodeks poštovanja i obazrivosti koji je bio pojačan činjenicom da djeluju u stranom svijetu u kojem je, neizostavno, bio uključen lokalni živalj.

S obzirom na to da je svijet pomorske trgovine istovremeno i svijet susreta i komunikacije ljudi različitog porijekla, važno je uočiti kako su se hvarski brodari vrlo brzo snašli u takvim okolnostima. Srdačno prihvaćeni na Lampedusi i u Mahdiji nisu imali većih problema pri ugovaranju poslova s lokalnim ribarima i pronalasku poslovnih predstavnika koji su zastupali njihove interese. Komunikacija i sporazumijevanje, uvažavanje drugoga i suživot bili su tradicionalni obrasci sredozemnog prostora koji se u 19. stoljeću oblikuju unutar novih političkih i društvenih okolnosti. U ovom vremenu istraživači Sredozemlja detektiraju *kozmpolitizam* koji je naročito prisutan u bivšim otomanskim lukama (prostoru sjeverne Afrike, Grčke i Crnog mora) gdje se, uslijed *vakuma* Otomanske vlasti oblikuju lučke zajednice pripadnika različitih naroda koje zajednički žive i djeluju.⁴²¹ Tipični su primjer kozmpolitizma crnomorske luke Brăila i Galați, otomanska prijestolnica Carigrad s brojnim lukama koje su pratile tijekom plovidbe kroz Mramorno more, i brojne grčke otočne luke koje su vrvjele trgovcima, nakupcima, mešetarima i pomorcima različitog podrijetla. Kako je pomorska trgovina u stalnom gibanju i promjeni, a u nju su uključeni brojni akteri, jasno je da se stvara specifično okružje koje zahtijeva brzu prilagodbu. Etničke i kulturne razlike u većinom urbaniziranim lučkim središtima nadilazile su većinsku hegemoniju stvarajući mozaik raznolikih religijskih i društvenih skupina. Takav je kozmpolitizam zaživio i na Lampedusi, u Mahdiji i u južnom Portugalu. Premda ovo nisu tipične luke, već više mjesta od interesa za hvarske brodare, i u njima je bio prisutan duh trgovine, komunikacije i suradnje raznovrsnih grupa. Trajno naseljavanje prethodno navedenih hvarskih brodara, trgovaca i članova njihovih obitelji potvrđuje su toga. Oni su se vrlo dobro uklopili u život s lokalnom zajednicom, sklapajući poslove, ali i brakove i tako se postupno ukorjenjivali na novom prostoru.

U djelovanju Vicka Novaka i njegove obitelji vidljiv je poseban tip sredozemnog kozmpolitizma. Premda je, kao i ostali otočni brodari, bio uključen u brodarsko-ribarske operacije na Sredozemlju, putanja njegova poslovanja pro-

⁴²¹ N. BEN-YEHOYADA, 2014, 115; F. TABAK, 2009, 87–88.

mijenila je smjer i on se izdigao u odnosu na ostale upravo zahvaljujući razgranatoj mreži suradnika koju je ostvario kroz svoj kozmopolitizam. Zahvaljujući velikoj obitelji, on je vrlo rano odustao od upravljanja jedrenjacima i prešao na upravljanje trgovinom, mijenjajući mjesta prebivališta (Hvar-Patras-Split), kao i stalna poslovna putovanja do Trsta, Rijeke, Senja, Zadra i Šibenika što mu je omogućilo da suvereno ovlada svijetom pomorske trgovine. Čitajući njegovu poslovnu korespondenciju stječe se dojam o osobi širokih vidika, izvrsnih poslovnih poznanstava i stalnog traženja kako unaprijediti svoje poslove. Njegov prostor nije samo otok Hvar, Split i Dalmacija, već cijeli Jadran i Sredozemlje te većina Europe s kojom on suvereno komunicira i posluje. U odnosu na ostale otočne brodere Viktor Novak izdiže se svojom poslovnom sposobnošću i financijskim prihodima što mu dopušta da pokuša prebroditi proces tranzicije koji je zahvatio pomorsku trgovinu.

Premda je Sredozemlje na rubu modernizacijskih kretanja koja su zahvatila Europu u 19. stoljeću, ono nije moglo ostati neokrnuto, već su modernizacijski valovi koji pristižu sa sjeverozapada Europe činili da i ovaj prostor uđe u proces tranzicije. U brodarstvu i pomorskoj trgovini dolazak novog tipa prijevoznog sredstva – parobroda bio je taj presudni tranzicijski čimbenik koji se nametnuo. Već je prethodno istaknuto kako je parobrodarska djelatnost bila svojstvena tvrtkama poput Lloyda koje su bili gurane snažnom državnom financijskom potporom. Do sredine stoljeća oni nemaju konkurencije na Jadranu, a od tada se sramežljivo javljaju privatne inicijative koje su pokušale ući na takvo tržište. Međutim, kako je parobrodarstvo u svojim prvim desetljećima ponajviše usmjereno na prijevoz putnika, a manje na prijevoz robe, jedrenjačka trgovina, time i hvarska, ne osjeća nadolazak konkurencije. Štoviše, od sredine stoljeća događa se svojevrsan paradoks. U vremenu kada parobrodarstvo sve snažnije prodire na Jadran i Sredozemlje, hvarska jedrenjačka pomorska trgovina proživljava konjunktorno razdoblje. Ono nije uvjetovano stanjem u parobrodarstvu, već drugim čimbenicima koji su se nametnuli. Razdoblje od 1850. pa do 1880. s pravom se naziva *zlatnim dobom* hvarskog jedrenjačkog brodarstva koje se uključuje u kretanja globalnog tržišta, pronalazeći svoju misiju na Sredozemnom moru. Istovremeno, dok su otočni brodari u punom zamahu sa svojim trgovačkim aktivnostima, na djelu je postupna tranzicija koja zahvaća najvažnije sredstvo njihova poslovanja – brod. Tranzicija se širi na teret, s obzirom na to da se iz područja razvijenih zemalja izvoze gotovi in-

dustrijski proizvodi koji zahtijevaju poseban način skladištenja i brodove veće zapremnine. Izvozna roba hvarskih brodarka, vino i riba, također prolazi kroz svojevrsnu tranziciju. Otočna proizvodnja vina našla se u krizi nakon što je vinograde u Dalmaciji poharala filoksera, a dotukla vinska klauzula iz 1892. godine.⁴²² Soljenje ribe sve više se zamjenjuje bržim i efikasnijim načinom konzerviranja ribe koji se iz francuskog *Nantesa* proširio cijelim Sredozemljem, a pokušajem otvaranja pogona u Jelsi, i konačnim otvaranjem u Vrboskoj, zahvatio je i otok Hvar. U takvim okolnostima, hvarskim brodarima izmiče iz ruku većina sastavnica koje su sačinjavale temelj njihove pomorske trgovine.

Najžilaviji otpor pomorskoj tranziciji pružila je obitelj Novak iz grada Hvara. Oni su, doduše nesamostalno, ali ipak predvodnici u inicijativi, kupili parobrod u ovom razdoblju, i uključili ga u sustav slobodne trgovačke plovidbe u prvom desetljeću 20. stoljeća. Kako je parobrod bio registriran na luku Hvar, on označava, premda više na simboličnoj nego stvarnoj razini, završetak pomorske tranzicije na otoku Hvaru. Međutim, njegova sudbina prešla je u ruke moćnijih poduzetnika iz Trsta koji su ga prekvalificirali i upregnuli u sustav linijske plovidbe Jadranom. Tim činom se obitelj Novak prestala baviti pomorskom trgovinom, a otok Hvar prestaje biti uključen u pomorska kretanja na Sredozemlju i Jadranu. Hvarsko pomorstvo u prvoj polovici 20. stoljeća ograničeno je na bracerne, gajete i pokoji trabakul. Kretanje ljudi i robe te komunikacija sa susjednim otocima i kopnom uvelike postaju ovisni o sustavu ustroja linijske plovidbe koji kontroliraju državna tijela i brodarskim poduzećima koja posluju u skladu s financijskom dobiti.

⁴²² Zanimljivo je uočiti kako su zabilježene dvije konjunktore dalmatinskog vinogradarstva. Prva od 1850. do 1857. zbog pojave bolesti vinove loze „luga“ koja je poharala talijanske vinograde. Zbog toga se dalmatinska vina po visokim cijenama izvoze na europska tržišta. Druga konjunktura započela je 1867. zbog pojave filoksera u francuskim vinogradima, a potrajala je do proglašenja vinske klauzule 1892. kada bečke vlasti preferiraju uvoz skupljih talijanskih, pred jeftinijim dalmatinskim vinima, cfr. R. KRALJEVIĆ, 1994.

X.

IZVORI I LITERATURA

Izvori

Državni arhiv u Trstu, Trst (Archivio di Stato di Trieste).

AST-22. I. R. Governo Marittimo (1850. – 1923.).

Državni arhiv u Zadru, Zadar.

HR-DAZD-34. Dvorski komesar za Dalmaciju P. Goëss, (1802. – 1804.);

HR-DAZD-57. Generalno providurstvo Dalmacije u Zadru, (1806. – 1809.);

HR-DAZD-88. Vlada/Namjesništvo za Dalmaciju (1813. – 1918.);⁴²³

HR-DAZD-377. Miscellanea, (11. – 20. st.).

Muzej hvarske baštine, Hvar.

MHB-FNB, Fond Novak Bonaparte (1839. – 1909.).

Muzej Staroga Grada, Stari Grad.

ALUSG. Arhiv lučkog ureda u Starom Gradu (okvirno druga polovica 19. stoljeća);

GIUSEPPE II., Giornale Del Austiraco Pielego Nominato Giuseppe Secondo, 1861. – 1871.

⁴²³ Tijekom istraživanja ovog fonda Državni arhiv u Zadru vršio je preslagivanje dokumenata iz svežnjeva u kutije, što u krajnjem slučaju znači izmjenu signature. Do 1848. dokumenti su posloženi u kutijama, što je novi sustav, a nakon toga su po starom sustavu složeni u svežnjevima. Kako se taj proces nastavio po okončanju istraživanja, da bi se pronašli dokumenti navedeni u radu prema svežnjevima potrebno je konzultirati konkordancije koje se nalaze u DAZD-u.

Tiskani izvori

- AM. – *Annuario Maritimo del Lloyd Austriaco*, Trieste, 1848. – 1916.
- CARGILL, W., 1842. – William Cargill, *The Austrian Treaty Analyzed; and its Baneful Tendencies Exposed*, London, 1842.
- CARIĆ, J., 1925. – 1926. – Juraj Carić, *Slike iz pomorskog života*, sv. 1. i 2., Sarajevo, 1925. – 1926.
- CODE DE COMMERCE, 1810. – *Code de commerce, accompagné de notes et observations par M. Fournel*, Paris, 1810.
- DOKUMENTI. – Dokumenti za povijest ribarstva na istočnoj obali Jadranskog mora, I, Otoci Vis i Hvar, *Grada za gospodarsku povijest Hrvatske*, sv. 4. ur. G. Novak, Zagreb, 1951.
- EDITTO POLITICO, 1816. – *Editto politico di navigazione mercantile Austriaca in data di Vienna, il 25 Aprile 1774.*, Ristampato in Maggio 1816, Trieste, 1816.
- HVARSKI STATUT, 1991. – *Hvarski statut*, Split, 1991.
- KD. – *Kraglski Dalmatin*, 1807. – 1811.
- KRONIKA. – *Kronika kapetana Nike Dubokovića*, Jelsa, 1998.
- REGISTRO ITALIANO, 1893. – *1.^{mo} supplemento al libro Registro Italiano 1893, gennaio e febbraio 1893*, Genova, 1893.
- VOJNOVIĆ, K., 1864. – Kosta Vojnović, *Cenni statistico-economici sul circolo di Spalato con specale riguardo al quadriennio 1857-1860*, Spalato, 1864.
- ZAVOREO, F., 1821. – Francesco Zavoreo, *Memoria statistica sulla Dalmazia*, Venezia, 1821.

Literatura

- ABULAFIA, D., 2014. – David Abualafia, *Thalassocracies*, u: *A Companion to Mediterranean History*, ur. P. Horden i S. Kinoshita, Wiley Blackwell, 2014., str. 139–153.
- ANDREOZZI, D., 2018. – Daniele Andreozzi, ‘Segmented Trade’. Merchants, Mercantile practices and Mercantilism between Trieste, the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean in the XVIII Century, *Mediterranea*

- *ricerche storiche*, god. XV. no. 44, 2018., 567–586.
- ANTIĆ, LJ., 1997. – Ljubomir Antić, Austrijski Lloyd – najvažniji brodar obalne linijske plovidbe na istočnoj obali Jadrana do 1. svjetskog rata, *Historijski zbornik*, vol. 50, 1997., str. 109–120.
- ANZULOVIĆ, N., 1993. – Neda Anzulović, Duboković Ivan, *Hrvatski biografski leksikon*, sv. 3, 1993., str. 642–643.
- BALDACCHINO, G., 2006. – Godfrey Baldacchino, Islands, *Island Studies Journal*, *Island Studies Journal*, vol 1, no. 1, 2006., str. 3–18.
- BEN-YEHOYADA, N., 2014. – Naor Ben-Yehoyada, Mediterranean Modernity?, u: *A Companion to Mediterranean History*, ur. P. Horden i S. Kinoshita, Wiley Blackwell, 2014., str. 107–121.
- BERITIĆ, L., 1962. – Lukša Beritić, Obalna utvrđenja na našoj obali, *Pomorski zbornik*, sv. I (ed. JAZU), 1962., str. 217–263.
- BEZIĆ BOŽANIĆ, N., 1994. – Nevenka Bezić Božanić, Udio kapetana Nike Dubokovića u izgradnji i uređenju Jelse, u: *Jelsa u Hrvatskom narodnom preporodu Dalmacije*, ur. P. Palaversić, Jelsa, 1994., str. 65–72.
- BOTRIĆ, A., 1964. – Anton Botrić, Razvoj i stanje službe označavanja pomorskih plovnih putova u Jugoslaviji. Svjetioničarstvo na jugoslavenskoj obali Jadrana od početka XIX. stoljeća do danas, *Pomorski zbornik*, vol. 2, 1964., str. 517–544.
- BRAJKOVIĆ, V., 1962. – Vladislav Brajković, Razvoj pomorskog prava na našoj obali, *Pomorski zbornik*, vol. I (ed. JAZU), 1962., str. 439–449.
- BRAJKOVIĆ, V., 1976. – Vladislav Brajković, Karat, *Pomorska enciklopedija*, sv. 3, 1976., str. 472.
- BRATANIĆ, M., 2001. – Mateo Bratanić, Pomorska ikonografija crkve sv. Nikole u Starome Gradu na Hvaru, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru, Razdio povijesnih znanosti*, 40(27), 2001., str. 93–108.
- BRATANIĆ, M., 2006. – Mateo Bratanić, U sjeni Hvara: razvoj luke Stari Grad, u: *Luke istočnog Jadrana: zbornik pomorskog Muzeja Orebić*, ur. M. Kozličić, Orebić, 2006., str. 223–241.
- BRATANIĆ, M., 2011. – Mateo Bratanić, Brodarstvo Hvara i Visa za francuske uprave, u: *Dalmacija za francuske uprave (1806.-1813.)*, ur. M. Trogrlić i J. Vrandečić, Split, 2011., str. 373–393.
- BRAUDEL, F., 1997. – Fernand Braudel, *Sredozemlje i sredozemni svijet u doba Filipa II.*, sv 1-2., Zagreb, 1997.

- BROEZE, F., 1989. – Frank Broeze, From the periphery to the mainstream: the challenge of the Austria's maritime history, *The Great Circle*, vol. 11, no. 1, 1989., str. 1–13.
- CARTER, F. W., 1999. – Francis William Carter, *The Development of Settlement and Population up to 1900 on Hvar Island, Central Dalmatia, Croatia*, Doktorska disertacija, Zagreb, 1999.
- CLEWING K., 2001. – Konrad Clewing, *Staatlichkeit und nationale Identitätsbildung: Dalmatien in Vormärz und Revolution*, R. Oldenbourg Verlag, München, 2001.
- COVA, U., 1992. – Ugo Cova, *Commercio e navigazione a Trieste e nella monarchia Asburgica da Maria Teresa al 1915*, Del Bianco Editore, 1992.
- CVITANIĆ, A., 1974. – Antun Cvitanić, Pomorsko pravo u srednjovjekovnom Hvarskom statutu, *Hvarski zbornik*, vol. 2, 1974., str. 103–118.
- ČOLAK, N., 1962. – Nikola Čolak, Naše ribarstvo do pada Mletačke Republike, *Pomorski zbornik*, vol. I (ed. JAZU), 1962., str. 393–422.
- ČOLAK, N., 1985. – Nikola Čolak, *Regesti Marittimi Croati – Hrvatski pomorski registi*, sv. I., Padova, 1985.
- ČOLAK, N., 1993. – Nikola Čolak, *Regesti Marittimi Croati – Hrvatski pomorski registi*, sv. II., Padova, 1993.
- ČOLAK, N., 2017. – Nikola Čolak, *Regesti Marittimi Croati – Hrvatski pomorski registi*, sv. III., Split, 2017.
- ČORALIĆ, L., 1995. – Lovorka Čoralić, Otok Hvar u prošlosti, u: *Otok Hvar*, ur. M. Mihovilović, Zagreb, 1995., str. 72–93.
- DANČEVIĆ, L., 1972. – Luka Dančević, Pomorci i brodari Jelse u Narodnom preporodu Dalmacije 19-og stoljeća, *Pomorski zbornik*, vol. 10, 1972., str. 615–649.
- DANČEVIĆ, L., 1973. – Luka Dančević, *Brodarsko-ribarske operacije Hvarana na otoku Lampedusi, u Tunisu i Portugalu* (Poseban otisak iz publikacije „Zapisi o zavičajju“, IV. svezak), Jelsa, 1973.
- DANČEVIĆ, L., 1973a. – Luka Dančević, Lutanje starogradskeg jedrenjaka “Giuseppe Secondo” zbog kolere na Malti 1865. godine, *Hvarski zbornik*, vol. 1, 1973., str. 213–233.
- DANČEVIĆ, L., 1973b. – Luka Dančević, Neobično putovanje jelšanske škune “Marietta” u Indijski ocean prije 100 godina, *Zapisi o zavičajju*, 4, 1973., str. 192–194.

- DANČEVIĆ, L., 1974. – Luka Dančević, Pokreti pučana na našem primorju početkom 16. st. (po mletačkim izvještajima), *Pomorski zbornik*, vol. 12, 1974., str. 117–159.
- DANČEVIĆ, L., 1974a. – Luka Dančević, Pomorske operacije u pučkom ustanku na Hvaru i Visu, *Hvarski zbornik*, vol. 2, 1974., str. 41–76.
- DANČEVIĆ, L., 1978. – Luka Dančević, Iz ribarske prošlosti Jelse i Vrbovske, *Zapisi o zavičaju*, 5, 1978., str. 71–78.
- DANČEVIĆ, L., 1978a. – Luka Dančević, Jelšanski pomorci u brodolomima u prekomorskim zemljama, *Zapisi o zavičaju*, 5, 1978., str. 79–82.
- DANČEVIĆ, L., 1978b. – Luka Dančević, Pola stoljeća aktivnosti Hvarana u ribarskoj industriji Portugala, *Prilozi povijesti otoka Hvara*, vol. 5, 1978., str. 116–120.
- DELIBAŠIĆ, T., 1993. – Tatjana Delibašić, Duboković Nadalini Niko, *Hrvatski biografski leksikon*, sv. 3, 1993., str. 643–644.
- D'ERCO, R., 1973. – Ricardo d'Erco, *O ribolovu na istočnom Jadranu: Historijsko-pravna, ribarstveno-politička i ekonomska građa*, Zagreb, 1973.
- DOMAZET, M., 2004. – Mladen Domazet, *Suton flote jedrenjaka Staroga Grada*, Difo d.o.o., Zagreb, 2004.
- DOMAZET, M., 2011. – Mladen Domazet, *Stari Grad na Hvaru, otočni grad na razmeđu 19. i 20. stoljeća*, Muzej Staroga Grada, Stari Grad, 2011.
- DROBESCH, W., 2003. – Werner Drobesch, Il ruolo di Trieste tra i porti marittimi e fluviali austriaci (1719. – 1918.), u: *Storia economica e sociale di Trieste, Volume II, La città dei traffici 1719-1918*, ur. R. Finzi, L. Panariti i G. Panjek, Lint, Trieste, 2003., str. 349–367.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1948. – Niko Duboković Nadalini, Jelšanski jedrenjaci izvan Jadranskog mora, *Pomorstvo*, 10, 1948., str. 420–422.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1950. – Niko Duboković Nadalini, Jedan jelšansko-dubrovački brod u XVII vijeku, *Pomorstvo*, 2, 1950., str. 469.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1952. – Niko Duboković Nadalini, Razvoj jelšanske luke. Bilješke o gradnji jedne male otočne luke u Dalmaciji, *Pomorstvo*, 2, 1952., str. 47–48.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1952a. – Niko Duboković Nadalini, Brodari i brodarstvo Jelse u starijoj prošlosti, *Pomorstvo*, 3, 1952., str. 80–81.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1952b. – Niko Duboković Nadalini, Asterisk, *Pomorstvo*, 3, 1952., str. 88.

- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1952c. – Niko Duboković Nadalini, Rijetka slika naših pomoraca, *Pomorstvo*, 5, 1952., str. 139.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1953. – Niko Duboković Nadalini, Brodarstvo otoka Hvara između 1808. i 1884., *Pomorstvo*, 7, 1953., str. 270–271.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1959. – Niko Duboković Nadalini, Moderne administrativne općine na Hvaru, *Prilozi povijesti otoka Hvara*, vol. 1, 1959., 122–125.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1962. – Niko Duboković Nadalini, Nautička svojstva luke grada Hvara, *Prilozi povijesti otoka Hvara*, vol. 2, 1962., str. 9–17.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1962a. – Niko Duboković Nadalini, Općinsko ustrojstvo i prilike na Hvaru od 1807. do 1818. godine, *Prilozi povijesti otoka Hvara*, vol. 2, 1962., str. 92–113.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1963. – Niko Duboković Nadalini, Nekoliko podataka o lovu na plavu ribu na Hvaru, Visu i Braču na prijelazu iz XVIII u XIX vijek, *Bilten Historijskog arhiva komune hvarske*, 5-6, 1963., str. 80–83.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1963a. – Niko Duboković Nadalini, Još o jelšanskoj luci, *Bilten Historijskog arhiva komune hvarske*, 5-6, 1963., str. 83–87.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1970. – Niko Duboković Nadalini, Gradnja i povijest crkve-tvrđave u Jelsi, *Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji*, vol. 18, 1970., str. 101–129.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1974. – Niko Duboković Nadalini, Obrambene prilike na sjevernoj strani otoka Hvara u XV-XVII. st. i Lepantska bitka, *Adriatica maritima*, vol. 1, 1974., str. 187–200.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 1978. – Niko Duboković Nadalini, O radovima iz sredine XIX. stoljeća na formiranju luke grada Hvara, *Prilozi povijesti otoka Hvara*, vol. 5, 1978., str. 89–94.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N., 2001. – Niko Duboković Nadalini, Vitez Niko Duboković i Narodna stranka u Dalmaciji, u: *Odabrani radovi*, ur. N. Anzulović, Split, 2001., str. 138–154.
- DUBOKOVIĆ NADALINI, N. – RUŽEVIĆ, V., 1974. – Niko Duboković Nadalini – Vinko Ružević, Urbanistički i građevinski razvoj Staroga Grada u prošlosti, *Prilozi povijesti otoka Hvara*, vol. 4, 1974., str. 16–31.

- EMILCIUC, A., 2016. – Andrei Emilciuc, The Trade of Galați and Brăila in the Reports of the Russian Officials from Sulina Quarantine Station (1836-1853), u: *Port Cities of the Western Black Sea Coast and the Danube: Economic and Social Development in the Long Nineteenth Century*, ur. C. Ardeleanu i A. Lyberatos, Corfu, 2016., str. 63–93.
- ERBER, T., 1888. – Tulio Erber, *Storia della Dalmazia dal 1797 al 1814*, sv. 2, Zadar, 1888.
- FIO, O., 1951. – Oliver Fio, Brodogradnja srednje Dalmacije u razdoblju od 1853. do 1863. godine, *Brodogradnja*, 4, 1951., str. 152 (159).
- FIO, O., 1954. – Oliver Fio, Stvaranje naše pomorske terminologije i stručne literature, Prigodom stogodišnjice rođenja Jurja Carića, *Zadarska revija*, 3, 1954., str. 238–244.
- FIO, O., 1956. – Oliver Fio, *Prilozi poznavanju pomorskog školstva na našoj obali u XIX. stoljeću*, Zagreb, 1956.
- FIO, O., 1957. – Oliver Fio, Brodarstvo i veze otoka Hvara sa Hrvatskim primorjem 1804. godine, *Jadranski zbornik*, 2, 1957., str. 517–524.
- FIO, O., 1958. – Oliver Fio, Splitsko brodarstvo u razdoblju od 1800. do 1940. godine, *Separat iz Zbornika društva inženjera i tehničara Splita*, 1958., str. 135–148.
- FIO, O., 1961. – Oliver Fio, Narodni preporod u Dalmaciji i pomorstvo, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, vol. 8, 1961., str. 171–182.
- FIO, O., 1962. – Oliver Fio, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, Zadar, 1962.
- FIO, O., 1963. – Oliver Fio, Pomorci sjevernog Jadrana na splitskim brodovima u XIX stoljeću, *Pomorski zbornik*, vol. 1, 1963., str. 599–607.
- FIO, O., 1964. – Oliver Fio, Brodari otoka Hvara 1878. godine, *Pomorski zbornik*, vol. 2, 1964., str. 789–798.
- FIO, O., 1964a. – Oliver Fio, *Pomorci otoka Hvara 1871-1964.*, Split, 1964.
- FISKOVIĆ, C., 1976. – Cvito Fisković, *Hvarska katedrala*, Split, 1976.
- FRANETOVIĆ, D., 1963. – Dinko Franetović, Stradanja starigradskih brodova za vrijeme napoleonskih ratova 1807-1809. i braća Cicovići ruski korsari, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru*, vol. 11, 1963., str. 205–212.
- FRANETOVIĆ, D., 1964. – Dinko Franetović, Pomorsko-trgovačke veze Starog Grada sa Bokom kotorskom, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru*, vol. 12, 1964., str. 187–196.

- FRANETOVIĆ, D., 1965. – Dinko Franetović, O pomorstvu Starog Grada i otoka Hvara do prvog svjetskog rata, *Naše more*, 3-4, 1965., str. 137–140.
- FRANETOVIĆ, D., 1965a. – Dinko Franetović, Starograđani, dioničari Peleškog pomorskog društva, *Naše more*, 3-4, 1965., str. 140–141.
- FUSARO, M., 2010. – Maria Fusaro, Maritime History as Global History? The Methodological Challenges and a Future Research Agenda, u: *Maritime History as Global History, Research in Maritime History no. 43*, ur. M. Fusaro i A. Polónia, St John's, Newfoundland, 2010., str. 267–282.
- GABELIĆ, A., 1988. – Andro Gabelić, *Ustanak hvarskih pučana*, Književni krug, Split, 1988.
- GLUHONJA, I., 1951. – Ivo Gluhonja, *Brodovi na jedra*, Rijeka, 1951.
- GRANIĆ, M., 1993. – Miroslav Granić, "Dominium maris Adriatici": borba za gospodstvo nad Jadranom u srednjem vijeku do početka XV. stoljeća, doktorska disertacija, Zadar, 1993.
- HARLAFTIS, G., 2010. – Gelina Harlaftis, Maritime History or the History of Thalassa, u: *The New Ways of History: Development in Historiography*, ur. G. Harlaftis, N. Karapidakis, K. Sbonias i V. Vaiopoulos, London, 2010., str. 211–237.
- HARLAFTIS, G., 2014. – Gelina Harlaftis, Merchant Shipping in the International Journal of Maritime History, *International Journal of Maritime History*, vol. 26, no. 1, 2014., str. 139–147.
- HAY, P., 2006. – Pete Hay, A Phenomenology of Island, *Island Studies Journal*, vol 1, no. 1, 2006., str. 19–42.
- HEADRICK, D., 1988. – Daniel. R. Headrick, *The Tentacles of Progress: Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850-1940*, Oxford University Press, Oxford – New York, 1988.
- HORDEN, P., PURCELL, N., 2000. – Peregrine Horden, Nicolas Purcell, *The Corrupting Sea: a Study of Mediterranean History*, Blackwell Publishers, 2000.
- ILJIĆ, A., 1953. – Ante Ilijić, Pomorstvo u Starom Gradu na Hvaru, *Pomorstvo*, 9, 1953., str. 376–377.
- KIRCHNER RIELL, D. 2012. – Dominique Kirchner Reill, *Nationalists Who Feared the Nation. Adriatic Multi-Nationalism in Habsburg Dalmatia, Trieste and Venice*, Stanford University Press, Stanford, 2012.
- KARAMAN, I., 1972. – Igor Karaman, *Privreda i društvo Hrvatske u 19. sto-*

- ljeću*, Školska knjiga, Zagreb, 1972.
- KASANDRIĆ, I., 1978. – Ivo Kasandrić, Vlasnici trata na otoku Hvaru od godine 1787. do 1860., *Prilozi povijesti otoka Hvara*, vol. 5, 1978., str. 113–115.
- KIRIGIN, B., 2000. – Branko Kirigin, *Faros, parska naseobina (Prilog proučavanju grčke civilizacije u Dalmaciji)*, Doktorska disertacija, Split – Hvar, 2000.
- KOJIĆ, B., 1962. – Branko Kojić, Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vjekove, *Pomorski zbornik*, sv. I (ed. JAZU), 1962., str. 67–114.
- KOLUMBIĆ, N., 1993. – Nikica Kolumbić, U povodu 500. obljetnice Kolumbova otkrića i 100. obljetnice izlaska monografije Jurja Carića o Kristoforu Kolumbu, *Mogućnosti*, 5-7, 1993., str. 161–171.
- KORENČIĆ, M., 1979. – Mirko Korenčić, *Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1857-1971.*, Zagreb, 1979.
- KOVAČIĆ, J., 2012. – Joško Kovačić, Razvoj grada i luke Hvara kao vojnog i pomorskog središta, u: *Grada i prilozi za povijest Dalmacije*, vol. 25, Split, 2012.
- KOVAČIĆ, V., 1989. – Vanja Kovačić, Mletačka kula u Sućurju na Hvaru, *Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji*, vol. 28, no. 1, 1989., str. 153–167.
- KOZLIČIĆ, M., 1993. – Mithad Kozličić, *Hrvatsko brodogradništvo*, Split – Zagreb, 1993.
- KOZLIČIĆ, M., 1993a. – Mithad Kozličić, Juraj Carić: pomorac, znanstvenik i pedagog, *Mogućnosti*, 5-7, 1993., str. 172–176.
- KOZLIČIĆ, M., 2012. – Mithad Kozličić, Ancient sailing routes from the antiquity to the early modern age, *Histria Antiqua*, vol. 21, no. 21, 2012., str. 13–20.
- KOZLIČIĆ, M., 2013. – Mithad Kozličić, Plovidbene karte i plovidbeni priručnici istočnog Jadrana tijekom povijesti, *Miscellanea Hadriatica et Mediterranea*, vol. 1, no. 1, 2013., 169–197.
- KOZLIČIĆ, M., BRALIĆ, A., 2012. – Mithad Kozličić, Ante Bralić, *Stanovništvo Kraljevine Dalmacije prema službenim izračunima i popisima 1828.-1857. godine*, Zadar, 2012.
- KOZLIČIĆ, M., BRATANIĆ, M., 2006. – Mithad Kozličić, Mateo Bratanić, Ancient Sailing Routes in Adriatic, u: *Les routes de l'Adriatic antique, géographie et économie - Putovi antičkog Jadrana, geografija i ekonomija*, ur.

- S. Čače, A. Kurilić i F. Tassaux, Boredeaux – Zadar, 2006., str. 107–124.
- KRALJEVIĆ, R., 1994. – Rudolf Kraljević, *Vinogradarski slom i demografski rasap južne Hrvatske u osvit 20. stoljeća*, Split, 1994.
- KUPEK, J., 1973. – Jakov Kupek, Gospodarske i kulturne prilike u Dalmaciji krajem trećeg decenija XIX st., *Radovi instituta JAZU u Zadru*, vol. 20, 1973., str. 227–245.
- LANE, F., 1973. – Frederic C. Lane, *Venice, a Maritime Republic*, The John Hopkins University, Baltimore, 1973.
- LUETIĆ, J., 1977. – Josip Luetić, Grip – najdjelotvorniji operativni tip broda pučkih ustanika Matija Ivanića, *Radovi Instituta za hrvatsku povijest Sveučilišta u Zagrebu (Matij Ivanić i njegovo doba)*, vol. 10, 1977, str. 167–178.
- MACK, J., 2011. – John Mack, *The Sea: a cultural history*, London, 2011.
- MARASOVIĆ, T., 1995. – Tomislav Marasović, Povijesno-graditeljsko naslijeđe otoka Hvara, u: *Otok Hvar*, ur. M. Mihovilović, Zagreb, 1995., str. 181–199.
- MAROEVIĆ, F., 1925. – Frano Maroević, Starigrad, *Jadranska straža*, 6, 1925, str. 145.
- MAROEVIĆ, F., 1965. – Frano Maroević, Pomorske i trgovačke veze otoka Hvara i Tunisa u XIX stoljeću, *Pomorski zbornik*, vol. 3, 1965., str. 879–886.
- MAŠTROVIĆ, V., 1964. – Vjekoslav Maštrović, Gusari u Dalmaciji za vrijeme ruske blokade Francuza god. 1806. i 1807., *Pomorski zbornik*, vol. 2, 1964., str. 733–755.
- MAŠTROVIĆ, V., 1968. – Vjekoslav Maštrović, Brodarstvo Dalmacije u prvoj austrijskoj vladavini (1797-1806), *Pomorski zbornik*, vol. 6, 1968., str. 539–566.
- MAŠTROVIĆ, V., 1970. – Vjekoslav Maštrović, Gusarenje kao efikasan faktor engleske blokade Francuza u Dalmaciji od 1808. do 1810. god., *Pomorski zbornik*, vol. 8, 1970., str. 697–725.
- MAŠTROVIĆ, V., 1971. – Vjekoslav Maštrović, Engleska pomorska blokada Francuza na hrvatskoj obali i gusarstvo od 1811. do 1813., *Pomorski zbornik*, vol. 9, 1971., str. 169–189.
- MAŠTROVIĆ, V., 1972. – Vjekoslav Maštrović, Reagiranje francuskih vlasti u Dalmaciji na englesku pomorsku blokadu od 1808. do 1813., *Pomorski zbornik*, vol. 10, 1972., str. 365–392.
- MAŠTROVIĆ, V., 1978. – Vjekoslav Maštrović, Brodarstvo Dalmacije u

- doba francuske vladavine (1806.-1813.), *Adriatica maritima*, vol. 2, 1978., str. 63–103.
- MIHOVILOVIĆ, M., 1995. – Miro Mihovilović, Pomorstvo otoka Hvara, u: *Otok Hvar*, ur. M. Mihovilović, Zagreb, 1995., str. 120–136.
- MIKASOVIĆ, D., 1937. – Drago Mikasović, Naše morsko ribarstvo u prošlom vijeku i danas, *Jadranski ribar*, 10, 1937., str. 2–3.
- NOVAK, G., 1932. – Grga Novak, *Naše more*, Zagreb, 1932.
- NOVAK, G., 1960. – Grga Novak, *Hvar kroz stoljeća*, Hvar, 1960.
- NOVAK, G., 1961. – Grga Novak, *Vis*, Zagreb, 1961.
- NOVAK, G., 1962. – Grga Novak, Naše more, *Pomorski zbornik*, vol. I (ed. JAZU), 1962., str. IX–XVII.
- NOVAK, G., 1962a. – Grga Novak, Ratovi i bitke na Jadranskom moru, *Pomorski zbornik*, vol. I (ed. JAZU), 1962., str. 171–216.
- NOVAK, G., 1966. – Grga Novak, Trgovina i pomorstvo Dalmacije u drugoj polovini XVII stoljeća, *Starine*, vol. 53, 1966., str. 5–48.
- NOVAK, G., 2001. – Grga Novak, *Prošlost Dalmacije*, Zagreb, 2001.
- NOVAK, T., 1974. – Tonko Novak, Ribarstvo i ribari u staroj Hvarskoj komunij, *Hvarski zbornik*, vol. 2, 1974., str. 95–102.
- NOVAK-SAMBRILLO, M., 1974. – Maja Novak-Sambriilo, Hvarska galija u Lepantskoj bitci, *Adriatica maritima*, vol. 1, 1974., str. 151–164.
- PAINE, L., 2013. – Lawrence Paine, *The sea and civilization: a maritime history of the world*, New York, 2013.
- PEARSON, M., 2003. – Michael Pearson, *The Indian Ocean*, Routledge, London and New York, 2003.
- PEJDO, T. 2008. – Tomislav Pejdo, Politika Austrije (Austro-Ugarske) prema brodarstvu Dalmacije od 1850. do 1880. godine, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, vol. 50, 2008., 275–287.
- PELLES, M., ZSIGMOND, G., 2018. – Márton Pelles, Gábor Zsigmond, *A fumei magyar kereskedelmi tengerészeti története (1868-1918) /The Hungarian Maritime Trade, History of Fiume (1868-1918)*, dvojezična monografija, Pannónia Könyvek, 2018.
- PERIČIĆ, Š., 1970. – Šime Peričić, Dalmatinski sabor prema pomorstvu pokrajine, *Pomorski zbornik*, vol. 8, 1970., str. 737–755.
- PERIČIĆ, Š., 1977. – Šime Peričić, Prilog poznavanju brodarstva Dalmacije u drugoj četvrtini XIX stoljeća, *Pomorski zbornik*, vol. 15, 1977., str.

- 573–589.
- PERIČIĆ, Š., 1993. – Šime Peričić, *Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848.*, Split, 1993.
- PERIČIĆ, Š., 1994. – Šime Peričić, Juraj Biankini i naše pomorstvo, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, vol. 36, 1994., str. 169–180.
- PERIČIĆ, Š., 1995. – Šime Peričić, *Pomorska trgovina Dalmacije u XIX. stoljeću*, Zadar, 1995.
- PERIČIĆ, Š., 1995a. – Šime Peričić, Pregled razvitka gospodarstva otoka Hvara do 1941., u: *Otok Hvar*, ur. M. Mihovilović, Zagreb, 1995., str. 266–291.
- PERIČIĆ, Š., 1998. – Šime Peričić, *Gospodarska povijest Dalmacije od 18. do 20. stoljeća*, Zadar, 1998.
- PETRAK, M., 2010. – Marko Petrak, Code Civil i hrvatska pravna kultura, u: *Hrvati i Ilirske pokrajine (1809.-1813.)*, ur. F. Šanjek, Zagreb, 2010., str. 455–470.
- PETRIĆ, N., 1993. – Nikša Petrić, O ranokršćanskim nalazima i spomenicima na otoku Hvaru, *Diadora*, vol. 15, 1993., str. 311–346.
- PETRIĆ, N., 1993./1994. – Nikša Petrić, Pretpovijest jadranskog pomorstva (Arheološki podaci, fragmenti sadržaja), *Adrias*, vol. 4/5, 1993./1994., str. 5–12.
- PETRINOVIĆ, I., 1998. – Ivo Petrinović, Životni put i djelovanje kapetana Nike Dubokovića, u: *Kronika kapetana Nike Dubokovića*, Jelsa, 1998., str. 11–47.
- POLÓNIA, A., 2010. – Amélia Polónia, Maritime History: A Gateway to Global History?, u: *Maritime History as Global History, Research in Maritime History no. 43*, ur. M. Fusaro i A. Polónia, St John's, Newfoundland, 2010., str. 1–20.
- POMORSKI LEKSIKON, 1990. – *Pomorski leksikon*, Zagreb, 1990.
- PRCIĆ, M., 1995. – Mirza Prcić, Geografija otoka Hvara, u: *Otok Hvar*, ur. M. Mihovilović, Zagreb, 1995., str. 49–51.
- PRIBOJEVIĆ, V., 1991. – Vinko Pribojević, *O podrijetlu i zgodama Slavena*, Split, 1991.
- REITER, S., 2015. – Sanja Reiter, Ribolovno razgraničenje između Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca i Kraljevine Italije kroz prizmu Brijunske konvencije o ribolovu 1921. godine, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU*

- u Zadru*, vol. 57, 2015., str. 297–315.
- RISMONDO, M., 1971. – Marica Rismondo, Osnivanje broderskog društva u Splitu sredinom 19. stoljeća, njegov program i pravila, *Pomorski zbornik*, vol. 9, 1971., str. 209–229.
- RUMPLER, H., 2003. – Helmut Rumpel, *Economia e potere politico. Il ruolo di Trieste nella politica di sviluppo economico di Vienna*, u: *Storia economica e sociale di Trieste, Volume II, La città dei traffici 1719-1918*, ur. R. Finzi, L. Panariti i G. Panjek, Lint, Trieste, 2003., str. 55–124.
- SONDHAUS, L., 1989. – Lawrence Sondhaus, *The Habsburg Empire and the Sea. Austrian Naval Policy, 1797-1866*, Purdue University Press, West Lafayette, 1989.
- STARKEY, D., HARLAFTIS, G., 1998. – David. J. Starkey, Gelina Harlaftis, Introduction, u: *Global Markets: The Internationalization of the Sea Transport Industries since 1850, Research in Maritime History, no. 9*, ur. D. Starkey i G. Harlaftis, St John's, Newfoundland, 1998., str. IX–XVII.
- STANČIĆ, N., 1994. – Nikša Stančić, Jelsa na otoku Hvaru u vrijeme hrvatskog narodnog preporoda, u: *Jelsa u Hrvatskom narodnom preporodu Dalmacije*, ur. P. Palaversić, Jelsa, 1994., str. 13–35.
- STANČIĆ, N., 1995. – Nikša Stančić, Otok Hvar u vrijeme hrvatskog narodnog preporoda u XIX. stoljeću, u: *Otok Hvar*, ur. M. Mihovilović, Zagreb, 1995., str. 109–116.
- STOPFORD, M. 2009. – Marin Stopford, *Maritime Economics*, Routledge, London – New York, 2009.
- STRATICO, S., 1813. – Simone Stratico, *Vocabolario di marina in tre lingue*, Tomo primo, Milano, 1813.
- TABAK, F., 2008. – Faruk Tabak, *The Waning of the Mediterranean, 1550-1870: A Geohistorical Approach*, John Hopkins University Press, 2008.
- TABAK, F., 2009. – Faruk Tabak, Imperial rivarly and port-cities: a view from above, *Mediterranean Historical Review*, vol. 24, no. 2, 2009., str. 79–94.
- TARBUŠKOVIĆ, V., 2018. – Vinko Tarbušković, *Farija – rimski grad i otok*, Hvar, 2018.
- TRESIĆ PAVIČIĆ, A., 1965. – Ante Tresić Pavičić, *Po moru*, Zagreb, 1965.
- TROGRLIĆ, M., ŠETIĆ, N., 2015. – Marko Trogrlić – Nevio Šetić, *Dalmacija i Istra u 19. stoljeću*, u ediciji: Hrvatska povijest u 19. st., Zagreb, 2015.
- UGLEŠIĆ, S., BRATANIĆ, M., 2014. – Sanda Uglešić – Mateo Bratanić,

- Gospodarski i obrazovni aspekti pomorstva kraljevine Dalmacije na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće, u: *Dalmacija u prostoru i vremenu : što Dalmacija jest, a što nije? : zbornik radova sa Znanstvenog skupa Dalmacija u prostoru i vremenu - Što Dalmacija jest, a što nije?, održanog 14.-16. lipnja 2012. na Sveučilištu u Zadru*, ur. L. Mirošević i V. Graovac Matassi, Zadar, 2014., str. 141–150.
- VEKARIĆ, N., 1995. – Nenad Vekarić, *Pelješki rodovi*, sv. 1, Dubrovnik, 1995.
- VEKARIĆ, S., 1962. – Stjepan Vekarić, Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća, *Pomorski zbornik*, sv. I (ed. JAZU), 1962., str. 143–161.
- VEKARIĆ, S., 1997. – Stjepan Vekarić, *Naši jedrenjaci*, Književni krug, Split, 1997.
- ZANINOVIĆ, M., 1978. – Marin Zaninović, Hvaranin Dominik Novak istraživač kartaških starina u Tunisu, *Prilozi povijesti otoka Hvara*, vol. 5, 1978., str. 136–145.
- ZANINOVIĆ, M., 1995. – Marin Zaninović, Hvar od prapovijesti do dolaska Hrvata, u: *Otok Hvar*, ur. M. Mihovilović, Zagreb, 1995., str. 139–169.
- ŽUPANOVIĆ, Š., 1962. – Šime Županović, Naše ribarstvo od propasti Mletačke Republike do 1941. godine, *Pomorski zbornik*, sv. I (ed. JAZU), Zagreb, 1962., str. 425–438.
- ŽUPANOVIĆ, Š., 1976. – Šime Županović, Nekoliko zapažanja o ribarstvu Hvara, *Pomorski zbornik*, vol. 14, 1976., str. 571–593.
- ŽUPANOVIĆ, Š., 1995. – Šime Županović, *Hrvati i more*, sv. 1-4, Zagreb, 1995.
- ŽUPANOVIĆ, Š., 1996. – Šime Županović, Ribarsko-pomorska tradicija velolučke grane obitelji Vučetić (1), *Luško libro*, vol. 6, 1996., str. 35–46.

XI.

TABLICE I GRAFOVI

TABLICA 1. Pomorstvo otoka Hvar prema Čolakovim registama

16. 01. 1754. Pelig <i>Anime del Purgatorio</i> paruna Tome Garčine iz Hvara s robom turskih trgovaca scutarina putuje za Boku kotorsku.	N. ČOLAK, 1985, 16, reg. 140.
26. 04. 1756. U bokokotorskom zaljevu dogodio se brodolom trgovačkog vašela kapetana Antuna Begovića iz Perasta u noći 26. ožujka s gubitkom cijelog tereta vojnog dvopeka koji je bio usmjeren za Krf. Na brodu je bilo šest mornara pod zapovjedništvom Jurja Mulanovića s Hvara koji su bili čuvari vašela. (Svi su preživjeli op. MB)	N. ČOLAK, 1985, 207–208, reg. 1928.
20. 10. 1751. Venecija – pelig <i>S. Antonio</i> kojim upravlja parun Domenico Paronito della Giudecca, koji je i parancenevole broda plovi za Hvar (Liesena).	N. ČOLAK, 1985, 314, reg. 2697.
8. 02. 1754. Venecija – trabakul <i>S. Antonio</i> kojeg vodi parun Tomo Galzinja (Garzina) iz Hvara, koji je i parancenevole, ide za Kotor.	N. ČOLAK, 1985, 318, reg. 2776.
19. 10. 1758. Trabakul <i>Madonna del Carmine</i> kojeg vodi parun Juraj Lukvić iz Prčnja, koji je i parancenevole, ide za Hvar (Liesena) i Boku kotorsku.	N. ČOLAK, 1985, 326, reg. 2912.
10. 08. 1784. Ancona – Trabakul paruna Antuna Jelina (Gelineo) s Brača koji je porijeklom s Hvara (Lesina) s 250 barila vina, 20 barila rakije (u izvorniku rachiä) napustio je karantenu. Ima dozvolu za Senj s ostatkom tereta.	N. ČOLAK, 1985, 351, reg. 3419.
2. 08. 1790. Ancona – Trabakul paruna Antuna Jelina iz Hvara koji dolazi s Hvara s praznim bocama prema Istri. Zadržan ovdje zbog fortunala bure. Otpušten za Istru. Taksa 0.30 s	N. ČOLAK, 1985, 358, reg. 3511.
7. 07. 1789. Ancona – Bracera paruna Fabijana Fabrisa iz Hvara došla prazna prema Senigalliji. Nastavlja prazna prema Senigalliji. Taksa: 0.15s.	N. ČOLAK, 1985, 369, reg. 3658.
14. 07. 1789. Ancona – Bracera paruna Francesca Vatta iz Hvara nastavlja prazna za Senigalliju. Taksa: 0.15s	N. ČOLAK, 1985, 369, reg. 3660.

5. 11. 1784. Ancona – Trabakul paruna Lovre Tramontane iz Hvara, odakle i dolazi, danas izašao iz karantene. S dozvolom nastavlja prazan prema Puglji. Taksa: 0.30s.	N. ČOLAK, 1985, 388, 3941.
13. 07. 1786. Ancona – Bracera paruna Marka Kanide iz Hvara koja od tamo dolazi s putnicima izravno za Senigalliju. Isplovio kao iznad. Taksa: 0.15 s.	N. ČOLAK, 1985, 392, reg. 3997.
6. 07. 1786. Ancona - Trabakul paruna Nikole Bračinića iz Hvara koji od tamo dolazi prazan za Senigalliju. S dozvolom za Senigalliju. Taksa: 2.20s.	N. ČOLAK, 1985, 398, reg. 4084.
17. 07. 1789. Ancona - Trabakul paruna Nikole Skutarija iz Hvara koji od tamo dolazi s teretom vina izravno za Senigalliju. S dozvolom kao iznad. Taksa: 0.15s	N. ČOLAK, 1985, 399, reg. 4106.
1. 08. 1789. Ancona – Trabakul paruna Nikole Skutarija iz Hvara koji dolazi prazan iz Senigallije. S dozvolom za luk pri povratku. Taksa: 0.20	N. ČOLAK, 1985, 400, reg. 4119.
10. 08. 1788. Ancona – Trabakulet, naime bracera, paruna Vicka Zaninovića iz Hvara dolazi iz Mljeta iz dubrovačke države s nekoliko jelovih greda (zappini) tamo ukrcanih. 18. 08. otpušten prazan s malim teretom češnjaka. Taksa: 0.20s	N. ČOLAK, 1985, 411, reg. 4286.
6. 07. 1792. Ancona – Bracera paruna Fabriana Fabrija iz Hvara, od kuda dolazi prazna. S dozvolom prazna nastavlja za Senigalliju. Taksa: 0.15 s.	N. ČOLAK, 1985, 422, reg. 4446.
18. 07. 1794. Ancona – Trabakul paruna Ivana Lučića pok. Marka iz Kotora odakle dolazi, zatim za Hvar i Zadar s sirom i surutkom za račun trgovaca. 18. 07. dobio dozvolu za Senigalliju sa spomenutim teretom. Taksa: 2.20s.	N. ČOLAK, 1985, 430, 4579.
16. 06. 1797. Ancona – Bracera paruna Giovannija Benussija iz Rovinja dolazi prazna, iz Hvara (Lessina) s putnicima. S dozvolom prazna za Šibenik. Taksa: 0.10 s.	N. ČOLAK, 1985, 436, 4664.
27. 07. 1794. Ancona – Trabakul paruna Matije Jelinea Petrova (di Petar) iz Hvara dolazi prazna od tamo. 30. 07. nastavlja za Dalmaciju s teretom češnjaka, luka i voća. Taksa: 0.10 s	N. ČOLAK, 1985, 441, reg. 4729.
30. 07. 1794. Ancona – trabakul paruna Stjepana Jurkete Vinkova (di Vinko) iz Hvara dolazi iz Senigallije s lukom, češnjakom itd. 30. 07. dobio dozvolu s navedenim stvarima i pet putnika. Taksa: 0.20s	N. ČOLAK, 1985, 448, reg. 4844.
8. 09. 1792. Drač – Manifest tereta dijelom ukrcanog u Valoni a ostatak u Draču bracere S. <i>Giovanni</i> paruna Zaccaria Botteri iz Starog Grada (Cittavecchia) za račun turskih trgovaca i usmjeren prema Veneciji.	N. ČOLAK, 1985, 274, reg. 2306.
28. 09. 1785. Ancona – Pelig paruna Antuna Jelinea (Gelineo) iz Starog Grada (Hvar) plovi od tamo s teretom vina. S dozvolom. Taksa: 0.80 s.	N. ČOLAK, 1985, 353, reg. 3438.
5. 06. 1786. Ancona – trabakul paruna Antuna Jelinea iz Starog Grada (Cittavecchia) Hvar dolazi s Krfa s vinom. Stigao 15. 05. p.p. 5. 07. s dozvolom za dio tereta prema Senju. Taksa: 0.80 s.	N. ČOLAK, 1985, 353, reg. 3444.

TABLICE I GRAFOVI

9. 07. 1788. Ancona – Trabakul paruna Domenica Stalia iz Staroga Grada na Hvaru odakle dolazi s 300 barila vina. 22. 07. s dozvolom za isto vino za Kvarner.	N. ČOLAK, 1985, 364, reg. 3593.
3. 06. 1791. Ancona – Trabakulet paruna Dominika Jelića (Gelich) iz Staroga Grada odakle dolazi s cca.100 barila vina. 6. 07. s dozvolom prazan za Dalmaciju. Taksa: 0.20 s.	N. ČOLAK, 1985, 365, reg. 3607.
26. 01. 1785. Ancona – Trabakul paruna Giovannija Botterija iz Staroga Grada na Hvaru s 400 barila vina njemu pripadajućeg. 12. 04. s dozvolom za dio tereta koji je ostao neprodan (više od pola) za Zadar. Taksa 1 s.	N. ČOLAK, 1985, 372, reg. 3703.
2. 03. 1787. Ancona – Trabakul paruna Jakova Polovinea iz Staroga Grada na Hvaru odakle dolazi s teretom vina, krenuo prije 40 dana, dolazi s dijelom vina iz Trsta, opremljen sa zdravstvenom potvrdom, odakle je došao u Anconu. 4. 03. kreće na povratak u Dalmaciju kako bi izbjegao karantenu jer od tamo proizlazi. Taksa: 0.80 s.	N. ČOLAK, 1985, 376, reg. 3758.
19. 07. 1789. Ancona – Leut paruna Josipa Radovinovića iz Staroga Grada na Hvaru odakle dolazi prazan. 21. 07. s dozvolom za Senigalliju. Taksa: 0.10 s.	N. ČOLAK, 1985, 382, reg. 3853.
2. 07. 1786. Ancona – Trabakul paruna Tadije Ilića iz Staroga Grada (Cittavecchia) na Hvaru dolazi iz Sućurja prazan. S dozvolom za Senigalliju. Taksa: 0.50	N. ČOLAK, 1985, 409, 4262.
13. 07. 1793. Ancona – Trabakul paruna Jurja Šepića pok. Ivana iz Staroga Grada odakle dolazi prazan. 17. 07. s dozvolom prazan za Senigalliju. taksa: 0.20 s	N. ČOLAK, 1985, 428, 4539.
2. 05. 1785. Ancona – Trabakul paruna Nikole Beševića iz Bola dolazi iz Jelse na Hvaru s 300 barila vina. Stigao je ovdje u karantenu 27. 01. S dozvolom za povratak s nekim ostacima konoplje za izradu mreža (trata) za sardele. Taksa: 0.30 s.	N. ČOLAK, 1985, 397, reg. 4077.
7. 07. 1791. Ancona – Bracera paruna Nikole Šepića iz Vrboske odakle dolazi prazna. S dozvolom za Senigalliju. Taksa: 0.15	N. ČOLAK, 1985, 401, reg. 4132.
6. 07. 1786. Ancona – Trabakul paruna Ivana Perića iz Sućurja na Hvaru odakle dolazi direktno za Senigalliju. Pristao ovdje zbog oluje.	N. ČOLAK, 1985, 374, reg. 3730.
5. 07. 1786. Ancona – Trabakul paruna Ivana Perića iz Sućurja na Hvaru dolazi iz Dubrovnika s teretom srdela, jučer pristao zbog oluje. Pokisnuo veći dio tereta. 8. 07. nastavio za Senigalliju. taksa: 1.60 s.	N. ČOLAK, 1985, 374, reg. 3732.
6. 12.1703. Ancona – Tartana pod zapovjedništvom kapetana Mattea Caffiera koja dolazi iz Hvara (Lesina) po nalogu Ureda za karantenu zbog kratkoće vremena osuđena je od strane Privremene zdravstvene zaštite na čuvanje broda i tereta na 9 dana.	N. ČOLAK, 1993, 33, reg. 48.
14. 08. 1778. Ancona – Brigantin pod zapovjedništvom kapetana François Amaudrie s francuskom zastavnom, koji dolazi iz Livorna i Hvara s raznolikom robom.	N. ČOLAK, 1993, 204, reg. 1776.

19. 10. 1786. Ancona – Brod (u izvorniku <i>nave</i>) pod zapovjedništvom kapetana Josip Ivan Šuga (u izvorniku Sciuga) s dubrovačkom zastavom, dolazi iz Hvara u balastu.	N. ČOLAK, 1993, 229, reg. 2100.
5. 11. 1786. Ancona – Pulaka kojom upravlja kapetan Šimun Bošković (u izvorniku Boscovich) pod dubrovačkom zastavom dolazi iz Hvar s različitim robom.	N. ČOLAK, 1993, 229, reg. 2102.
13. 12. 1786. Ancona – Pinko pod zapovjedništvom kapetana Giovannija Schiaffina, pod genoveškom zastavom dolazi iz Hvara s porculanom, bakalarom, limunima i drugom robom.	N. ČOLAK, 1993, 229, reg. 2104.
15. 07. 1797. Rovinjska bracara paruna Giovannija Benussija dolazi iz Venecije, Šibenika i Hvara prazna s pet putnika. Benussija su ispitali u Anconi o austrijskim trupama koje se spremaju zauzeti Istru i Dalmaciju. On je kazao da u Dalmaciji nisu stige nikakve trupe.	N. ČOLAK, 1993, 239, reg. 2215, 2217.
25. 07. 1797. Bracara sa Hvara paruna Grgura Grgurine (u izvorniku: Gregorina) odakle dolazi s malo mesa i sira.	N. ČOLAK, 1993, 244, reg. 2283.
31. 07. 1797. Ancona – Ankonitanski trabakul paruna Michelea Bernardinija dolazi iz Staroga Grada (u izvorniku Cvitavecchia), Hvara i Komiže s dva putnika i teretom mesa.	N. ČOLAK, 1993, 245, reg. 2291.
12. 01. 1744. Ancona – Trabakul paruna Jeronima Ostojića (u izvorniku Osteich) dolazi iz Hvara, isti 40 dana u karanteni – 2 sc., 50 p.	N. ČOLAK, 1993, 398, reg. 4478.
6. 05. 1744. Martigao kapetana Stephana Ricarda dolazi iz Falmoutha, Bayonne i Hvara (Lesina) – isti 28 dana u karanteni – 1. sc., 75 p.	N. ČOLAK, 1993, 400, reg. 4502b.
29. 05. 1745. Ancona – Trabakul paruna Nikole Zudeniga dolazi iz Hvara, za prava i troškove Ureda za 8 dana kontumacije – 50 p.	N. ČOLAK, 1993, 410–411, reg. 4624.
5. 03. 1744. Ancona – Trabakul iz Hvara paruna Jeronima Ostojića, dolazi iz navedenog mjesta s 270 soma ⁴²⁴ vina i 6 barila sardela.	N. ČOLAK, 1993, 431, reg. 4909.
4. 06. 1745. Ancona – Barka iz Hvara (Lesina) paruna Pavla Martinovića koja dolazi iz tog mjesta s 20 hvata drva.	N. ČOLAK, 1993, 441, reg. 5094.
12. 07. 1746. Ancona – Trabakul iz Hvara paruna Mateja Skutarija koji dolazi iz tog mjesta sa 100 barila srdela.	N. ČOLAK, 1993, 456, reg. 5343.
1. 03. 1766. Ancona – Trabakul iz Jelse (u izvorniku Jensa) na otoku Hvaru (Lesina) paruna Mihovila Radonića (u izvorniku Radonauich) koji dolazi iz tog mjesta s teretom vina za trgovanje u ovaj kraj za vlastiti račun.	N. ČOLAK, 2017, 29, reg. 9.
4. 03. 1766. Ancona – Trabakul iz Staroga Grada (Cittavecchia) u Dalmaciji paruna Tomića, dolazi iz Hvara s teretom vina za prodaju u Anconi. U luci.	N. ČOLAK, 2017, 29, reg. 10.

⁴²⁴ *Some di vino* u izvorniku. Prema N. ČOLAK, 1993, 819 radi se o mjeri za zapremninu tekućine u Dalmaciji i Dubrovniku, ankonitanska soma iznosi dva barila.

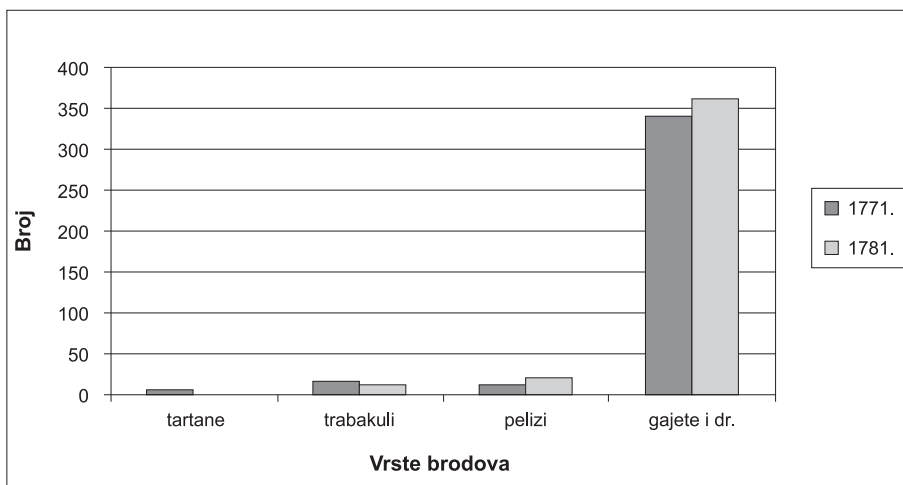
TABLICE I GRAFOVI

23. 04. 1766. Ancona – Trabakul iz Jelse (u izvorniku Genza) na Hvaru paruna Marka Segeda (u izvorniku Zeghed) dolazi iz Trsta s ostatkom tereta vina iz Dalmacije.	N. ČOLAK, 2017, 30, reg. 23.
25. 04. 1766. Ancona – Brod iz Staroga Grada na Hvaru paruna Stjepana Tomića koji dolazi iz navedenog mjesta s teretom vina, obaviješten o datumu 9. 03. S dozvolom za Stari Grad prazan za 29. 04.	N. ČOLAK, 2017, 31, reg. 30.
9. 07. 1767. Ancona – Bracera iz Hvara (Lesina) paruna Simona Garbato (valjda Garbati op. MB) koja dolazi od tamo s vunom za vlastiti račun. U luci.	N. ČOLAK, 2017, 46, reg. 238.
7. 05. 1711. Na brodu (nave) <i>Madonna dell'Arsenal</i> kapetana Cvjetka Fiskovića iz Korčule među 11 članova posade je Franjo Belatin iz Hvara. Brod se iz Carigrada vratio u Veneciju.	N. ČOLAK, 2017, 115, reg. 854.
25. 09. 1704. Venecija – brodski ugovor (Ruolo) fregaduna <i>S. Antonio di Padova</i> kapetana Ivana Matoševića iz Perasta navodi mornara Matiju Buškavetu (Buscauitta) iz Hvara.	N. ČOLAK, 2017, 124, reg. 963.
29. 05. 1705. Venecija – Brodski ugovor patake <i>Fama</i> kapetana Paška Đopića iz Perasta. Na brodu kao mornar je i izvjesni Antun Petrov iz Hvara, kao i Vinko Ivanov (da Zuane) iz Hvara.	N. ČOLAK, 2017, 129, reg. 1000.
2. 06. 1703. Venecija – Brodski ugovor javnog broda (nave pubblica) <i>Rizzo Combotera con Giorgio Varuca</i> , kapetana Giovannija Sequestrinija ima mornara Antuna Dezula iz Hvara.	N. ČOLAK, 2017, 129, reg. 1003.
10. 09. 1712. Brodski ugovor jedrenjaka (nave) <i>Adria in Pace</i> kapetana Giorgia Facchinettija iz Rovinja koji ide za Levant i Genovu. Na brodu su Vinko Jurišević (Jureseuich) iz Vrboske i Nikola di Matija Zudenigo iz Hvara.	N. ČOLAK, 2017, 167, reg. 1435.
30. 01. 1749. M. V. Venecija. Brodski ugovor nave <i>S. Domenico</i> kapetana Jurja Petrova Jurkete (Giurgheta) iz Jelse, ...iz Civitavecchie za Veneciju.	N. ČOLAK, 2017, 328, reg. 3019.

TABLICA 2. Brodovi otoka Hvara i Visa krajem 18. stoljeća

Godina/ Brodovi	Tartana	Trabakul	Pelig	Gajeta i dr.	Ukupno
1771. god.	2	15	10	339	366
1781. god.	0	11	18	362	391

IZVOR: Š. PERIČIĆ, 1995a, 285.



TABLICA 3. Brodovi iz 1803. godine prema spisima komesara Goëssa.

a) Brodovi otoka Hvara 1803. godine

Luke/Brodovi	Bracera	Pelig	Pulaka	Brik	Brigantin	Tartana	Ukupno
Hvar	7	2	1	0	0	0	10
Stari Grad	18	19	1	2	1	1	42
Jelsa	0	3	0	0	0	2	5
Vrboska	0	1	0	0	0	0	1
Ukupno	25	25	2	2	1	3	58

b) Brodovi luke Stari Grad 1803. godine

Brod	Vrsta	Posada	Topovi	Ml. stara
Piacere	brik	14	8	4.000
L'Amatissimo	brik	13	6	3.000
S. Antonio, Anime del Purgatorio	brigantin	13	4	3.000
Lucietta	pulaka	12	8	2.500
S. Antonio	tartana	10	0	700

TABLICE I GRAFOVI

Brod	Vrsta	Posada	Topovi	Ml. stara
Anime di Purgatorio	pelig	7	0	800
S. Antonio	pelig	7	0	700
Madonna di Carmine	pelig	7	0	700
San Vincenzo	pelig	6	0	500
Anime di Purgatorio	pelig	6	0	400
Anime di Purgatorio	pelig	6	0	400
Anime di Purgatorio	pelig	5	0	300
Anime di Purgatorio	pelig	5	0	300
Anime di Purgatorio	pelig	5	0	300
Anime di Purgatorio	pelig	5	0	300
S. Antonio	pelig	5	0	300
San Vincenzo	pelig	5	0	300
Madonna Nunziata	pelig	5	0	300
Anime di Purgatorio	pelig	3	0	250
Anime di Purgatorio	pelig	3	0	250
Anime di Purgatorio	pelig	3	0	250
Madonna di Carmine	pelig	3	0	250
S. Spiridon	pelig	3	0	250
Anime di Purgatorio	pelig	3	0	200
B. V. di Rosario	bracera	4	0	200
Madonna di Sette Dolari	bracera	4	0	200
San Vincenzo	bracera	3-4	0	150
Anime di Purgatorio	bracera	3-4	0	150
Anime di Purgatorio	bracera	3-4	0	150

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Brod	Vrsta	Posada	Topovi	Ml. stara
Maria di Monte Carmello	bracera	3-4	0	150
Anime di Purgatorio	bracera	3-4	0	100
Anime di Purgatorio	bracera	3-4	0	100
Anime di Purgatorio	bracera	3-4	0	100
Maria	bracera	3-4	0	100
San Zorzi	bracera	3-4	0	100
S. Antonio	bracera	3-4	0	100
Madonna di Rozario	bracera	3-4	0	100
San Vincenzo	bracera	3-4	0	100
Anime di Purgatorio	bracera	3-4	0	90
S. Antonio	bracera	3-4	0	90
Maria	bracera	3-4	0	80
Anime di Purgatorio	bracera	3	0	60

c) Brodovi luke Hvar 1803. godine

Brod	Vrsta	Posada	Topovi	Ml. stara
La Bellezza	pulaka	18	12	6.000
S. Antonio di Padova	pelig	6	0	1.200
L'Anime del Purgatorio	pelig	3	0	300
S. Antonio	bracera	3	0	170
bez imena	bracera	3	0	120
bez imena	bracera	3	0	100
bez imena	bracera	3	0	100
bez imena	bracera	3	0	100
bez imena	bracera	3	0	80

Brod	Vrsta	Posada	Topovi	Ml. stara
bez imena	bracera	3	0	80

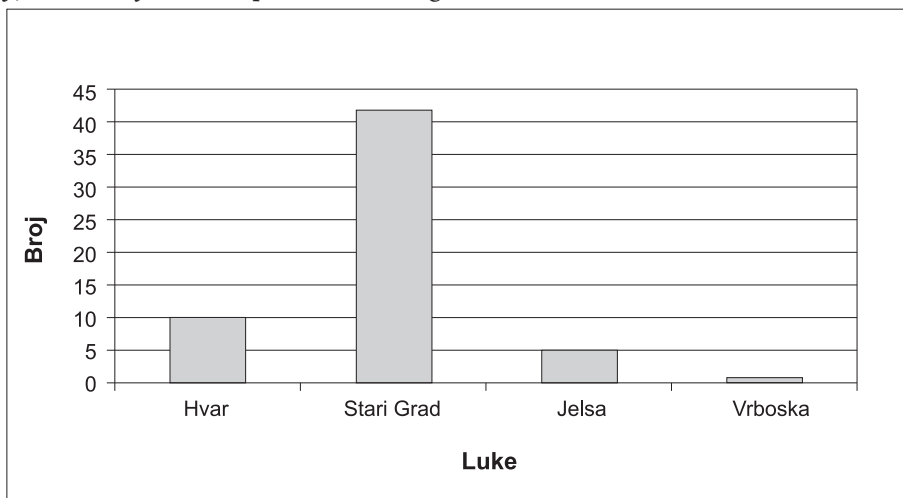
d) Brodovi luke Jelsa 1803. godine

Brod	Vrsta	Posada	Topovi	Ml. stara
Madonna della Salute	pelig	8	2	750
S. Antonio, Anime di Purgatorio	pelig	5	0	300
S. Antonio	pelig	4	0	220
S. Antonio	tartana	4	0	230
Madonna della Salute	tartana	4	0	220

e) Brodovi luke Vrboska 1803. godine

Brod	Vrsta	Posada	Topovi	Ml. stara
bez imena	pelig	?	?	350

f) Distribucija brodova po lukama 1803. godine

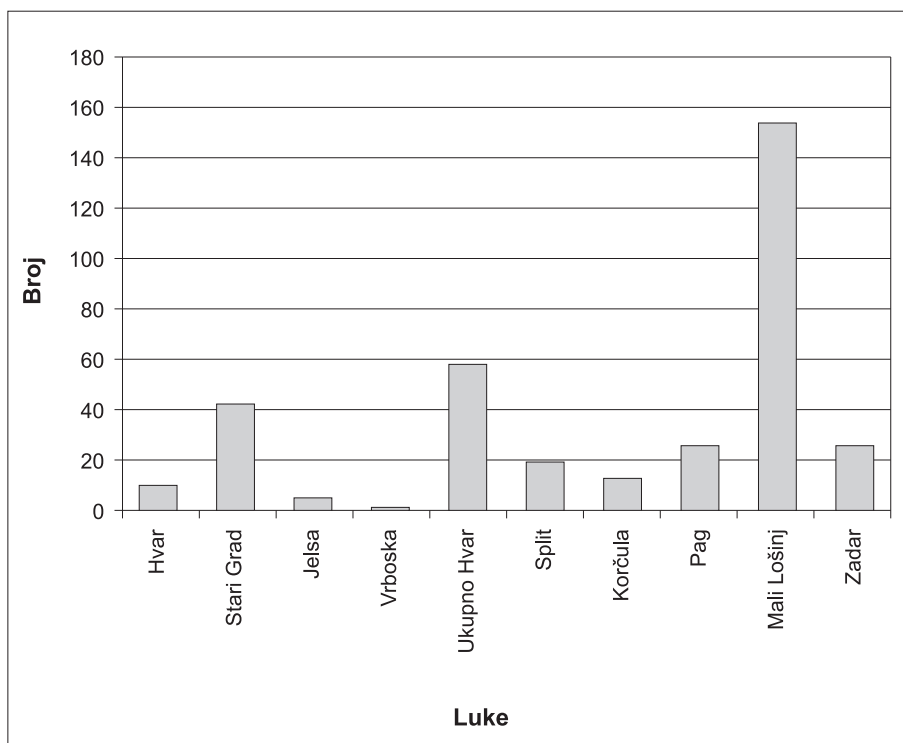


Izvor za tablice od 1) do 5) i grafikon: DAZd, Spisi komesara Goëssa, filica 1, god. 1802-1804.

g) *Brodarstvo Dalmacije 1803. godine*

Luke	Hvar	Stari Grad	Jelsa	Vrboska	Ukupno Hvar	Split	Korčula	Pag	M. Lošinj	Zadar	Dalmacija
Broj brodova	10	42	5	1	58	19	13	26	154	26	546

IZVOR: HR-DAZD-34, filca 1, god. 1802-1804.

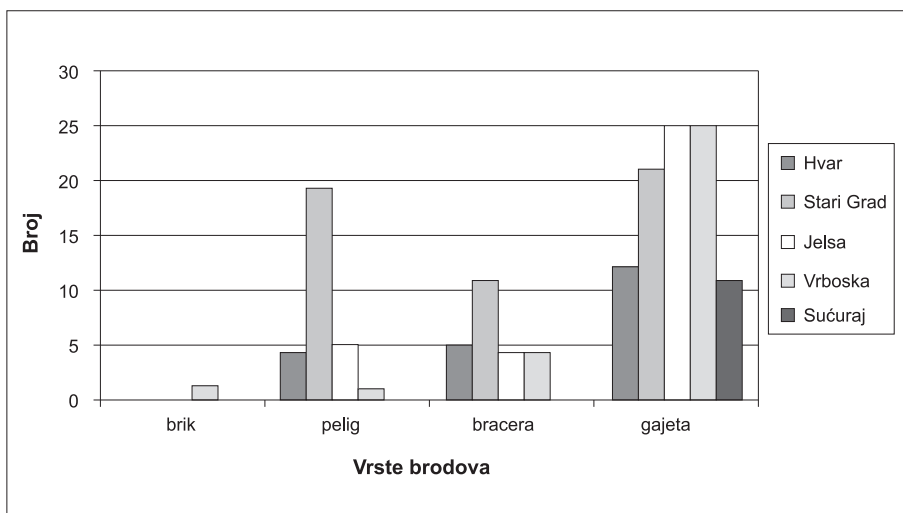


TABLICA 4. Brodovi iz 1808. godine prema izvješću kapetana Vacchatija

a) Distribucija brodova po lukama 1808. godine

Luke/Brodovi	Brik	Pelig	Bracera	Gajeta	Ukupno
Hvar	0	4	5	12	21
Stari Grad	0	19	11	21	51
Jelsa	0	5	4	25	34
Vrboska	1	1	4	25	31
Sučuraj	0	0	0	11	11
Ukupno prema vrsti	1	29	24	94	148

IZVOR: HR-DAZD -57, 1808. g. tit. XV. fil. I, rub. 10, br. 466.



*b) Brodari otoka Hvara prema lukama*⁴²⁵

Grad Hvar i okolica			
Vlasnik	Mjesto	Vrsta broda	Tonaža
Zuane Mengula	Lesina	gajeta	2 i 1/3
Abram Vucetich	Scogli	gajeta	2 i 1/3
Vincenzo Grabacich	Spiaggia	gajeta	1 i ¼
Spiro Tocigl	Lesina	gajeta	2 i 1/3
Zorzi Zarich	Lesina	gajeta	2 i 1/3
Lorenzo Fio	Lesina	gajeta	1 i ¼
Famiglia Stambach	Lesina	gajeta	1 i ¼
Gaspero Bagnos	Scogli	gajeta	2 i ½
Vincenzo Guglielmi	Lesina	gajeta	2 i ½
Domenico Tocigl	Lesina	gajeta	2 i ½
Domenico Tocigl (isti)	Lesina	gajeta	1 i ¼
Steffano Budrovich	Lesina	gajeta	3 i 1/2
Mattio Guglielmi	Lesina	bracera	6
Giacomo Vucetich	Lesina	bracera	5
Spiro Tocigl	Lesina	bracera	6
Stefano Vucetich	Lesina	bracera	6
Niccolò Marcovich	Lesina	bracera	5
Marco Raffaelli ⁴²⁶	Lesina	pelig	20
Zuane Desacco & Simon Fio ⁴²⁷	Lesina	pelig	25
Zuane Desacco ⁴²⁸	Lesina	pelig	30
Zuane Tudor	Grablie	pelig	15

⁴²⁵ Prethodno objavljeno u M. BRATANIĆ, 2011, 373–393.

⁴²⁶ Kapetan broda je Domenico Marcovich.

⁴²⁷ Suvlasništvo dvojice brodara.

⁴²⁸ Kapetan broda je Antonio Vucetich.

TABLICE I GRAFOVI

Stari Grad		
Vlasnik	Vrsta broda	Tonaža
Mattio Devlahovich	gajeta	1
Simon Vragnizan	gajeta	1
Giustino Bucchich	gajeta	1
Pietro Gelineo Bervaldi	gajeta	1
Vincenzo Deletis	gajeta	1
Zorzi Plancich	gajeta	1
Niccolò Mijch qm. Taddeo	gajeta	1
Mattio Gelineo	gajeta	1
Vincenzo Politeo	gajeta	1 i $\frac{3}{4}$
Antonio Boganich	gajeta	1 i $\frac{3}{4}$
Pietro Dulcich di Luca	gajeta	1 i $\frac{3}{4}$
Niccolò Babare	gajeta	2
Niccolò Babare (isti)	gajeta	3
Zorzi Sgnusevich	gajeta	2
Pietro Gelineo Bervaldi	gajeta	1
Antonio Boganich	gajeta	1 i $\frac{3}{4}$
Zuanne Covacevich	gajeta	2
Pietro Gelineo Bervaldi	gajeta	2
Niccolò Damianich	gajeta	3 i $\frac{1}{2}$
Stefano Vidovich	gajeta	3 i $\frac{3}{4}$
Antonio Budrovich	bracera	6
Zuanne Bugia	bracera	6
Niccolò Mijch	bracera	7

Stari Grad		
Tomaso Gercovich	bracera	8 i $\frac{3}{4}$
Anna Scuteri	bracera	9
Zuanne Mazeovich	bracera	10 i $\frac{3}{4}$
Domenico Scutari	bracera	12
Vicenzo Vlahovich	bracera	12
Vicenzo Zaninovich	bracera	4
Antonio Deletis	bracera	8 i $\frac{3}{4}$
Antonio Mijch	bracera	9
Pietro Gelineo Bervaldi	pelig	11 i $\frac{3}{4}$
Bartolo Bucich	pelig	12
Fratelli Fabiani	pelig	14 i $\frac{1}{2}$
Sabich	pelig	12
Ludovico Ivanissevich	pelig	14
Domenico Politeo	pelig	15
Marin Garbati	pelig	16
Vincenzo Mulanovich	pelig	17
Zorzi Radovinich	pelig	17
Cosmo Gelussich	pelig	17
Zorzi Sargianovich	pelig	18
Domenico Gelcich	pelig	23 i $\frac{1}{2}$
Fabian Fabrio	pelig	23 i $\frac{1}{2}$
Niccolò Scuteri	pelig	23 i $\frac{1}{2}$
Francesco Damianich	pelig	23 i $\frac{1}{2}$
Vincenzo Gliubich	pelig	28

TABLICE I GRAFOVI

Stari Grad		
Società Fratelli Gelcich ⁴²⁹	pelig	41
Vicenzo Stalio qm. Zuanne	pelig	47
Società Fratelli Gelcich ⁴³⁰	pelig	58 i ¾

Jelsa i okolica			
Vlasnik	Mjesto	Vrsta broda	Tonaža
Lazzaro Angelini	Gelsa	gajeta	1
Lazzaro Angelini (isti)	Gelsa	gajeta	1
Lazzaro Angelini (isti)	Gelsa	gajeta	1
Zuanne Angelovich	Gelsa	gajeta	1
Bartolo Sucevich	Gelsa	gajeta	1
Stefano Gamulin	Gelsa	gajeta	1
Cosmo Gamulin	Gelsa	gajeta	1
Antonio Dancevich	Gelsa	gajeta	1
Antonio Coludrovich	Gelsa	gajeta	1
Mattio Drincovich	Gelsa	gajeta	1
Domenico Trojanovich	Gelsa	gajeta	1
Lazzaro Angelini	Gelsa	gajeta	2
Lazzaro Angelini (isti)	Gelsa	gajeta	3
Lazzaro Angelini (isti)	Gelsa	gajeta	3
Niccolò Gamulin	Gelsa	gajeta	3
Stefano Gamulin	Gelsa	gajeta	3

⁴²⁹ Kapetan broda je Simon Vraghizan.

⁴³⁰ Kapetan broda je Simon Garbati.

Jelsa i okolica			
Cosmo Gamulin	Gelsa	gajeta	3
Zuanne Scrivanelli	Gelsa	gajeta	3
Niccolò Svatovich	Pitue	gajeta	3
Francesco Antichievich	Pitue	gajeta	3
Antonio Malich	Pitue	gajeta	3
Piero Petrovaz	Pitue	gajeta	3
Niccolò Beros	Zastrasischie	gajeta	2
Zorzi Draghicevich	Zastrasischie	gajeta	3
Zorzi Stradiot	Zastrasischie	gajeta	3
Michiele Radovani	Gelsa	bracera	5
Antonio Dancevich	Gelsa	bracera	4
Biasio Zuffich	Gelsa	bracera	4
Michiel Vujcich	Gelsa	bracera	6
Gregorio Palaversich	Gelsa	pelig	73
Antonio Radovani	Gelsa	pelig	30
Mattio Scrivanelli	Gelsa	pelig	38
Pietro Splivalo	Gelsa	pelig	25
Zuanne Dubocovich	Pitue	pelig	40

Vrboska i okolica			
Vlasnik	Mjesto	Vrsta broda	Tonaža
Antonio Fabio	Vrbosca	gajeta	1
Zorzi Cuparich	Vrbosca	gajeta	1
Zorzi Cuparich (isti)	Vrbosca	gajeta	1

TABLICE I GRAFOVI

Vrboska i okolica			
Giuseppe Cesareo	Verbosca	gajeta	1
Gerolimo Havana	Verbosca	gajeta	1
Pietro Cosmi	Verbosca	gajeta	1
Pietro Cosmi (isti)	Verbosca	gajeta	1
Paulo Brutapella	Verbosca	gajeta	1
Niccolò Fabrio	Verbosca	gajeta	1
Zuanne Boglich	Verbosca	gajeta	1
Zorzi Milota	Varbagnò	gajeta	1
Zorzi Cuparich	Verbosca	gajeta	1
Pietro Stipissich qm. Niccolò	Verbosca	gajeta	1
Niccolò Caronich	Verbosca	gajeta	1
Pietro Cosmi	Verbosca	gajeta	1
Pietro Cosmi (isti)	Verbosca	gajeta	1
Niccolò Fabrio	Verbosca	gajeta	1
Zuanne Boglich	Vrbosca	gajeta	1
Niccolò Resevich	Verbosca	gajeta	2
Domenico Matulich	Verbosca	gajeta	3
Luca Grabacich	Sfirze	gajeta	3
Antonio Fabrio	Verbosca	gajeta	3
Pietro Cosmi	Verbosca	gajeta	3
Gerolimo Havana	Verbosca	bracera	4
Niccolò Fabrio	Verbosca	bracera	4
Zorzi Cuparich	Verbosca	bracera	5
Luca Beritich	Verbosca	bracera	5

Vrboska i okolica			
Pietro Cosmi	Verbosca	bracera	5
Niccolò Rusevich	Verbosca	bracera	5
Mattio Garghichievich	Vrisnik	pelig	12
Fratelli Bogianich	Vrisnik	brik	235

Sućuraj		
Vlasnik	Vrsta broda	Tonaža
Stefano Barissich	gajeta	1
Michiel Franichievich	gajeta	1
Michiel Voinovich	gajeta	1
Zuanne Franichievich	gajeta	1
Stefano Barissich	gajeta	2
Francesco Franichievich qm. Michiel	gajeta	2
Francesco Franichievich qm. Niccolò	gajeta	2
Perina Babich	gajeta	2
Fratelli Carevich	gajeta	2
Mattio Bartulovich	gajeta	2
Società Francesco Perich e Fratelli Bulat	gajeta	2

TABLICA 5. *Brodovi otoka Hvara druge polovice 19. stoljeća prema temeljnim karakteristikama*

Brod	Vrsta	Tonaža	Brodogr.	Godina	Posada	Luka	Annuario marittimo
Angelo Custode	pelig	32	Milna	1828.	5	Cittavecchia	6/1856, 84
Angelo Custode (2.)	škuner	63	Spalato	1869.	4	Cittavecchia	20/1870, LV
Angelo Fedele	pelig	43	Curzola	1853.	5	Cittavecchia	4/1854, 127
Antun Petar	pelig	48	Volosca	1838.	4	Cittavecchia	31/1881, XLIV
Appollonia e Caterina	pelig	32	Fiume	1852.	4	Cittavecchia	4/1854, 100
Assunta	brigantin	126	All'Estero	nepoznata	6	Lesina	16/1866, 80-81
Assunta (2. brod)	brik-škuner	70	Lussinpic.	1873.	6	Lesina	16/1866, 80-81
Barun Rodić	pelig	36	Cherso	1836.	4	Gelsa	26/1876, LXX
Beato Elia Profeta	brigantin	235	Specia (in Grecia)	1850.	9	Sfirce/Stolivo	6/1856, 94
Bozja Providnost	goleta	62	Lussinpic.	1895.	5	Cittavecchia	46/1896, XXXVI
Bozja Providnost (ex Cigale)	loger	59	Lussinpiccolo	1873.	4	Cittavecchia	27/1877, LXX
Brat Antun	škuner	64	Meschizze	1862.	4	Cittavecchia/Gelsa	25/1875, LXVIII
Brat Antun G.	loger	78	Lussinpiccolo Cant. Cigale	1889.	4	Gelsa	40/1890, LXXX-LXXXI
Buon Padre	škuner	186	Barcola pr. Trieste	1863.	5	Lesina	22/1872, LXIII
Buona Amicizia	brigantin	224	Venezia	1837.	10	Gelsa/Buccari	6/1856, 99
Buone Madri	pelig	29	Milna	1852.	4	Cittavecchia	31/1881, XLIV
Carmelitano	pelig	48	Cittavecchia	1855.	5	Cittavecchia	6/1856, 103
Cattizza Maria (pria Trionfo)	brigantin	240	Trieste	1825.	8	Gelsa/ Vrisnich / Stolivo	4/1854, 100
Cosmo G. (ex Ardito)	škuner	110	Segna	1860.	6	Gelsa	24/1874, LXVII
Demetrio Fario	bark	325	Cittavecchia	1855.	10	Cittavecchia	5/1855, 106

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Brod	Vrsta	Tonaža	Brodogr.	Godina	Posada	Luka	Annuario marittimo
Divina Providenza	pelig	31	Cittavecchia	1863.	4	Cittavecchia	16/1866, 93-95
Dobri Pocetach	škuner	98	Levante	nepoznata	7	Lesina	6/1856, 114
Drustvo	pelig	23	Cittavecchia	1861.	3	Cittavecchia	37/1887, XCIV-XCV
Elena N.	škuner	99	Capodistria	1885.	4	Trieste	46/1896, XI
Erminia (pr. Mali Spiro)	pelig	42	Curzola	1852.	4	Lesina/Trieste	12/1862, 122-123
Fala Bogu	pelig	29	Milnà	1855.	4	Lesina	14/1864, 100-101
Figlio Unico	trabakul	45	Ancona	1861.	6	Cittavecchia	26/1876, LXXII
Filomena	bark-škuner	293	Sira	1892.	9	Lesina/Trieste	58/1908, XXXVI
Fortunato Quinto	pelig	16	Milnà	1854.	3	Lesina	8/1858, 134-135
Fortunato VI.	pelig	28	Cittavecchia	1864.	2	Lesina	15/1865, 102-103
Fortunato VII.	pelig	39	Curzola	1860.	4	Lesina	18/1868, LV
Galantino	pelig	33	Traù	1818.	4	Cittavecchia	4/1854, 118
Ganimede	pelig	30	Cittavecchia	1815.	5	Cittavecchia	4/1854, 117
Garbato	pelig	25	Fiume	1814.	4	Cittavecchia	4/1854, 119
Gaudenzio	pelig	32	Milnà	1833.	4	Cittavecchia	5/1855, 121
Genitor Nicolò	brik	368	Curzola	1854.	11	Gelsa/Trieste	16/1866, 106-107
Genitore Mosè	brik	370	Prince Edward Island	1865.	10	Gelsa/Trieste	17/1867, XXVIII-XXIX
Genitore Nicolò	bark	524	Dundee	1855.	11	Gelsa/Trieste	16/1866, 106-107
Gentile	pelig	22	S. Pietro (della Brazza)	1837.	4	Cittavecchia	4/1854, 119
Gentilissimo	pelig	28	Cittavecchia	1815.	4	Cittavecchia	4/1854, 119
Giorgio (ex Nicoletta V.)	goleta	81	Lussinpiccolo	1877.	5	Cittavecchia	36/1886, XCVIII-XCIX
Giorgio M.	škuner	84	S. Rocco pr. Trieste	1860.	5	Cittavecchia	24/1874, LXVII

TABLICE I GRAFOVI

Brod	Vrsta	Tonaža	Brodogr.	Godina	Posada	Luka	Annuario marittimo
Giorgio Macri	pelig	23	Spalato	1853.	4	Lesina	8/1858, 138-139
Giovanello	pelig	39	Spalato	1852.	4	Lesina	4/1854, 118
Giovanni	bark	378	Fiume	1860.	10	Cittavecchia	26/1876, XXXIX
Giovanni D.	bark	474	Curzola	1873.	10	Gelsa/Lesina	24/1874, XXIII
Giovannino	škuner	150	S. Rocco pr. Muggia	1862/3.	5	Cittavecchia	14/1864, 108-109
Girasole	pelig	29	Spalato	1825.	4	Gelsa/Segna	5/1855, 126
Giulietta e Romeo	pelig	35	Fiume	1853.	4	Cittavecchia	4/1854, 119
Giulietto	pelig	27	Cittavecchia	1815.	4	Cittavecchia	5/1855, 126
Giuseppe II	pelig	42	Cittavecchia	1852.	5	Verbosco/Cittavecchia	4/1854, 119
Giusseppino	pelig	18	Spalato	1839.	4	Lesina	4/1854, 118
Glorioso S. Antonio	pelig	47	Milnà	1850.	5	Cittavecchia	5/1855, 130
Gollià	pelig	38	Lovrana	1837.	5	Lesina	4/1854, 118
Gran Sultano	pelig	31	Cherso	1836.	5	Gelsa	4/1854, 118
Icaro	pelig	13	Milnà	1834.	4	Cittavecchia	4/1854, 123
Il Giglio	pelig	49	Venezia	1823.	4	Cittavecchia	8/1858, 138-139
Il grande S. Giovanni	pelig	36	Milnà	1854.	4	Gelsa	16/1866, 112-113
Illustre	pelig	40	Milnà	1828.	4	Cittavecchia	4/1854, 123
Illustre Pompeo	pelig	20	Cittavecchia	1839.	4	Cittavecchia	4/1854, 123
Industrioso	pelig	28	Milnà	1829.	5	Cittavecchia	4/1854, 123
Instancabile	pelig	23	Milnà	1828.	4	Cittavecchia	5/1855, 135
Intimo	pelig	22	Spalato	1829.	4	Cittavecchia	4/1854, 123
Iride	brigantin	250	Venezia	1825.	10	Cittavecchia	4/1854, 120
Istok	brik-škuner	78	Curzola	1860.	6	Lesina	17/1867, XXXVI-XXXVII

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Brod	Vrsta	Tonaža	Brodogr.	Godina	Posada	Luka	Annuario marittimo
Izglied N.	kuter	50	Curzola	1867.	?	Cittavecchia	22/1872, LXVI
Jugoslaven	trabakul	49	Segna	1861.	6	Cittavecchia/Segna	13/1863, 122-123
Junak	pelig	21	Ika pr. Lovrana	1851.	4	Cittavecchia	32/1882, LXVIII
Lelio	pelig	31	Milnà	1844.	4	Cittavecchia	4/1854, 127
Lessignano	pelig	28	Spalato	1849.	5	Lesina	4/1854, 127
Lisa J.	pelig	29	Milnà	1852.	4	Cittavecchia	32/1882, LXIX
Longobardo	pelig	31	Cittavecchia	1853.	4	Cittavecchia	4/1854, 126
Madonna Assunta	pelig	31	Milnà	1851.	4	Lesina	8/1858, 154-155
Madonna del Monte	pelig	15	Spalato	1831.	3	Lesina	4/1854, 137
Madonna della Salute	trabakul	50	Curzola	1858.	6	Gelsa	9/1859, 168-169
Madonna delle Grazie	pelig	48	Lesina	1857.	5	Lesina	9/1859, 168-169
Madonna di Dol	pelig	24	Cittavecchia	1825.	4	Cittavecchia	4/1854, 137
Madonna Krasna	pelig	35	Milnà	1845.	5	Gelsa	4/1854, 137
Magnifico	pelig	22	Cittavecchia	1840.	4	Cittavecchia	4/1854, 138
Mare	škuner	140	Curzola	1862.	5	Cittavecchia/Orebich	13/1863, 130-131
Marietta	brik-škuner	93	Curzola	1851.	9	Gelsa	4/1854, 133
Marietta D.	brik-škuner	220	Capodistria	1870.	6	Gelsa	22/1872, LXVII
Menelao	pelig	36	Milnà	1826.	4	Gelsa/Verbagne	5/1855, 151
Milislav Spahia	pelig	62	Lussinpiccolo	1877.	4	Cittavecchia/Trieste	34/1884, LXVI
Miracoloso S. Prospero	pelig	33	Spalato	1852.	4	Lesina	4/1854, 137
Miss Rosina	brigantin	87	Grecia	nepoznata	6	Vrisnich/Vrbagne	8/1858, 166-167
Modello	pelig	23	Milnà	1821.	4	Gelsa	4/1854, 136

TABLICE I GRAFOVI

Brod	Vrsta	Tonaža	Brodogr.	Godina	Posada	Luka	Annuario marittimo
Moisè Montefiore	bark	379	Withby (America)	1855.	10	Cittavecchia	36/1886, CLIV-CLV
Monaco	pelig	26	Fiume	1814.	4	Lesina	4/1854, 136
Mosè	pelig	33	Curzola	1845.	3	Lesina	11/1861, 166-167
Natalizio	pelig	20	S. Pietro (della Brazza)	1833.	4	Cittavecchia	4/1854, 142
Nicoletta	škuner	59	Milnà	1860.	4	Lesina	23/1873, LXXIV
Nicolò	pelig	44	Cittavecchia	1854.	4	Cittavecchia	6/1856, 160
Nicolò e Maria	pelig	32	nepoznato	nepoznata	4	Cittavecchia	23/1873, LXXIV
Nicolò Pietro (pria Ivan)	brigantin	129	Lussinpiccolo	1850.	6	Cittavecchia	5/1855, 158
Nicolò Santo	pelig	31	Spalato	1816.	5	Cittavecchia	4/1854, 142
Nuova Sorte	pelig	57	Rovigno	1821.	4	Lesina	4/1854, 142
Otac-Vicko	škuner	94	Cittavecchia	1871.	4	Cittavecchia	22/1872, LXVIII
Pellegrino (pria "Ures")	brigantin	360	Capodistria	1856.	6	Lesina	20/1870, XL
Pietro e Simeona	pelig	38	Lovrana	1837.	4	Cittavecchia	23/1873, LXXV
Posidon	loger	61	Lussinpiccolo	1877.	4	Gelsa	53/1903, XXXIX
Real Salmista	brigantin	218	Fiume	1845.	10	Lesina/Trieste	10/1860, 170-171
S. Gaetano (pria Narciso)	pelig	34	Spalato	1837.	5	Lesina	4/1854, 160
S. Giacomo	pelig	20	Spalato	1834.	5	Cittavecchia	4/1854, 160
S. Nicolò (Padre Nicolò)	pelig	33	Cittavecchia	1853.	4	Cittavecchia	4/1854, 160
S. Nicolo e Madonna	pelig	36	Verbosca	1870.	4	Cittavecchia	21/1871, LXIX
Skenderbeg	škuner	69	Milnà	1860.	4	Lesina	22/1872, LXIX
Skenderbegh	pelig	22	Milnà	1854.	4	Cittavecchia	5/1855, 182
Sklad	pelig	27	Verbosca	1878.	3	Gelsa	51/1901, XXXIII

Brod	Vrsta	Tonaža	Brodogr.	Godina	Posada	Luka	Annuario marittimo
Socrate	brigantin	126	Estera Construz.	nepoznata	6	Lesina	14/1864, 148-149
Tonino	pelig	44	Cittavecchia	1864.	5	Cittavecchia	15/1865, 148-149
Unione (Giorgietto)	pelig	45	Milnà	1854.	4	Cittavecchia	5/1855, 192
Vincenzio	loger	87	nepoznato	nepoznata	4	Lesina	22/1872, LXX
Vincenzo	škuner	71	Civitanuova	1862.	4	Lesina/Trieste	31/1881, XLIX

TABLICA 6. Brodovi otoka Hvara druge polovice 19. stoljeća prema vlasnicima i kapetanima poredanim kronološki

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Appollonia e Caterina	Sarianovich Giorg.	1854	Cittavecchia	16	4/1854, 100
Sarcanovich Giorg. 1854	Gliubich Domen.	1854	Cittavecchia	8	4/1854, 100
Gliubich Domenico di Pietro 1855-57	Gliubich Domen.	1855-57	Cittavecchia	24	5/1855, 85
Cattizza Maria (pria Trionfo)	Bojanich Matteo	1854-55	Vrisnich	24	4/1854, 100, 5/1855, 100
Lucich Giov. 1854-55					
Miglievich Antonio 1856-57	Bojanich Matteo	1856-57	Vrisnich	10	6/1856, 162
	Gamulin Nicolò		Gelsa	10	
	Miglievich Antonio		Stolivo	4	
Ganimede	Ostoich Florio	1854-55	Cittavecchia	24	5/1855, 121
Politeo Pietro	Politro Pietro			24	
Galantino	Marcovich Antonio	1854-55	Cittavecchia	24	4/1854, 118,
Marcovich Antonio					5/1855, 120
Gollia	Samohod Giovanni	1854-72	Lesina	24	4/1854, 118,
Samohod Giovanni					22/1872, LXV

TABLICE I GRAFOVI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Giusseppino	Fiò Simeone q.m. Lorenzo	1854	Lesina	24	4/1854, 118
Fiò Lorenzo di Sim.					
Gran Sultano	Bojanich Matteo	1854-57	Vrisnik	24	4/1854, 118, 7/1857, 134
Bojanich Matteo 1854-57	Samulin Nicolò		Gelsa	24	
Gamulin Nic. qm. Cosmo 1862-72	Dubocovich Giovanni. qm. Nicolò	1862-72	Gelsa	24	12/1862, 138-139, 22/1872, LXV
Gamulin Antonio 1873, 75	Gamulin Antonio	1873-75	Gelsa	24	23/1873, LXXII, 25/1875, LXX
Illich Pietro 1874					
Giovanello	Marcovich Pietro	1854-55	Lesina	24	4/1854, 118, 5/1855, 125
Marcovich Pietro					
Giulietta e Romeo	Bianchini Giorgio	1854-55	Cittavecchia	24	4/1854, 119, 5/1855, 126
Bianchini Giorgio 1854-55, 1869-72					
Bianchini Domenico 1873-76	Bianchini Giorgio	1869-76			19/1869, LXIII, 26/1876, LXXIII
Gentile	Gercovich Vinc.	1854-58	Cittavecchia	24	4/1854, 119, 8/1858, 136-137
Gercovich Vinc.					
Gentilissimo	Polich Stefano	1854-56	Cittavecchia	24	4/1854, 119, 6/1856, 127
Polich Giorgio	Tanasovich Ant.			24	
Giuseppe II	Sassunich Luca	1854	Verbosca	24	4/1854, 119
Sassunich Luca 1854	Lucich Vincenzo			24	
	Lucich Domenico			24	
Zecchinelli Ant. fu Gior. 1862, Chirco Gregorio 1863, Maroevich Giorgio 1864-68, Maroevich Francesco 1869-71	Maroevich Giorgio qm. Giovanni	1862-71	Cittavecchia	24	12/1862, 134-135, 21/1871, LXV

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Garbato	Garbati Vicenzio	1854	Cittavecchia	24	4/1854, 119
Iride	Gliubich Stefano	1854-55	Cittavecchia	7	4/1854, 120, 5/1855, 136
Giurchetta Antonio 1854	Giurchetta Antonio		Verbosco	3	
Poscher Gius. Enr. 1855	Ostoich Florio		Cittavecchia	7	
	Scuttari Pietro		Cittavecchia	7	
Carmelich Matteo, 1856	Scuttari Pietro	1856	Cittavecchia	8	6/1856, 140
	Ostoich Florio			8	
	Gliubich Stefano			8	
Intimo	Gercovich Nicolò	1854-58	Cittavecchia	24	4/1854, 123, 8/1858, 148-149
Gercovich Nicolò 1854-58	Gercovich Nicolò				
nepoznat	Gercovich Caterina nata Botteri	1861-63	Cittavecchia	24	11/1861, 144-145, 13/1863, 120-121
Illustre	Stalio Giovanni	1854-60	Cittavecchia	24	4/1854, 123, 10/1860, 134-135
Stalio Cosmo, 1854-76	Stalio Giovanni	1855	Cittavecchia	24	5/1855, 134
	Stalio Cosmo di Giovanni	1861-66	Cittavecchia	24	11/1861, 142-143, 16/1866, 112-113
	Stalio Vincenzo	1867-69	Cittavecchia	24	17/1867, XXXIV-XXXV, 19/1869, LXIV
Petricevich Filippo, 1877	Stalio Cosmo	1870-77	Cittavecchia	24	20/1870, LVII, 27/1877, LXXIII
Industrioso	Giustinianovich Nicolò	1854-55	Cittavecchia	24	4/1854, 123, 5/1855, 135
Radovinich Luigi					
Icaro	Gliubich Vincenzo	1854	Cittavecchia	24	4/1854, 123
Gliubich Vincenzo					

TABLICE I GRAFOVI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Illustre Pompeo	Stalio Vincenzo	1854	Cittavecchia	24	6/1856, 143
Stalio Vincenzo					
Longobardo	Gelcich Vicenzo	1854-59	Cittavecchia	24	4/1854, 126,
Gelcich Vicenzo	Gelcich Giovanni			24	9/1859, 166-167
Lelio	Vragnizzan Vinc.	1854-56	Cittavecchia	24	4/1854, 127, 6/1856, 142
Politeo Vincenzo 1854 Fabrio Ant. q. Fab., 1855-56					
Angelo Fedele	Stalio Cosmo	1854-63	Cittavecchia	24	4/1854, 127, 13/1863, 78-79
Stalio Angelo					
Lessignano	Samohod Nicolò	1854-66	Lesina	24	4/1854, 127, 16/1866, 116-117
Samohod Nicolò					
Marietta	Dubocovich Nadalin Giovanni qm. N.	1854-71	Gelsa	24	4/1854, 133, 21/1871, XXXIV
Tugnizza Giuseppe 1854 Zuviteo Giorgio di Nicolò 1855 Tugnizza Giuseppe 1856 Gamulin Matteo 1857-70 Capponi Venceslao Nat. 1871					
Monaco	Tocigl Gasparo	1854-57	Lesina	24	4/1854, 136, 7/1857, 159
Tocigl Luka di G.					
Modello	Radicich Giovanni	1854-56	Gelsa	24	4/1854, 136, 6/1856, 155
Radicich Nicolò					
Madonna del Monte	Novack Matteo	1854-64	Lesina	24	4/1854, 137, 14/1864, 120-121
Novack Giorgio					
Madonna di Dol	Vrancovich Pietro	1854-55	Cittavecchia	24	4/1854, 137, 5/1855, 144
Vrancovich Giov.					
Miracoloso S. Prospero	Marcovich Pietro	1854-64	Lesina	24	4/1854, 137, 14/1864, 128-129
Marcovich Nicolò					

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Madonna Krasna	Bojanich Matteo	1854-58	Vrisnich	24	4/1854, 137, 8/1858, 154-155
Gamulin Nicolò 1854-55 Gamulin Antonio 1856-58	Gamulin Nicolò		Gelsa	24	
Bojanich Matteo 1859-61 Gamulin Giorgio di Gius. 1862-63	Bojanich Matteo	1859-63	Vrisnich	24	9/1859, 168-169, 13/1863, 126-127
Covacich Domenico 1874	Bojamich Matteo (Vjerojatno isti Bojanich! op. MB)	1874	Verbosca	24	24/1874, LXIX
Magnifico	Milassich Giuseppe	1854	Cittavecchia	24	4/1854, 138
Milassich Giuseppe 1854	Bogdanich Nicolò			24	
Budrovich Franc. qm. Pietro 1855-58	Budrovich Francesco qm. Pietro	1855-58	Cittavecchia	24	5/1855, 145, 8/1858, 156-157
Dubrovich Francesco qm. Pietro 1859	Dubrovich Francesco qm. Pietro	1859	Cittavecchia	24	9/1859, 170-171
Natalizio	Scuttari Pietro	1854-55	Cittavecchia	24	4/1854, 142
Rossini Domenico					5/1855, 156
Nicolò Santo	Gliubich Andrea	1854-58	Cittavecchia	24	4/1854, 142, 8/1858, 170-171
Gliubich Andrea					
Nuova Sorte	Novach Giorgio	1854	Lesina	24	4/1854, 142
Novach Giorgio 1854					
Vucetich Giorgio 1857-58	Vucetich Giorgio	1857-58	Lesina	24	7/1857, 165, 8/1858, 172-173
S. Gaetano (pria Narciso)	Samohod Nicolò	1854-61	Lesina	24	4/1854, 160, 11/1861, 192-193
Samohod Nicolò 1854-61					
Bangos-Maricich Nicolò di Antonio 1862-64	Bangos-Maricich Nicolò di Antonio	1862-64	Lesina	24	12/1862, 188-189, 14/1864, 146-147

TABLICE I GRAFOVI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo	
S. Giacomo	Novak Tomaso	1854	Cittavecchia	24	4/1854, 160	
Novak Tomaso						
S. Nicolò (Padre Nicolò)	Buich Antonio	1854-64	Cittavecchia	24	4/1854, 160, 14/1864, 146-147	
Buich Antonio 1854-64	Buich Giovanni		Cittavecchia	24		
Jelich Baldassare – Ternova 1890-92	Lussich Vincenzo fu Nicolò	1890-92	Cittavecchia	24	40/1890, LXXXIV-LXXXV, 42/1892, XLII	
Angelo Custode (pria Lesto Delfino)	Stalio Vincenzo di Giovanni	1856-69	Cittavecchia	24	6/1856, 84, 19/1869, LIX	
Stalio Vincenzo di Giovanni 1856-63 Garbati Giuseppe 1864-67 Stalio Vincenzo 1868-69						
Demetrio Fario	Politeo Vito	1855-61	Cittavecchia	1	5/1855, 106, 11/1861, 114-115	
Poscher Luigi Fr. 1855 Viscovich Giusep. di Antonio 1856 Ivanissevich Pietro 1857-60 Radovani Trif. fu Paolo 1861	Polich Stefano			1		
	Illich Stefano			2		
	Gliubich Stefano			4		
	Vragnizan Vinc.			1		
	Ostoich Florio			1		
	Fabiani Pietro			4		
	Botteri Giovanni			5		
	Slodre Antonio			Spalato		3
	Vidali Matteo					2

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Scrivanelli Andrea fu Serafino 1862-63	Ostoich Florio	1862-63	Cittavecchia	1	12/1862, 114-115, 13/1863, 98-99
	Vragnizan Vinc.			1	
	Eredità giacente di Stef. Polich			1	
	Eredità giacente di Vito Politeo			1	
	Fabiani Pietro			4	
	Botteri Giovanni			5	
	Ivanissevich Pietro			3	
	Vidali Matteo			Spalato	
	Gliubich Stefano		Cittavecchia	4 i 1/4	
Gliubich Andrea 1864-66	Fabiani Pietro	1864-66	Cittavecchia	4	14/1864, 92-93, 16/1866, 92-93
	Ostoich Stefano			1	
	Eredità giacente di Vito Politeo			1	
	Eredità giacente di Stef. Polich			1	
	Vragnizan Vincenzo			1	
	Gliubich Stefano			9 i 1/4	
	Vidali Matteo		Spalato	3 i 3/4	
	Ivanissevich Pietro		Cittavecchia	3	
Gaudenzio	Budrovich Margarita ved. e fil.	1855-65	Cittavecchia	24	5/1855, 121, 15/1865, 104-105
Budrovich Giov. q. Pietro 1855 Dubrovich Giov. 1856 Budrovich Giovan. 1857-65					
Girasole	Vranyczany Giov. Ant. cav.	1855-58	Segna	12	5/1855, 126,
Scrivanelli Andrea di Serafino	Dubocovich Nadalin Matteo		Gelsa	12	8/1858, 140-141

TABLICE I GRAFOVI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Giulietto	Ostoich Florio fu Andra	1855	Cittavecchia	24	5/1855, 126
Fabris Domen. di Girolamo					
Glorioso S. Antonio	Plancich Nicolò q. Giovanni	1855-67	Cittavecchia	24	5/1855, 130, 17/1867, XXXII-XXXIII
Plancich Nicolò q. Giovanni					
Instancabile	Marincovich Paolo di Nicolò	1855-57	Cittavecchia	24	5/1855, 135, 7/1857, 138
Marincovich Paolo di Nicolò					
Menelao	Dubocovich Nadal. Giovanni qm. N.	1855	Gelsa	24	5/1855, 151
Sucevich Bartol. di Giovanni 1855 Pavicich Pietro Giuseppe 1866	Pavicich Pietro Giuseppe	1856	Verbagne	24	6/1856, 153
Nicolò Pietro (pria Ivan)	Politeo Pietro Telesforo	1855-57	Cittavecchia	24	5/1855, 158, 7/1857, 163
Camemarovich Giacomo 1855, 1857 Camemarovich Pietro 1856					
Skenderbegh	Gliubich Vincenzo	1855-56	Cittavecchia	24	5/1855, 182, 6/1856, 181
Gliubich Vinc. qm. Franc.					
Unione (Giorgietto)	Vragnizan Florio	1855	Cittavecchia	24	5/1855, 192
Barbarovich Ant. di Francesco 1855	Barbarovich Cater.	1855	Milna	24	5/1855, 192
Rossini Dom. fu Matteo 1859-80 Rossini Giorgio 1881-1904	Scutteri Pietro fu Dom.	1859-66	Cittavecchia	24	9/1859, 148-149, 16/1866, 106-107
	Rossini Domenico fu Matteo	1867-1904	Cittavecchia	24	17/1867, XXX-XXXI, 54/1904, XXXVI
Beato Elia Profeta	Xigga Antonio di Diodato	1856	Stolivo	4	6/1856, 94
Antonio di Diodato	Zarich Giovanni	1856	Sfirze	20	6/1856, 94

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Buona Amicizia	Dubocovich Matteo	1856-57	Gelsa	16	6/1856, 99,
Vernich Vincenzo 1856-57	Vernich Vincenzo		Buccari	8	7/1857, 102
Martinich Francesco 1858	Dubocovich Matteo	1858	Gelsa	24	8/1858, 106-107
Carmelitano	Marcovich Antonio	1856-60	Cittavecchia	24	6/1856, 103, 10/1860, 102-103
Marcovich Antonio					
Dobri Pocetach (pria con bandiera ottomana sotto il nome Possidon)	Novach Giorgio	1856-59	Lesina	12	6/1856, 114, 9/1859, 126-127
nepoznat 1856 Novach Vincenzio 1857-59	Novach Vincenzio			12	
Genitor Nicolò	Dubocovich Giovanni	1856-65	Gelsa	24	6/1856, 125, 15/1865, 104-105
Babarovich Franc. 1856-57 Dubocovich Nicolò di Giovanni 1858-59 Ciuciukovich Paolo 1860-61 Thian Lorenzo di And. 1862-63 Dubocovich Antonio 1864 Goich Giov. Franc. prov. 1865					
Nicolò	Radovinich Luigi	1856	Cittavecchia	24	6/1856, 160
Radovinich Luigi					
Fortunato Quinto	Novak Giorgio di Giacomo	1858-61	Lesina	24	8/1858, 134-135, 11/1861, 128-129
Novak Giorgio di Giacomo					
Il Giglio	Radovinich Luigi	1858-66	Cittavecchia	24	8/1858, 138-139, 16/1866, 112-113
Radovinich Luigi 1858-61 Radovinich Stef. di Luigi 1862-68	Gliubich Nicolò	1867-68	Cittavecchia	24	17/1867, XXXIV-XXXV

TABLICE I GRAFOVI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Giorgio Macri	Vlastelizza Domenica ved.	1858	Lesina	24	8/1858, 138-139
Vlastelizza Giorgio	Vlastelizza Giorgio				
Madonna Assunta	Novach Tomaso	1858-62	Lesina	24	8/1858, 154-155, 12/1862, 150-151
Novach Tomaso					
Miss Rosina (pr. con bandiera greca col nome S. Nicolò, poi Ibraila)	Pavicich Pietro Gius.	1858-59	Verbagno	12	8/1858, 166-167, 9/1859, 180-181
Pavicich Pietro Gius. 1858 Pavicich Matteo di Ant.	Bojanich Matteo		Vrisnich	12	
Madonna delle Grazie	Tocigl Luca di Gasp.	1859-76	Lesina	24	9/1859, 168-169, 26/1876, LXXIV
Tocigl Luca di Gasp.					
Madonna della Salute	Gamulin Ant.	1859-76	Gelsa	4	9/1859, 168-169, 26/1876, LXXIV
Gamulin Antonio 1859-65 Gamulin Vincenzo 1866 Gamulin Antonio 1867-73 Gamulin Nicolò 1874-76	Gamulin Nicolò			4	
	Dubocovich Giov. Natal.			12	
	Gamulin Matteo			4	
Real Salmista	Novack Tommaso	1860-63	Lesina	12	10/1860, 170-171, 13/1863, 152-153
Novach Giacomo	Mikocz Caterina vedova		Trieste	12	
Mosè	Novack Tommaso. di Giac.	1861-77	Lesina	24	11/1861, 166-167, 27/1877, LXXIII
Bagnos Marich Prospero di Nicolò 1861-64 Novack Giorgio 1865-67 Novak Tommaso 1868-77					
Erminia (pr. Mali Spiro)	Novak Vinc. di Giac.	1862-64	Lesina	16	12/1862, 122-123, 14/1864, 98-99
Novak Vinc. di Giac. 1862-64	Gentilomo Gerolamo di Moisè		Trieste	8	

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Jugoslaven	Vlahovich Vincenzo, fratelli di Nicolò	1863-75	Cittavecchia	12	13/1863, 122-123, 25/1875, XCV
Vlahovich Vincenzo 1863-68 Devlahovich Giorgio 1869-75	Vlahovich Antonio		Segna	12	
Mare	Ivanissevich Dr. Giov.	1863-72	Orebich di Sabionc.	12	13/1863, 130-131, 21/1871, LXVII
Ivanissevich Pietro 1863 Zuviteo Giorgio 1864 Zuviteo Antonio 1865-71	Ivanissevich Pietro		Cittavecchia	12	
Gliubich Nicolò 1872-73 Mihicich Luigi 1874-77 Fabiani Domenico 1878-79 Medanich Pasquale 1880-82	Ivanissevich Pietro	1872-82	Cittavecchia	24	22/1872, LXVII, 32/1882, LXIX
Fala Bogu	Vucetich Simeone	1864-75	Lesina	24	14/1864, 100-101, 25/1875, LXIX
Vucetich Simeone					
Giovannino	Gelcich Ambrogio	1864-69	Cittavecchia	24	14/1864, 108-109, 18/1869, XVIII
Gelcich Pietro 1864-66 Zuviteo Giorgio 1867					
Gelcich Pietro 1868 Console Benedetto 1869-71	Gelcich Giovanni	1870-71	Cittavecchia	24	20/1870, LVII, 21/1871, LXV
Zuviteo Antonio 1872-74 Botterini Marco A. 1875	Fabrio Marino	1872-75	Cittavecchia	9	22/1872, LXV, 25/1875, LXX
	Zuviteo Antonio			6	
	Gelcich Giovanni			9	
Buich Giovanni 1876-76 Villicich Vincenzo 1878-79 Buich Antonio 1880	Fabrio Marino	1876-80	Cittavecchia	9	26/1876, LXXIII, 30/1880, LXX
	Buich Giovanni e Vincenzo fratelli			6	
	Marcovich Pietro			9	
Socrate	Novak Tomaso	1864	Lesina	24	14/1864, 148-149
Novak Domenico					

TABLICE I GRAFOVI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Fortunato VI.	Novack Giorgio	1865-66	Lesina	24	15/1865, 102-103, 16/1866, 104-105
Novack Vincenzo 1865					
Novack Giorgio 1866-68 Roich Enrico 1869-71	Novak Vincenzo	1867-71	Lesina	8	17/1867, XXVIII- XXIX, 21/1871, LXIV
	Novak Giorgio			8	
	Novak Giacomo			8	
Tonino	Ivanissevich Pietro	1865-86	Cittavecchia	24	15/1865, 148-149, 36/1886, CIV-CV
Budrovich Francesco 1865-66 Ivanissevich Tommaso, 1867—85 Garbati Giuseppe 1886					
Assunta	Novack Tommaso	1866-67	Lesina	24	16/1866, 80-81, 17/1867, VIII-IX
Linardovich Ton. Maria					
Divina Provvidenza	Garbati Vincenzo	1866-76	Cittavecchia	24	16/1866, 93-95 26/1876, LXXI
Garbati Giuseppe					
Genitore Nicolò (pria con band. inglese col nome "Humphrey-Nelson")	Dubocovich Giovanni	1866-72	Gelsa	16	16/1866, 106-107, 22/1872, XX
Cranotich Francesco 1866 Dubocovich-Nadalini A. 1867 Scrivanelli Andrea 1868 Cossovich Diodato 1869-71 Lallich Troifone 1872	Gentilomo Gerolamo		Trieste	8	
Il grande S. Giovanni	Dubocovich Matteo	1866-68	Gelsa	24	16/1866, 112-113 18/1868, LVII
Gamulin Giorgio 1866-68					
Covacich Antonio 1872-81	Dubocovich Nicolò	1872-81	Gelsa	24 (zaj.)	22/1872, LXVI, 31/1881, XLVII
	Dubocovich Giovanni			24 (zaj.)	

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo	
Genitore Mosè (pria con band. inglese col nome "Balmoral")	Gentilomo Gerolamo	1867-72	Trieste	8	17/1867, XXVIII-XXIX, 22/1872, XX	
Cranotich Francesco 1867 Colludrovich Pietro 1868-72	Dubocovich Giovanni		Gelsa	16		
Istok (pria "Scuner" ed era munito di semplice Licenza al piccolo cabotaggio)	Novak Giacomo	1867-71	Lesina	8	17/1867, XXXVI-XXXVII, 21/1871, XXVIII	
Novak Giacomo 1868-71, 1875, 1878-89	Novak Vincenzo			8		
	Novak Giorgio			8		
Gamulin Vincenzo 1872-73 Novak Vincenzo 1874 Novak Vincenzo 1876	Novak Giacomo	1872-75	Lesina	8	22/1872, LXVI, 25/1875, LXX	
	Novak Vincenzo			8		
	Gamulin Vincenzo		Gelsa	8		
	Novak Giacomo	Novak Vincenzo	1876	Lesina	12	26/1876, LXXIII
					12	
Novak Domenico 1877	Novak Giacomo	1877-80	Lesina	24	27/1877, LXXIII, 30/1880, LXXI.	
Cosmo G. (ex Ardito)	Gamulin Antonio	1868-69	Gelsa	12	18/1868, LI	
Gamulin Vincenzo 1868 Andreis Luigi 1869	Dubocovich Giovanni			12		
Damianich Nicolò 1870-71 Gamulin Matteo 1872-74	Gamulin Antonio	1870-73	Gelsa	12	20/1870, LIV, 24/1874, LXIV	
	Dubocovich Nicolò			12		
Gamulin Cosmo 1874-80	Gamulin Matteo	1874-80	Gelsa	12	24/1874, LXVII, 30/1880, LXIX	
	Dubocovich Nicolò			12		
Petrich Antonio 1881-82 Vuscovich Michele 1883-84	Gamulin Matteo	1881-89	Gelsa	16	31/1881, XLV, 39/1889, LXXVIII-LXXIX	
Parsich Antonio 1885-88 Gamulin Serafino 1889	Petrich Nicolò		Bol	8		

TABLICE I GRAFOVI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Fortunato VII.	Novak Giorgio	1868-70	Lesina	24	18/1868, LV, 20/1870, LVI
Novak Giorgio					
Pellegrino (pria "Ures")	Novak Vincenzo	1870-84	Lesina	10	20/1870, XL, 34/1884, LII
Novak Domenico 1870-75, 1877	Novak Giorgio			7	
Glasar Anselmo 1876 Glasar Anselmo 1878-80 Novak Domenico 1881-84	Novak Giacomo			7	
S. Nicolo e Madonna	Marincovich Antonio	1871-77	Cittavecchia	24	21/1871, LXIX,
Marincovich Antonio					27/1877, LXXV
Izgleđ N.	Marovich Francesco	1872	Cittavecchia	24	22/1872, LXVI
Marovich Francesco					
Marietta D.	Dubocovich Nicolò fu Giovanni	1872-94	Gelsa	12	22/1872, LXVII 47/1897, XLI
Damianich Nicolò 1872-78 Vuscovich Michele 1879-81, 1887-92 Gamulin Cosmo 1882-86 Gercovich Luca G. 1893 Gercovich Nicolò 1894	Dubocovich Antonio fu Giovanni			12	
Otac-Vicko	Gercovich Luca Giorgio	1872-92	Cittavecchia	24	22/1872, LXVIII, 42/1892, XLII
Gercovich Luca Giorgio 1872-84, 1886-89 Gercovich Vincenzo 1885 Gercovich Nicolò 1890-92					
Skenderbeg	Novak Giorgio	1872	Lesina	24	22/1872, LXIX
Novak Giorgio					
Vincenzio	Gamulin Vincenzo	1872-73	Gelsa	8	22/1872, LXX, 23/1873, LXXVI
Novack Giacomo 1872-73	Novack Vincenzo		Lesina	8	
	Novack Giacomo			8	

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Polich Stefano 1876-77	Novack Vincenzo	1876	Lesina	12	26/1876, LXXVIII
	Novack Giacomo			12	
	Novack Vincenzo	1877	Lesina	24	27/1877, LXXVI
Novak Nicolò 1878-79 Peselj Francesco 1880	Novack Vincenzo	1878-80	Lesina	12	28/1878, LXXIII, 30/1880, LXXIII
	Novak Giorgio			12	
Buon Padre	Novak Giorgio	1872-73	Lesina	8	22/1872, LXIII, 23/1873, LXIX
Novak Giacomo	Carcovich Ambrogio			16	
Nicoletta	Novak Giorgio	1873-77	Lesina	24	23/1873, LXXIV 27/1877, LXXIV
Novak Giorgio 1873-74 Roich Enrico 1875 Novak Nicolò 1876-77					
Nicolò e Maria	Petraich Nicolò	1873-76	Cittavecchia	24	23/1873, LXXIV, 26/1876, LXXV
Petraich Nicolò					
Pietro e Simeona	Covaceich Pietro	1873-77	Cittavecchia	24	23/1873, LXXXV, 27/1877, LXXXV
Covaceich Pietro					
Giovanni D.	Dulcich-Hraste Matteo	1874-88	Bruscie	3	24/1874, XXIII, 38/1888, XLIV-XLV
Dulcich-Hraste Matteo 1874-78,80-81, 84 Cassandrich Nicolò 1879 Buich Giovanni 1882-83, 85-88	Ditta N.A. Dubocovich		Gelsa	21	
Angelo Custode (2.)	Stalio Vincenzo fu Giov	1870-94	Cittavecchia	24	20/1870, LV, 44/1894, XXXIV
Stalio Vincenzo 1870-77 Stalio Matteo 1878-85 Lucich Giorgio 1886 Luzianovich Pietro 1887 Vitcovich Giovanni 1888-90 Paicurich Franc. 1891-92 Tocign Giovanni 1893-94					
Stoich Romualdo 1895-98	Stalio Giovanni	1895-98	Cittavecchia	12	45/1895, XXXIV, 48/1898, XXXIV
	Stalio Paolo			12	

TABLICE I GRAFOVI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Giorgio M.	Maroevich Giorgio	1874-84	Cittavecchia	9	24/1874, LXVII,
Maroevich Francesco 1874-79, 1881-84 Curtini Giov. Giorgio 1880	Maroevich Francesco			15	34/1884, LXVI
Brat Antun	Illich Pietro	1875-77	Cittavecchia	8	25/1875, LXVIII,
Illich Pietro 1875-77	Gamulin Vincenzo fu Cosmo		Gelsa	16	27/1877, LXX
Gamulin Vincenzo 1878-79, 1881-84 Rubelli Luigi 1880 Lucich Giorgio 1885 Gamulin Serafino 1886	Gamulin Vincenzo fu Cosmo	1879-88	Gelsa	24	29/1879, LXX, 38/1888, XC-XCI
Giovanni	Radovani Trifone	1876-78	Cittavecchia	24	26/1876, XXXIX,
Radovani Trifone					28/1878, LX
Barun Rodić	Gamulin Ant. fu Cosmo	1876-80	Gelsa	24	26/1876, LXX, 30/1880, LXVIII
Gamulin Giorgio 1876-78 Gamulin Vincenzo 1879-80					
Figlio Unico	Zuviteo Antonio	1876-81	Cittavecchia	24	26/1876, LXXII, 31/1881, XLVI
Zuviteo Antonio					
Bozja Providnost (ex Cigale)	Garbati Giovanni	1877-87	Cittavecchia	12	27/1877, LXX, 37/1887, XCIV-XCV
Garbati Giuseppe 1877-86	Garbati Giuseppe			12	
Gliubich Antonio fu Giorgio 1887-95	Garbati Giovanni fu Vincenzo	1888-95	Cittavecchia	16	38/1888, XC-XCI
	Gliubich Antonio fu Giorgio			8	45/1895, XXXV
Antun Petar	Plancich Nicolò fu Giov.	1881	Cittavecchia	24	31/1881, XLIV
Plancich Nicolò					
Assunta (2. brod)	Scrivanelli Andrea fu Serafino	1881-84	Gelsa	24	31/1881, XLIV,
Scrivanelli Andrea					34/1884, LXIV

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Buone Madri	Illich Pietro	1881	Cittavecchia	16	31/1881, XLIV
Illich Pietro	Garbati Giovanni	1881	Cittavecchia	4	31/1881, XLIV
	Garbati Giuseppe	1881	Cittavecchia	4	31/1881, XLIV
Vincenzo	Novak Vincenzo	1881	Lesina	12	31/1881, XLIX
Novak Nicolò 1881	Novak Giorgio			12	
Novak Giacomo 1882 Novak Vincenzo 1883 Foretich Giovanni 1884	Novak Vincenzo	1882-88	Lesina	12	32/1882, LXXI, 38/1888, XCVIII- XCIX
	Farchi Achille		Trieste	6	
	Zwillichievich Agostino		Trieste	6	
Novak Giacomo da Spalato 1885-88	Farchi Achille	1889	Trieste	6	39/1889, LXXXVI- LXXXVII
	Novak Vincenzo		Spalato	18	
Junak	Covacich Antonio fu Gregorio	1882	Cittavecchia	24	32/1882, LXVIII
Covacich Antonio					
Lisa J.	Illich Pietro fu Taddeo	1882-83	Cittavecchia	24	32/1882, LXIX, 33/1883, LXXI
Illich Pietro					
Mica	Ditta N. A. Fratelli Dubokovich fu Giov.	1882-1913	Gelsa	24	32/1882, XCVIII 63/1913, LXXIII
Cindre Simeone					
Milislav Spahia	Duboković Giovanni	1884-85	Cittavecchia	12	34/1884, LXVI, 35/1885, LXVII
Covacich Antonio	Covacevich Alessandro		Trieste	12	

TABLICE I GRAFOVI

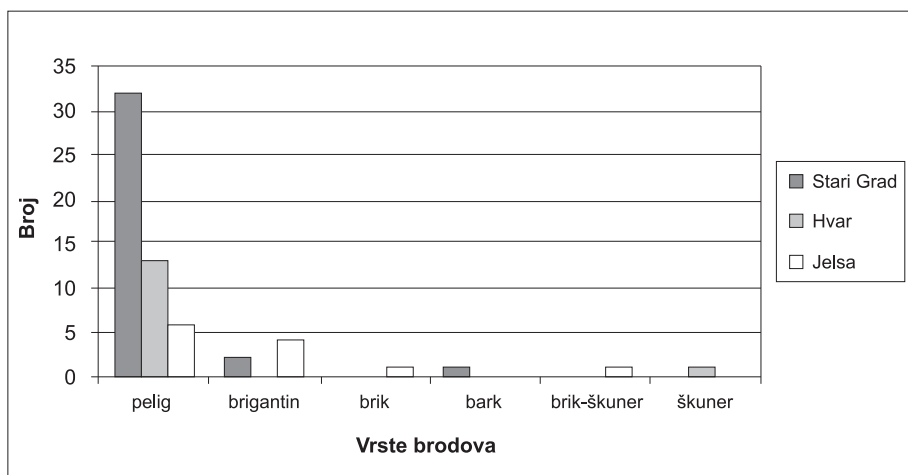
Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
Giorgio (ex Nicoletta V.)	Maroevich Francesco Giorgio	1886-1905	Cittavecchia	24	36/1886, XCVIII-XCIX, 55/1905, XXXVI
Paicurich Francesco 1886-87, 1889					
Gercovich Vincenzo 1888					
Maroevich Franc. 1891, 1896-1900, 1902					
Marunich Fillippo 1892 Peselj Franc. 1893 Maroevich G. 1894-95 Vidulich Giov. A. 1901 Maroevich Vinc. 1903-05					
Moisè Montefiore	Sarjanovich Antonio fu Giorgio	1886	Cittavecchia	12	36/1886, CLIV-CLV
Matcovich Ant. G. di Mich.	Matcovich Antonio G. di Michele		Podvesizza	12	
Drustvo	Gliubich Antonio fu Giorgio	1887	Cittavecchia	12	37/1887, XCIV-XCV
Lucich Giorgio di Dom.	Garbati Giuseppe fu Vincenzo			12	
Brat Antun G.	Gamulin Vincenzo fu Cosmo	1890-97	Gelsa	24	40/1890, LXXX-LXXXI, 47/1897, XXXVIII
Gamulin Serafino 1890-92					
Gamulin Cosmo 1893-94 Gamulin Giovanni 1895-97					
Sklad	Gamulin Antonio	1901-02	Gelsa	8	51/1901, XXXIII, 52/1902, XXXV
Gamulin Antonio	Gamulin Serafino			8	
	Gamulin Nicolò			8	
Posidon	Zufić Michele	1903-13	Gelsa	24	53/1903, XXXIX, 63/1913, XXXVIII
Zufić Michele					
Ave Maria	Gliubich Simeone fu Andrea	1907-13	Cittavecchia	8	57/1907, LX, 63/1913, LXX
nepoznat	Ljubić Pietro fu Andrea			8	
	Gliubich Ant. fu Andrea			8	
Filomena	Vragnizan Dr. Pietro	1908	Trieste	8	58/1908, XXXVI

Naziv broda/Kapetan	Vlasnik	Godina	Sjedište vlasnika	Karatni udio	Annuario marittimo
nepoznat	Novak Pericle fu Giacomo	1908	Lesina	8	58/1908, XXXVI
	Novak Giov. fu Giacomo	1908	Lesina	8	58/1908, XXXVI
Bozia Providnost	Gliubich Antonio	1896-98	Cittavecchia	8	46/1896, XXXVI, 47/1897, XXXVIII
Gliubich Ant.	Gliubich Giovanni			16	
Elena N.	Novak Giacomo	1896-98	Trieste	24	46/1896, XI, 48/1898, XI
Paicurich Fr 1896 Merčević Fr 1897 Novak Pericle 1898					

TABLICA 7. Brodovi otoka Hvara 1850. – 1859. godine

Luke/Brodovi	Pelig	Brigantin	Brik	Bark	Brik-škuner	Škuner	Ukupno
Stari Grad	32	2	0	1	0	0	35
Hvar	13	0	0	0	0	1	14
Jelsa	6	4	1	0	1	0	12
Ukupno prema vrsti	51	6	1	1	1	1	61

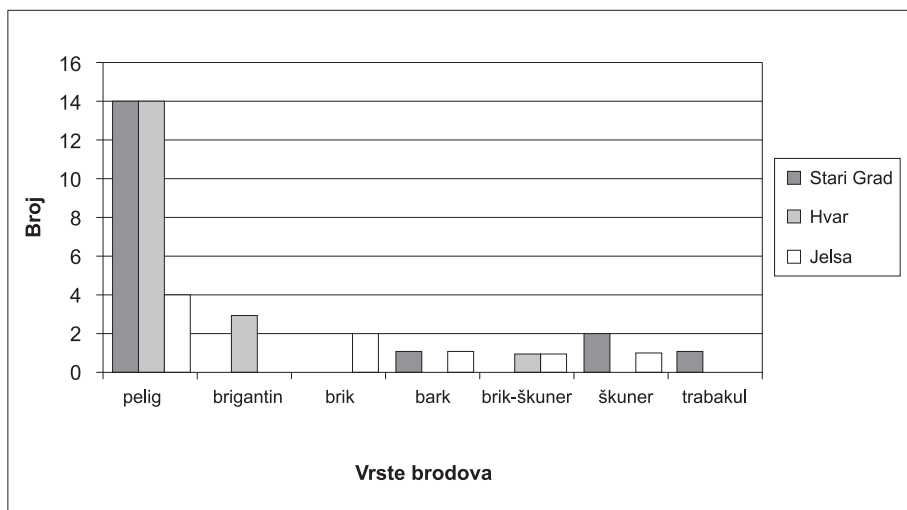
IZVOR: AM, 1850-1859, *passim*.



TABLICA 8. *Brodovi otoka Hvara 1860. – 1869. godine*

Luke/ Brodovi	Pelig	Brigantin	Brik	Bark	Brik-škuner	Škuner	Trabakul	Ukupno
Stari Grad	14	0	0	1	0	2	1	18
Hvar	14	3	0	0	1	0	0	18
Jelsa	4	0	2	1	1	1	0	9
Ukupno	32	3	2	2	2	3	1	45

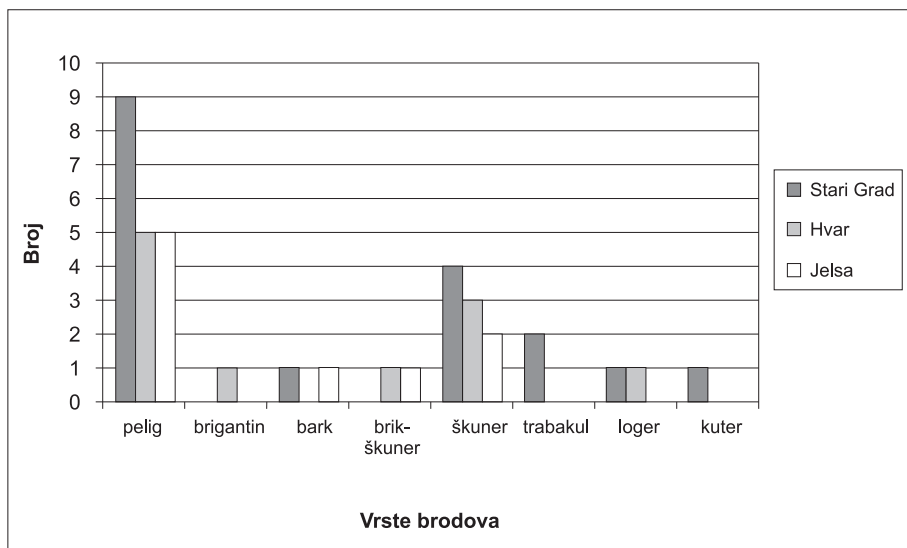
IZVOR: *AM, 1860-1869, passim.*



TABLICA 9. Brodovi otoka Hvara 1870. – 1879. godine

Luke/ Brodovi	Pelig	Brigantin	Bark	Brik-škuner	Škuner	Trabakul	Loger	Kuter	Ukupno
Stari Grad	9	0	1	0	4	2	1	1	18
Hvar	5	1	0	1	3	0	1	0	11
Jelsa	5	0	1	1	2	0	0	0	9
Ukupno	19	1	2	2	9	2	2	1	38

IZVOR: AM, 1870-1879, *passim*.

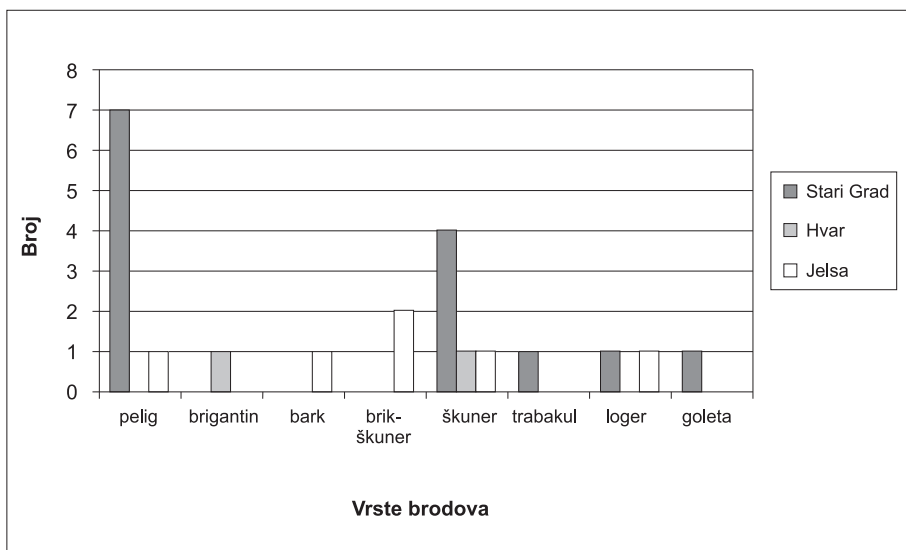


TABLICA 10. Brodovi otoka Hvara 1880 – 1889. godine

Luke/ Brodovi	Pelig	Brigantin	Bark	Brik-škuner	Škuner	Trabakul	Loger	Goleta	Ukup.
Stari Grad	7	0	0	0	4	1	1	1	14
Hvar	0	1	0	0	1	0	0	0	2
Jelsa	1	0	1	2	1	0	1	0	6
Ukupno	8	1	1	2	6	1	2	1	22

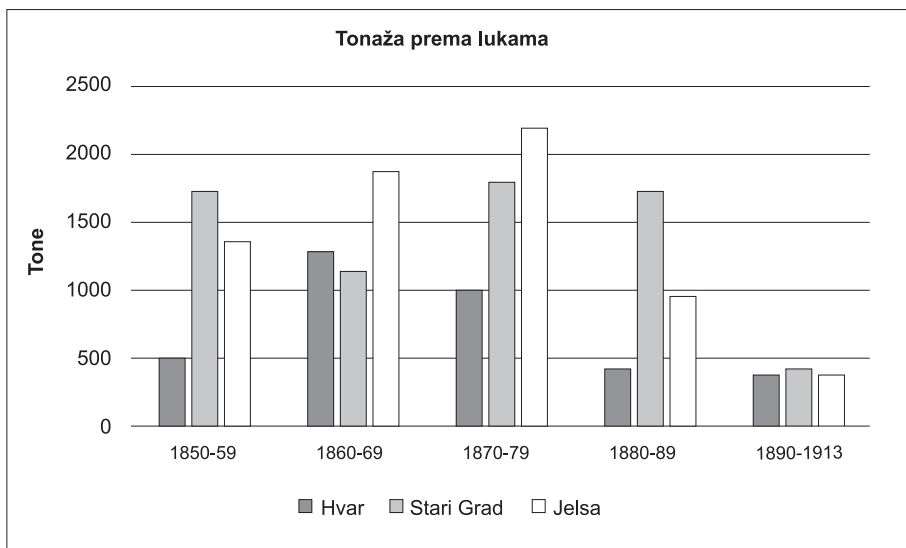
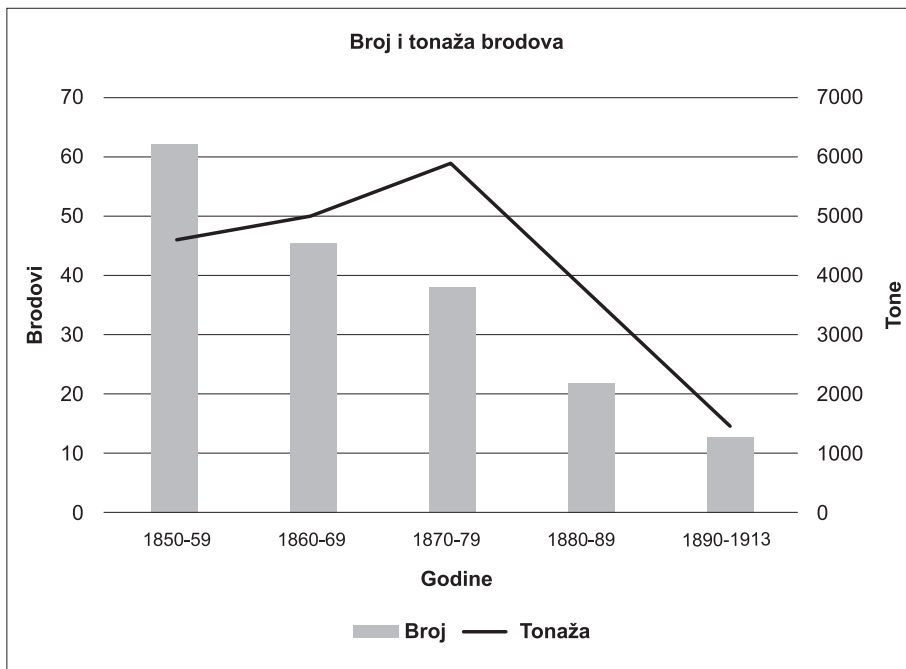
IZVOR: AM, 1880-1889, *passim*.

TABLICE I GRAFOVI



TABLICA 11. Grafički prikaz kretanja broja brodova i njihove zapremnine kroz 19. stoljeće





TABLICA 12. *Brodovi otoka Hvara u brodarsko-ribarskim operacijama na Sredozemlju 1861. – 1910. godine*

Brod	Vlasnik	Godine aktivnosti
Luka Hvar		
Mosè	Tomažo Novak	1861. – 1876.
Socrate	Tomažo Novak	1863.
Assunta	Tomažo Novak	1866.
Erminia	Vicko Novak/Jere Gentilomo	1862. – 1865.
Istok	Vicko Novak i braća	1867. – 1880.
Fortunato VII.	Juraj Novak	1867. – 1870.
Vincenzio	Vicko i Juraj Novak, Vicko Gamulin	1872. – 1880.
Nicoletta	Juraj Novak	1872. – 1877.
Elena N.	Jakov Novak	1886. – 1890.
Acropoli	Vicko Novak	1889. – 1900.
Algarve	Vicko i Jakov Novak i dr.	1900. – 1910.
Luka Stari Grad		
Giuseppe II.	Juraj Maroević	1864. – 1870.
Glorioso S. Antonio	Nikola Plančić	1864. – 1867.
Giorgietto/Unione	Dominik Rossini	1865. – 1904.
Illustre	Ivan i Kuzma Stalio	1865. – 1876.
Divina Provvidenza	Vicko Garbati	1865. – 1874.
Angelo Custode	Vicko Stalio	1865. – 1868.
Angelo Custode (2. brod)	Vicko Stalio	1869. – 1897.
Izgled N.	Juraj Maroević	1872.
Otac Vicko	Luka Jerković	1871. – 1891.
Giorgio M.	Juraj i Frane Maroević	1874. – 1883.

Brod	Vlasnik	Godine aktivnosti
Bozja Providnost	Ivan Garbati, Ante Ljubić	1876. – 1897.
Antun Petar	Nikola Plančić	1880.
Giorgio	Frane Maroević	1885. – 1905.
Padre Nicolò (S. Nicolò)	Vicko Lušić	1889. – 1900.
Luka Jelsa		
Madonna della Salute	Nikola i Ante Gamulin, Ivan Duboković	1865. – 1875.
Brat Antun	Vicko Gamulin, Petar Ilić	1875. – 1888.
Barun Rodić	Ante Gamulin	1876. – 1878.
Brat Antun G.	Vicko Gamulin	1889. – 1897.
Sklad	Ante, Serafin i Nikola Gamulin	1900. – 1903.

IZVOR: *AM, passim; MHB-FNB, passim; L. DANČEVIĆ, 1973, 10-17.*

TABLICA 13. *Kvalificirani pomorci otoka Hvara druge polovice 19. stoljeća*

Osoba	Mjesto	Služba i god. kvalifikacije	Annuario marittimo
Bianchini Ang. di Nicolò	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1865.	16/1866, 184
Botteri Giovanni fu Giuseppe	Bruscie de Lesina	Trgovački poručnik 1885. Kapetan duge plovidbe 1872.	36/1886, CCXXV
Brazzanovich Giov. di Gregorio	Lesina	Trgovački poručnik 1868. Kapetan duge plovidbe 1872.	19/1869, 204, 23/1873, 440
Brazzanovich Greg. di Greg.	Lesina	Trgovački poručnik 1876. Kapetan duge plovidbe 1880.	27/1877, CXXXIII, 31/1881, CIX
Buich Antonio fu Antonio	Cittavecc.	Trgovački poručnik 1873.	24/1874, 224
Buich Giov. fu Antonio	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1874. Kapetan duge plovidbe 1877.	25/1875, 215, 28/1878, CXXVI
Buić Antonio di Giovanni	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1897.	48/1898, CXXXIX
Carić Cirillo Metodio di Antonio	Vrboska	Trgovački poručnik 1903. Kapetan duge plovidbe 1907.	54/1904, CXLII, 58/1908, CXLV
Carić Giovanni di Ant.	Svirce	Trgovački poručnik 1896. Kapetan duge plovidbe 1903.	47/1897, CXXXVIII, 54/1904, CXLI
Cassandrigh Giov. di Giovanni	Lesina	Trgovački poručnik 1858. Kapetan duge plovidbe 1861.	9/1859, 281, 12/1862, 247
Cassandrigh Nicolò di Giovanni	Lesina	Trgovački poručnik 1862. Kapetan duge plovidbe 1876.	13/1863, 209, 27/1877, CXXXI
Cassandrigh Pietro di Giovanni	Lesina	Kapetan duge plovidbe 1862.	13/1863, 207
Coludrovich Pietro di Tomaso	Gelsa	Trgovački poručnik 1863. Kapetan duge plovidbe 1867.	14/1864, 194, 18/1868, 198
Covacich Giovanni di Antonio	Verbosca	Trgovački poručnik 1889. Kapetan duge plovidbe 1893.	40/1890, CCII, 44/1894, CXIX
Daghetta Andrea di Antonio	Lesina	Trgovački poručnik 1877. Kapetan duge plovidbe 1884.	28/1878, CXXXVIII, 35/1885, CXLIII
Daghetta Simeone di Antonio	Lesina	Trgovački poručnik 1874. Kapetan duge plovidbe 1880.	25/1875, 219, 31/1881, CIX
Damianich Nicolò di Simeone	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1869.	20/1870, 174
Damianich Vincenzo fu Nicolò	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1881.	32/1882, CXLIII
Domancich Simeone di Giovanni	Lesina	Trgovački poručnik 1863.	14/1864, 194

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Osoba	Mjesto	Služba i god. kvalifikacije	Annuario marittimo
Dubocovich Giovanni di Giovanni	Pitve di Gelsa	Kapetan duge plovidbe 1861.	12/1862, 247
Dubokovich Ant. di Giovanni	Pitve (di Gelsa)	Trgovački poručnik 1858.	9/1859, 281
Dubokovich Nadalin Nicolò di Giov.	Pitve	Kapetan duge plovidbe 1857.	8/1858, 265
Dubokovich-Nadalin Nicolò di Matteo	Gelsa	Trgovački poručnik 1860.	11/1861, 249
Dujmovich-Martazza Radimiro di Ant.	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1870.	21/1871, 159
Fabiani Domenico di Pietro	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1875.	26/1876, 228
Fabiani Stefano fu Domenico	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1887. Kapetan duge plovidbe 1891.	38/1888, CCXVI, 42/1892, CVI
Gabelić Giovanni di Giorgio	Vrboska	Trgovački poručnik 1898.	49/1899, CXXIX
Gamulin Antonio fu Stefano	Gelsa	Voditelj velike obalne plovidbe 1887.	38/1888, CCXVIII
Gamulin Cosmo di Cosmo	Gelsa	Voditelj velike obalne plovidbe 1910.	61/1911, CLIX
Gamulin Cosmo di Nicolò	Gelsa	Voditelj velike obalne plovidbe 1873.	24/1874, 227
Gamulin Giov. di Antonio	Gelsa	Voditelj velike obalne plovidbe 1894.	45/1895, CXXI
Gamulin Matteo fu Cosmo	Gelsa	Voditelj velike obalne plovidbe 1856.	7/1857, 264
Gamulin Michele di Cosmo	Gelsa	Voditelj male plovidbe 1907.	57/1907, CXLIX
Gamulin Nicolò fu Antonio	Gelsa	Voditelj velike obalne plovidbe 1902.	53/1903, CXLIX
Gamulin Serafino di Stefano	Gelsa	Voditelj velike obalne plovidbe 1884.	35/1885, CCXXIV.
Gamulin Stefano di Cosmo	Gelsa	Voditelj velike obalne plovidbe 1897.	48/1898, CXL
Gamulin Vincenzo di Cosmo	Gelsa	Trgovački poručnik 1859.	10/1860, 237
Gelcich Ambrogio q.m Giovanni	Citavecch.	Kapetan duge plovidbe 1856.	7/1857, 241
Gelcich Baldass. Ant. Maria di Antonio	Cittavecch.	Kapetan duge plovidbe 1857.	8/1858, 266

TABLICE I GRAFOVI

Osoba	Mjesto	Služba i god. kvalifikacije	Annuario marittimo
Gelcich Pietro fu Giovanni	Cittavecch. (di Lesina)	Kapetan duge plovidbe 1857.	8/1858, 266
Gelcich Pietro Prospero G. di Antronio	Cittavecch.	Kapetan duge plovidbe 1857.	8/1858, 266
Gercovich Vincenzo di Luca G.	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1884. Kapetan duge plovidbe 1887.	35/1885, CXLV, 38/1888, CCXV
Giurchetta Antonio	Lesina	Kapetan duge plovidbe 1851.	3/1853, 92
Gliubich Andrea Maria di Stefano	Cittavecchia	Kapetan duge plovidbe 1860.	11/1861, 247
Gliubich Antonio fu Giorgio	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1887.	38/1888, CCXVIII
Gliubich Nicolò di Stefano	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1863. Kapetan duge plovidbe 1868.	14/1864, 195, 19/1869, 202
Grabaić-Lovrinčević Sim. di G.	Vrbosca	Voditelj male obalne plovidbe 1912.	63/1913, CCII
Illich Antonio di Stefano	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1861. Kapetan duge plovidbe 1865.	12/1862, 249, 16/1866, 180
Illich Pietro Andrea di Taddeo	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1863.	14/1864, 198
Illich Taddeo Luigi di Stefano	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1860. Kapetan duge plovidbe 1863.	11/1861, 250, 14/1864, 192
Ivanishevich Antonio di Pietro	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1882.	33/1883, CXLII
Jerković Nicolò di Luca Giov.	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1889.	40/1890, CCIII
Kovacich Nicolò di Antonio	Verbosca	Trgovački poručnik 1894.	45/1895, CXXI
Kovačić Matteo Antonio di Ant.	Vrbosca	Trgovački poručnik 1898. Kapetan duge plovidbe 1901.	49/1899, CXIX, 52/1902, CXXXV
Lazzaneo Vincenzo di Antonio	Gelsa	Voditelj male obalne plovidbe 1909.	60/1910, CLIX
Lucich Giorgio di Domenico	Verbosca	Trgovački poručnik 1877.	28/1878, CXXIX
Ljubić Cosmo di Giovanni	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1900.	51/1901, CXXXVI
Marcovich Francesco di Giorgio	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1867.	18/1868, 203
Maričić Prospero fu Nicolò	Lesina	Trgovački poručnik 1895.	46/1896, CXXVIII

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

Osoba	Mjesto	Služba i god. kvalifikacije	Annuario marittimo
Marincovich Ant. fu Nic.	Cittavec.	Voditelj male obalne plovidbe 1871.	21/1871, 163
Maroevich Giorgio di Francesco	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1892.	43/1893, CI
Maroević Vincenzo di Francesco	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1902.	53/1903, CXLIX
Meneghello Gius. Antonio F. di Matteo	Lesina	Trgovački poručnik 1863. Kapetan duge plovidbe 1870.	14/1864, 195, 21/1871, 157
Meneghello Nicolò fu Matteo	Lesina	Kapetan duge plovidbe 1869.	20/1870, 169
Mladineo Simeone di Nicolò	Lesina	Trgovački poručnik 1878.	29/1879, CXXVIII
Mulanovich Fillipo di Pietro	Cittavecchia	Kapetan duge plovidbe 1860.	11/1861, 248
Nasso Francesco fu Giov.	Lesina	Trgovački poručnik 1875.	26/1876, 229
Nasso Francesco fu Giovanni	Lesina	Kapetan duge plovidbe 1879.	30/1880, MXXVIII
Nicolich-Radossich Antonio Costantino di Antonio	Lesina	Trgovački poručnik 1860.	11/1861, 251
Novach Antonio di Giacomo	Lesina	Voditelj velike obalne plovidbe 1857.	8/1858, 276
Novak Domenico di Tomaso	Lesina	Trgovački poručnik 1861. Kapetan duge plovidbe 1866.	12/1862, 250, 17/1867, 145
Novak Giac. di Giorgio	Lesina	Voditelj velike obalne plovidbe 1870.	21/1871, 162
Novak Giacom. di Gior.	Lesina	Trgovački poručnik 1870.	21/1871, 161
Novak Giacomo di Tommaso	Lesina	Kapetan duge plovidbe 1859.	10/1860, 234
Novak Giacomo di Vincenzo	Cittavecchia	Kapetan duge plovidbe 1885.	36/1886, CCXXIV
Novak Giacomo di Vincenzo	Lesina	Trgovački poručnik 1880.	31/1881, CXII
Novak Giovanni di Giacomo	Lesina	Trgovački poručnik 1888. Kapetan duge plovidbe 1894.	39/1889, CCIII, 45/1895, CXX
Novak Nicolò di Giorgio	Lesina	Trgovački poručnik 1873.	24/1874, 226
Novak Pericle di Giacomo	Lesina	Trgovački poručnik 1891. Kapetan duge plovidbe 1896.	42/1892, CVII, 47/1897, CXXXVII

TABLICE I GRAFOVI

Osoba	Mjesto	Služba i god. kvalifikacije	Annuario marittimo
Novak Pietro di Tomaso	Lesina	Trgovački poručnik 1860.	11/1861, 251
Novak Stefano C. di Vincenzo	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1899. Kapetan duge plovidbe 1902.	50/1900, CXXXIV, 53/1903, CXLVII
Novak Vladimiro di Vincenzo	Lesina	Trgovački poručnik 1890. Kapetan duge plovidbe 1896.	41/1891, CV, 47/1897, CXXXVII
Parsich Antonio fu Nicolò	S. Domenica (Lesina)	Kapetan duge plovidbe 1883.	34/1884, CXL
Parsich-Stipich Ant. di Nicolò	Lesina	Trgovači poručnik 1879.	30/1880, CXXX
Pavicich Pietro Gius. di Doimo	Lesina	Voditelj velike obalne plovidbe 1857.	8/1858, 276
Pavičić Antonio di Dom.	Verbosca	Voditelj male obalne plovidbe 1911.	62/1912, CXXXIV
Petravich Fabiano di Nicolò	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1885.	36/1886, CCXXVI
Polich Stefano di Giorgio	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1862. Kapetan duge plovidbe 1872.	13/1863, 211, 23/1873, 442
Politeo Andrea di Pietro	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1901. Kapetan duge plovidbe 1904.	52/1902, CXXXVIII, 55/1905, CXLIII
Politeo Domenico di Antonio	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1863.	14/1864, 196
Politeo Vinzenzo di Pietro	Cittavecc.	Kapetan duge plovidbe 1858.	9/1859, 278
Radovani Francesco Antonio di Paolo	Gelsa	Trgovački poručnik 1860. Kapetan duge plovidbe 1863.	11/1861, 251, 14/1864, 192
Radovani Trifone di Paolo	Gelsa	Kapetan duge plovidbe 1858.	9/1859, 279
Radovani Vincenzo di Vincenzo	Gelsa	Voditelj male obalne plovidbe 1908.	59/1909, CLI
Radovinich Stefano di Luigi	Cittavecchia di Lesina	Voditelj velike obalne plovidbe 1861.	12/1862, 252
Remetić Pietro di Pietro	Vrbosca	Voditelj male obalne plovidbe 1912.	63/1913, CCII
Roich Enrico fu Giov.	Lesina	Voditelj male obalne plovidbe 1873.	24/1874, 227
Rossini Giorgio di Domenico	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1876.	27/1877, CXXXVI
Rudmann Ladislao fu Michele	Verbosca	Trgovački poručnik 1866.	17/1867, 147

POMORSTVO DALMACIJE U 19. STOLJEĆU: OTOK HVAR U TRANZICIJI

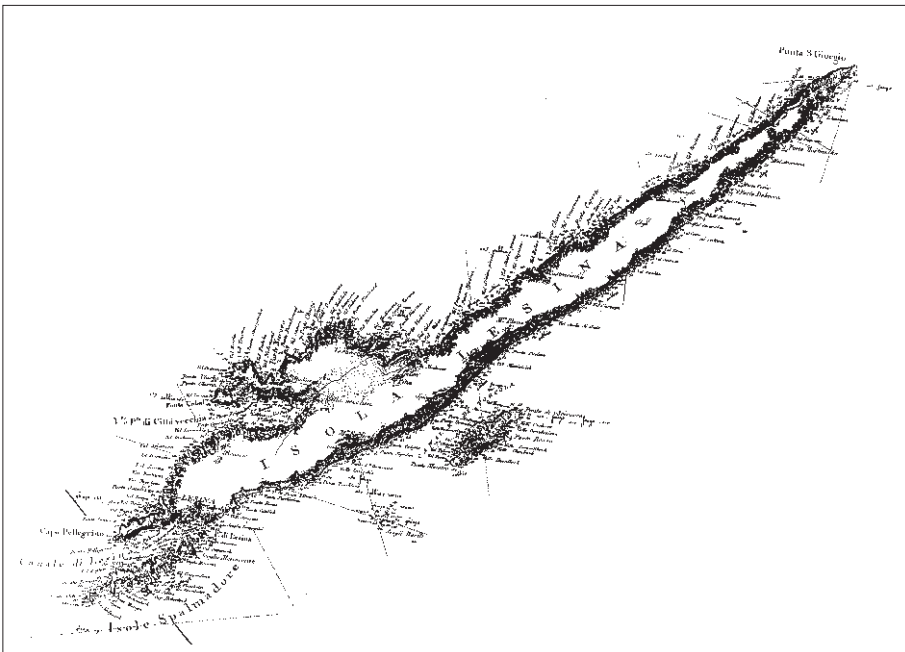
Osoba	Mjesto	Služba i god. kvalifikacije	Annuario marittimo
Samohod Pietro di Nicolò	Lesina	Trgovački poručnik 1863.	14/1864, 196
Sargianovich Ant. fu G.	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1870. Kapetan duge plovidbe 1874.	21/1871, 161, 25/1875, 214.
Sasulich Luca di Giov.	Verboska	Trgovački poručnik 1879.	30/1880, CXXXI
Schiattino Mario di Domizio	Lesina	Trgovački poručnik 1912.	62/1913, CC
Scrivanelli Serafino di Andrea	Gelsa	Trgovački poručnik 1888.	39/1889, CCIII
Scrivanelli Andrea di Serafino	Gelsa	Kapetan duge plovidbe 1858.	9/1859, 279
Stalio Matteo di Vincenzo	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1876.	27/1877, CXXXIII
Stalio Paolo di Vincenzo	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1898. Kapetan duge plovidbe 1901.	49/1899, CXXX, 51/1901, CXXXIV
Stalio Vincenzo di Giovanni	Cittavecchia	Voditelj male obalne plovidbe 1869.	20/1870, 174
Stipišić Domenico di Giovanni	Vrbosca	Trgovački poručnik 1912.	63/1913, CC
Tanascovich Ste. fu Antonio	Cittavecchia	Trgovački poručnik 1870. Kapetan duge plovidbe 1873.	21/1871, 161, 24/1874, 224
Tocigl Gaspare di Luca	Lesina	Trgovački poručnik 1876. Kapetan duge plovidbe 1882.	27/1877, CXXXV, 3/1883, CXLI
Tocigl Giov. Ant. di Matteo	Lesina	Voditelj velike obalne plovidbe 1892.	42/1892, CVIII
Villich Vincenzo di Nicolò	Cittavecc.	Trgovački poručnik 1866. Kapetan duge plovidbe 1872.	17/1867, 148, 23/1873, 442
Viskovich Nicolò di Vincenzo	Gding (Gelsa)	Trgovački poručnik 1883.	34/1884, CXLIII
Vlahovich-Zeghes Nic. di Luca	Gelsa	Trgovački poručnik 1877.	28/1878, CXXXI
Vrancovich Cosmo di Pietro	Cittavecc.	Trgovački poručnik 1866. Kapetan duge plovidbe 1870.	17/1867, 148, 21/1871, 158
Vranković Pietro di Giovanni	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1900.	51/1901, CXXXVI
Vucetich A. di Giov.	Lesina	Kapetan duge plovidbe 1854.	5/1855, 216
Vucetich A. di Giovanni	Lesina	Kapetan duge plovidbe 1857.	8/1858, 273
Vucetich Giorgio fu Simone	Lesina	Voditelj male obalne plovidbe 1856.	7/1857, 267

TABLICE I GRAFOVI

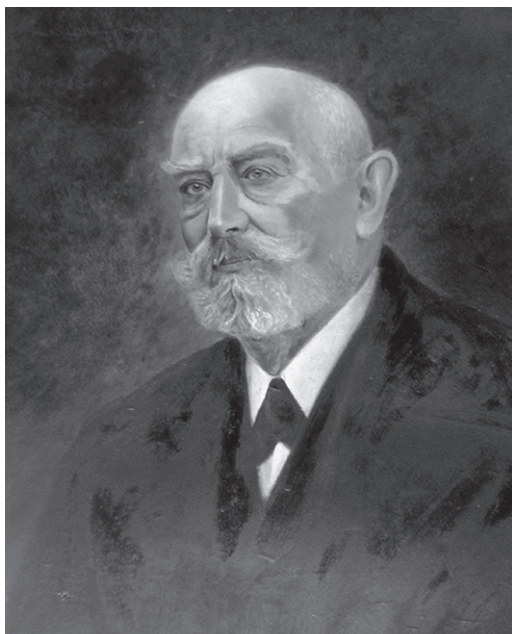
Osoba	Mjesto	Služba i god. kvalifikacije	Annuario marittimo
Zaninovich Giorgio di Giulio	Cittavecchia	Voditelj velike obalne plovidbe 1889.	40/1890, CCIII
Zuanich Pietro q.m Lodovico	Cittavecch.	Kapetan duge plovidbe 1858.	8/1858, 261
Zufič Michele di Biagio	Gelsa	Voditelj velike obalne plovidbe 1895.	45/1895, CXXII
Zuviteo Giorgio di Nicolò	Cittavecch.	Voditelj velike obalne plovidbe 1854.	5/1855, 217

XII.

SLIKE



SLIKA 1. Karta otoka Hvara na pomorskoj karti iz zbirke *Carta di Cabotaggio del Mare Adriatico* (1822. – 1824.).



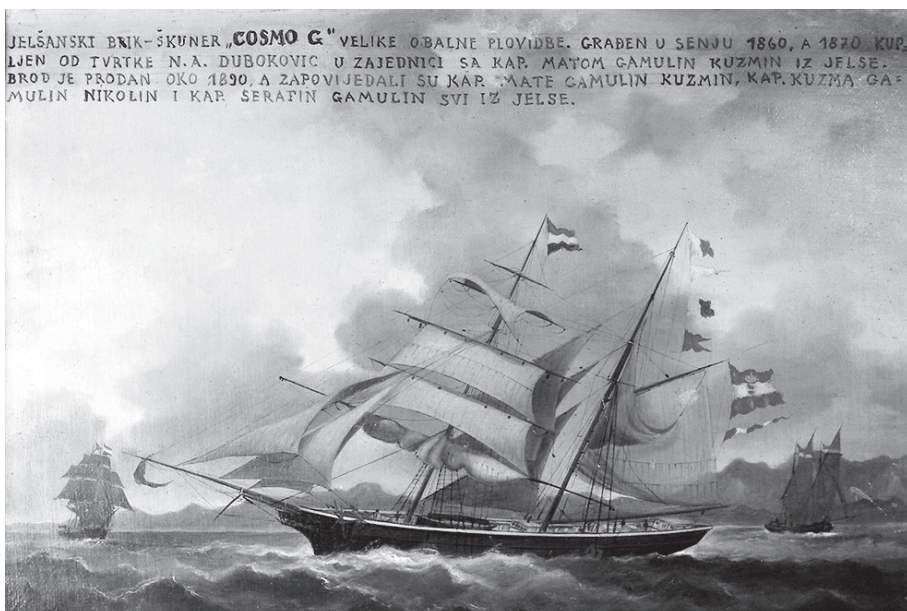
SLIKA 2. Kapetan Niko Duboković (Autor Dunav (Dujam) Rendić koji je kopirao sliku svoga oca Ivana Rendića, ulje na platnu u vlasništvu Hrvatskog pomorskog muzeja Split).



SLIKA 3. Brik *Genitore Nicolò* (Autor Bojan Pešl, ulje na platnu u vlasništvu Hrvatskog pomorskog muzeja Split. Slika nastala prema radu Bazilija Ivankovića koji se čuva u kući Duboković u Jelsi.).

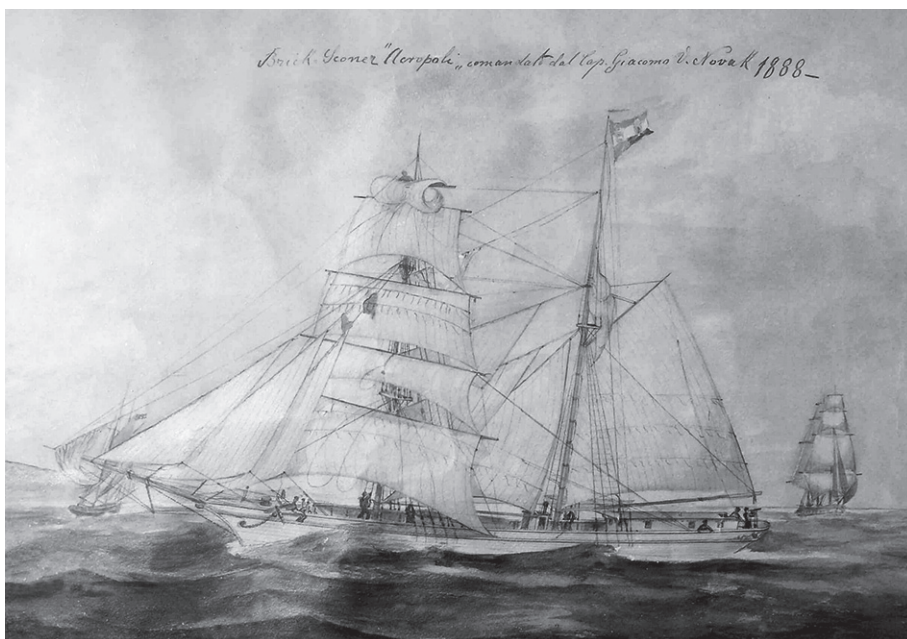


SLIKA 4. Brik škuner *Marietta* (Autor Bojan Pešl, ulje na platnu u vlasništvu Hrvatskog pomorskog muzeja Split. Slika nastala prema radu Bazilija Ivankovića koji se čuva u kući Duboković u Jelsi.).



SLIKA 5. Škuner *Cosmo G.* (Autor Bazilije Ivanković, ulje na platnu u vlasništvu Hrvatskog pomorskog muzeja Split).

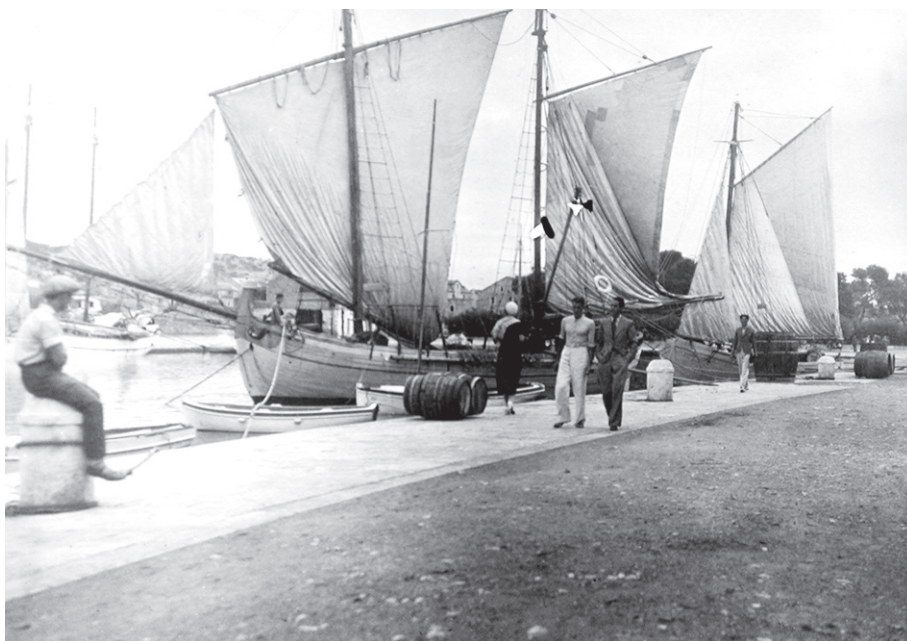
SLIKA 6. *Kapetan Frano Maroević*
(u arhivu Muzeja Staroga Grada).



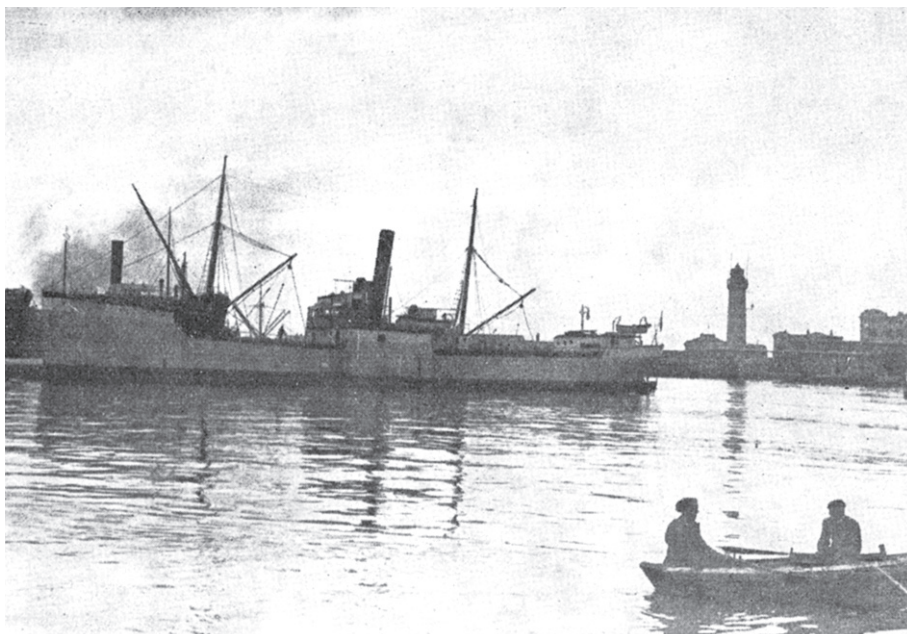
SLIKA 7. *Crtež brič-škunera Acropoli* (u vlasništvu Bonine Gulič Novak).



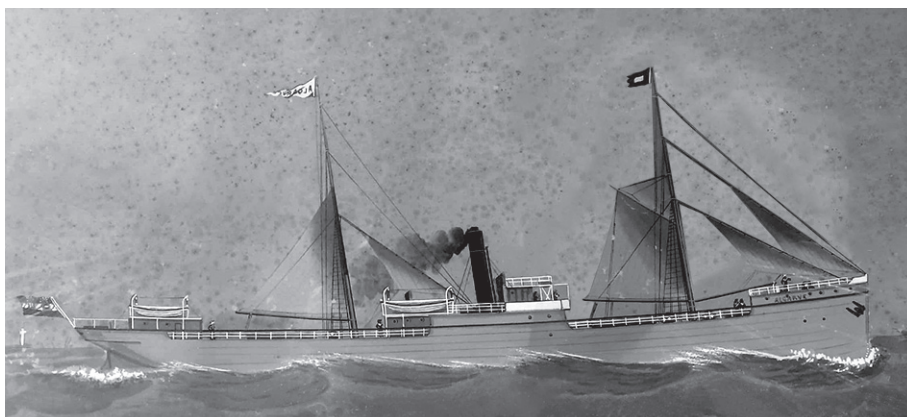
SLIKA 8. *Istovar tereta u luci Staroga Grada (u arhivu Muzeja Staroga Grada).*



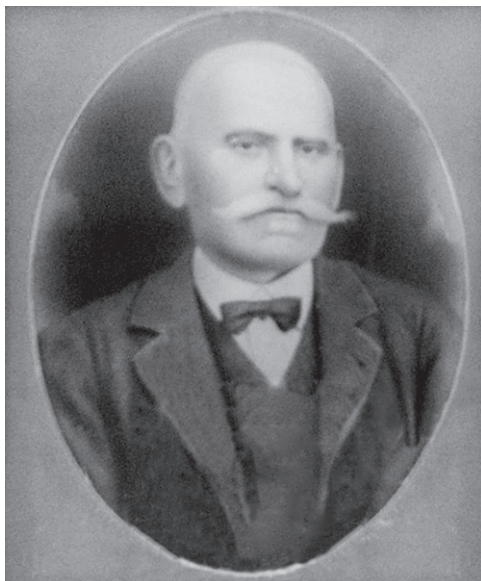
SLIKA 9. *Jedrenjaci u luci Staroga Grada (u arhivu Muzeja Staroga Grada).*



SLIKA 10. *Parobrod Algarve* (preuzeto iz O. FIO, 1962, 219.).



SLIKA 11. *Crtež parobroda Algarve* (u vlasništvu *Bonine Gulić Novak*).



SLIKA 12. Kapetan Vicko Novak
(u vlasništvu Bonine Gulič Novak).



SLIKA 13. Diploma Dominika
Novaka kojom se potvrđuje stjecanje
zvanja kapetana duge plovidbe (u
vlasništvu Hrvatskog pomorskog
muzeja Split).



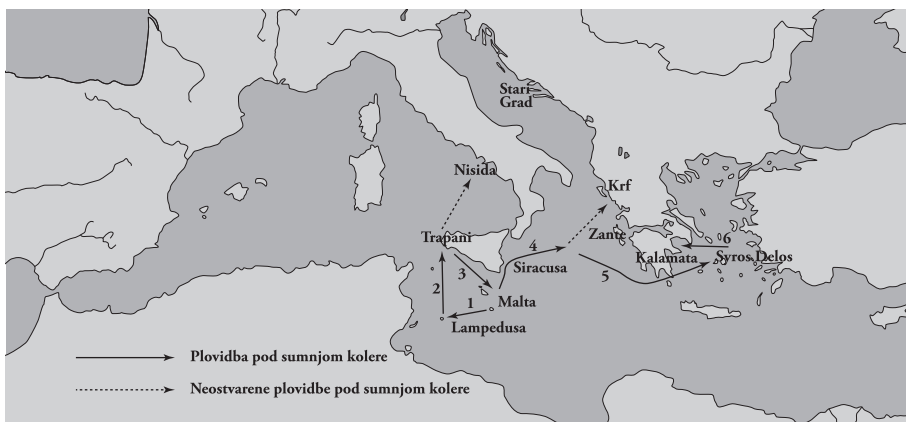
SLIKA 14. Ribarske lađe na polasku s Lampeduse (u vlasništvu Archivio Storico Lampedusa).



SLIKA 15. Hvarani u Mahdiji (preuzeto iz L. DANČEVIĆ, 1973, 31.).



SLIKA 16. Družina obitelji Novak u Portugalu početkom 20. stoljeća (u vlasništvu Bonine Gulič Novak).



SLIKA 17. Karta plovidbe peliga *Giuseppe II.* pod sumnjom kolere na Sredozemlju 1865. godine.



SLIKA 18. Kapetan Vicko Novak i sinovi (u vlasništvu Bonine Gulič Novak).



SLIKA 19. Karta s najvažnijim točkama hvarskog brodarstva na Sredozemlju.

Tisak
Tiskara Zelina d.d.

Naklada
250 primjeraka