

**BOKELJI IZMEĐU BOKE I TRSTA*****Boka – Kotorska Men Between The Bay of Kotor and Trieste***UDK 908 Boka Kotorska  
Izvorni znanstveni članak  
*Original scientific paper***Sažetak**

Odnosi Boke kotorske i Trsta počinju biti intenzivniji tek u 19. stoljeću nakon propasti Mletačke Republike i s dolaskom austrijske vlasti u Boku.

Krajem 18. stoljeća Boka je imala oko 300 jedrenjaka. Godine 1805. imala je 400 brodova s patentom\*, 290 brodova bez patenta i 3.000 pomoraca. Ali nakon Napoleonovih ratova, 1814. godine Boka spala je na 50 brodova s patentom i 221 brod bez patenta.

Austrija, koja je prije gospodarila samo Hrvatskim primorjem, Rijekom i Trstom, postala je gospodaricom cijele obale od Venecije do Budve. Austrijsko favoriziranje Trsta i osnutak parobrodarskoga društva Austrijski Lloyd 1833. godine sa sjedištem u Trstu, kao prvoga, jedinog i najvećeg parobrodarskog društva na Jadranu, učinilo je da Trst postane najrazvijenije pomorsko središte na istočnoj obali Jadrana. Bokeljski vlasnici rasprodali su svoje jedrenjake, a njihovi sinovi počeli su raditi u Austrijskom Lloyd. Pa iako je taj brodar bio jedan od uzroka propasti bokeljskoga pomorstva, ipak su tako bokeljski pomorski kapetani pridonijeli njegovu procvatu.

U Trstu su sredinom 19. stoljeća cvjetale kuće bokeljskih obitelji Florio, Verona, Vizin, Tripković.

**Summary**

The relations of Boka Kotorska Bay and Trieste became more intensive just at the end of the 19th ct. after the fall of Venetian Republic and with the arrival of Austrian authorities in Boka Kotorska.

At the end of the 18th ct. Boka had about 300 sailing vessels. In 1805. there were 400 vessels with patent, 290 without patent and 3000 seafarers. After Napoleon wars in 1814. the number of vessels fell to 50 and just 221 vessel without patent.

Austria which governed just Croatian Coast, Rijeka and Trieste became the ruler of the whole coast from Venice to Budva. Austrian preference of Trieste and the

foundation of steamship company Austrian Lloyd in 1833. with its seat in Trieste as the first, unique and the biggest steamship company at the Adriatic, made Trieste the most developed maritime center at the Eastern part of the Adriatic. The owners of Boka sold their sailing ships and their sons started working in Lloyd of Austria. Although that steamship company was one of the causes of the fall of Boka Kotorska seafaring, however thus Boka Kotorska captains contributed to its flourishing.

In Trieste, around the middle of the 19th ct. there flourished the houses of Boka Kotorska families Florio, Verona, Vizin and Tripković.

**1. Boka kotorska početkom 19. stoljeća*****Boka Kotorska at the Beginning of the 19th Century***

Pomorstvo Boke kotorske na samom početku 19. stoljeća je na vrhuncu, pa 1805. godine ima čak 400 patentiranih i 290 nepatentiranih brodova, 238 kapetana i više od 3.000 mornara. Nositelji su intenzivne pomorske aktivnosti manja bokeljska mjesta, osobito Dobrota i Prčanj, ali i Perast. Pad Mletačke Republike posebno se loše odrazio na Perast jer je izgubio mnoge mletačke povlastice i zato je brže propadao i sporije se oporavlja. Pojedine trgovačke obitelji, kao: Florio, Lazari, Luković, Milin, Milošević, Tripković, Verona, Visin i dr., osim što dominiraju u pomorskom gospodarstvu Boke postaju sve poznatije i u svijetu. Prčanj, Dobrota i Perast dali su najviše brodova i kapetana.<sup>1</sup>

Međutim, Napoleonovi ratovi potpuno su izmijenili ekonomsko-političku situaciju u Boki, pa je ona imala svega 50 patentiranih i 220 malih brodova. Austrija, koja je prije gospodarila samo Hrvatskim primorjem, Rijekom i Trstom, postala je gospodaricom cijele obale od Venecije do Budve. Novi čimbenici utječu na novu ekonomsko-političku situaciju na istočnoj obali Jadrana u 19.

\* Brodovi koji posjeduju sve uredne dozvole za plovidbu.

<sup>1</sup> Niko Luković, *Postanak i razvitak trgovačke mornarice u Boki kotorskoj*, Beograd, 1930.

stoljeću, a to su razvoj industrije i trgovine, kopnenoga prometa i pronalazak parnog stroja i, napokon, otvaranje Sueskoga kanala 1869. godine,<sup>2</sup> što je ponovno Mediteran učinilo jednim od središta svjetske trgovine.<sup>3</sup>

Pomorstvom i pomorskom trgovinom Dobrota je u 18. stoljeću postigla veliko blagostanje i visoku kulturu. Imala je najviše jedrenjaka u Boki. No, između 1800. i 1814. godine izgubila je kapital u vrijednosti od oko 2 milijuna forinta, od čega porodica Tripković 400.000 forinta, a od svih mjesta u Boki najviše je nastradao Perast. Pa iako su početkom 19. stoljeća mnogi Dobročani bili prisiljeni iseliti se uglavnom u Trst, ipak je Dobrota uspjela sama obnoviti svoju trgovačku mornaricu već 1840-ih godina i održati je sve do kraja 19. stoljeća No, kako je to razdoblje odumiranja jedrenjaka i pojave parobroda, uskoro je nastupio nagli obrat, pa već 1890. godine u Dobroti ima samo 8 brodova duge plovidbe, a 1902. godine propada i posljednji dobrotski, ujedno i posljednji bokeljski jedrenjak, bark *Nemirna*.<sup>4</sup>

Nakon propasti Venecije i kriznih vremena što su slijedila, Prčanjani su već u prvoj polovici 19. stoljeća ponovno pokušali podići svoju trgovačku mornaricu. Tako su 1844. godine imali 42 broda duge plovidbe i 9 brodova obalne plovidbe. U drugoj polovici 19. stoljeća Prčanjan je imao 80 kapetana duge plovidbe, od čega je polovica bila aktivna.<sup>5</sup> Međutim, obnova pomorstva i u Prčanju je bila usmjerena na jedrenjake. Tek mali broj prčanjskih brodovlasnika nabavio je parobrode. Ipak su se mnogi Prčanjanji iselili u strane zemlje i vodili su dosta uspješno pomorsko-trgovačke poslove. Među njima svakako je bio najjači Anton Luković; on je tad imao trgovačku kuću u Cardiffu, gdje je i živio, a zatim su Špiro Visin, te Stanislav, Ilija i Tripo Florio i Blažo Verona - svi u Trstu.<sup>6</sup>

Bokelji su uspjeli ponovno podići svoju trgovačku mornaricu 1850-ih godina, pa je Boka između 1850.-1870. imala više od 100 brodova, u čemu je Dobrota prednjačila. Dobrotski, prčanjski i peraški brodovlasnici zajednički su pokušali spriječiti katastrofu tako što su 1858. godine osnovali u Dobroti brodarsko dioničko društvo *Società nazionale di assicurazione marittima* za osiguranje brodova. No, ono je prestalo s radom 1874. godine. Jedan od ključnih razloga za propadanje

bokeljskoga brodarstva bilo je uzdizanje jakoga pomorsko-trgovačkog središta u Trstu, u koji je Austrija ulagala golem kapital. Takvo stanje uzrokovalo je emigraciju velikog dijela bokeljskih trgovaca i pomoraca posebno u Trst, ali i u Veneciju, Bari, Brailu, Argentinu i drugdje.<sup>7</sup>



**Slika 1. Razglednica plemenitog tijela Bokeljske mornarice tiskane u Kotoru kod E. Mandela (DAD, Fr-387)**

**Figure 1. Postcard of a noble body of Boka Kotorska Bay Navy printed in Kotor by E. Mandel**

## 2. Austrijski Lloyd i Bokelji

### *Austrian Lloyd and Boka Kotorska Men*

Parobrodarsko društvo Austrijski Lloyd, sa sjedištem u Trstu, bilo je prvo i najveće parobrodarsko društvo na Jadranu. Po uzoru na londonski Lloyd, ono je u Trstu 1833. godine osnovano, kao ustanova i zajednica pomorskih osiguratelja i privrednika. Svrha I. sekcije Austrijskog Lloyda bila je da trgovcima, osigurateljima i pomorcima dobavlja vijesti trgovačke i pomorske prirode. Većina djelatnika ovoga društva (kapetani i ostala posada na brodu) najvećim je dijelom potjecala iz Hrvatskog primorja, Istre, Lošinja, Dalmacije i Boke kotorske. Nakon propasti svojih jedrenjaka bokeljski su pomorci počeli raditi u Austrijskom Lloydu, (a on je zapravo bio jedan od uzroka njihovoj propasti) pa su se mnoge bokeljske obitelji preselile u Trst. Uz pomoć bokeljskih pomoraca uspostavljene su Lloydove prve linije na Levantu, u Indiji, Kini i Japanu, tako da on velikim dijelom može zahvaliti upravo Bokeljima za svoj procvat.<sup>8</sup>

<sup>2</sup> Građevinski inženjer Anton Luković de Ascrivio (1815.-1881.) bio je suradnik Ferdinandu Lessepsu pri gradnji Sueskoga kanala. Rodio se u Prčanju, osnovnu školu je pohađao u franjevačkom samostanu u rodnomu mjestu, u Veneciji je završio klasične znanosti, a u Padovi se obrazovao u tehničkoj struci. Nakon završenih studija, neko je vrijeme radio kao inženjer u Veneciji, a sredinom 19. st. odselio se u Aleksandriju, u Egipat. Osim na gradnji Sueskog kanala Anton Luković radio je i na izgradnji luke u Aleksandriji. Izradio je i projekt o natapanju Egipta vodom iz Nila s pomoću parnih strojeva i regulaciju ušća Neretve; međutim, oba su projekta ostala nerealizirana. Po njegovu nacrtu sagrađena je tvrđava koja brani ulaz u aleksandrijsku luku. Prilikom te gradnje naišao je na 3 velika staroegipatska stupa, koja je na otvaranju Sueskoga kanala darovao austrijskom caru Franji Josipu I. Zauzvrat je nagrađen nasljednim plemstvom «Luković de Ascrivio». (Isti, *Prčanjan, historijsko-estetski prikaz*, Kotor, 1937.)

<sup>3</sup> Bernard Stulli, *Naše pomorstvo u prošlosti*, Djelo, 3/1948, 201-206; Niko Luković, *Postanak i razvitak trgovačke mornarice u Boki Kotorskoj*, Beograd, 1930; Pavao Butorac, *Kultuma povijest grada Perasta*. Perast, 1999.

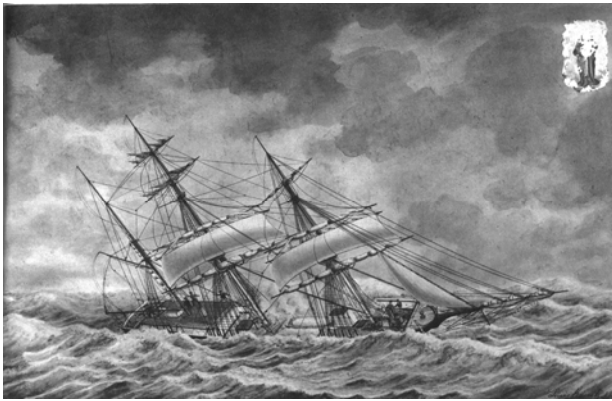
<sup>4</sup> Niko Luković, isto; Isti, *Bark «Nemirna» posljednji bokeljski jedrenjak duge plovidbe*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru (dalje GPMK), Kotor, 1959, VIII, 163-170; Pavao Butorac, n. dj.

<sup>5</sup> Niko Luković, *Prčanjan, historijsko-estetski prikaz*, Kotor, 1937; Anton Botrić, „Pomorska privreda Prčanja u prošlosti (XVI-XIX st.)“, u: *12 vjekova Bokeljske mornarice*, Beograd 1972, 79-89, 84-89.

<sup>6</sup> Niko Luković, *Prčanjan, historijsko-estetski prikaz*, Kotor, 1937, 122-123; Anton Botrić, n. dj., 84-86.

<sup>7</sup> Niko Luković, isto; 119; Anton Botrić, n. dj., 89.

<sup>8</sup> Niko Luković, isto; Anton Botrić, isto



**Slika 2. Bark *Columbus* pod zapovjedništvom kapetana Petra Visina iz Prčanja 1879. godine, naslikao Louis Roux**

**Figure 2. Bark *Columbus* under the command of captain Visin from Prčanj 1879. painted by Louis Roux**

Već 1836. godine proširena je djelatnost ovoga društva na parobrode, pa je osnovana II. sekcija. S kapitalom od milijun forinta nabavljeno je prvih šest parobroda izgrađenih u Engleskoj. Od 1852. godine izlazi službeni glasnik Društva *Annuario marittimo* u izdanju III. sekcije Austrijskog Lloydovog društva. Podatci o mjestu rođenja i stanovanja kapetana i poručnika koji rade u Društvu, mogu se pratiti tek od 1870. godine, kad se u godišnjaku počinju navoditi njihova imena. Tako je po godinama iskazan postotak kadrova iz Boke kotorske:<sup>9</sup>

- 1870. godine → 33,5%,
- 1875. godine → 25%,
- 1880. godine → 28,5%,
- 1885. godine → 24%,
- 1890. godine → 22%,
- 1895.-1900. godine → 22%.

U Austrijskom Lloydovom društvu 1870. godine zastupljeno je bilo oko 80% Hrvata, od čega 33,5% iz Boke. Tako doznajemo da su 1870. godine u njegovoj službi bila dvojica kapetana iz Prčanja, i to Andrija Verona kao lučki kapetan Lloydovog arsenala i Gaetan Florio kao zapovjednik.<sup>10</sup>

U razdoblju od 1869. do 1900. godine od ukupno 1.725 kapetana duge plovidbe koji su dobili patente u austrougarskoj trgovačkoj mornarici, 193 Bokelja prošla su taj ispit, ili 11,2% od ukupnoga broja.<sup>11</sup> Najviše ih je potjecalo iz Prčanja – 61, ili 50%, pa iz Dobrote – 51, ili 41,8%, i iz Kotora i Perasta po 10 kapetana, ili 5,1%. U tomu istom razdoblju 213 Bokelja dobilo je diplomu poručnika u trgovačkoj mornarici od ukupno 1.892 poručnika u Austro-Ugarskoj, ili 11,2% ukupnoga broja.<sup>12</sup>

<sup>9</sup> Stjepan Vekarić, „Austrijski Lloyd i naši pomorci“, Jugoslavenski mornar, br. 6., Split, 1952, 157; Radojica Barbalić, *Naši kapetani u službi Lloydovog parobrodarskog društva u prvoj deceniji njegovog djelovanja*, GPMK, br. X, Kotor, 1962, 173-182.

<sup>10</sup> Radojica Barbalić, n. dj., 176.

<sup>11</sup> Vidi prilog: Bokelji kvalificirani u austrougarskoj trgovačkoj mornarici za pomorske kapetane duge plovidbe u razdoblju od 1869. godine do 1900. godine.

<sup>12</sup> *Annuario marittimo*, Trieste, 1869-1900.

Za prethodna razdoblja teže je dobiti preciznije podatke, iako se podrijetlo kapetana moglo utvrditi već početkom 1848. godine. Naime, te su godine lučki uredi dobili popis kapetana duge plovidbe u službi Lloydovog parobrodarskog društva ovlaštenih stalno ili u zamjeni na zapovijed društvenih parobroda, *Elenco nominativo dei Capni a lungo Corso in attualità di Servizio dell' i. r. Lloyd Austriaco, autorizzati al Comando in effettività ed in via di sostituzione, de suoi Piroscafi*. Popis sadržava 40 kapetana duge plovidbe u svojstvu zapovjednika s naznakom mjesta rođenja, od kojih je petina bila iz Boke kotorske:<sup>13</sup>

- Pietro Marassi (Perzagno)
- Nicolo Iacuzzi (Perasto)
- Natale Franovich (Stolivo)
- Marco Florio qm. Biaggio (Perzagno)
- Marco Matticola Balloovich (Perasto)
- Nicolo Demattei di Giovanni (Cattaro)
- Andrea Verona (Perzagno)
- Michele Cipollovich (Perasto)

Budući da su već bili ugledni pomorci, ti najraniji Lloydovi kapetani iz Prčanja unaprijeđeni su među prve inspektore Društva. Tako je austrijska Vlada povjerila kapetanu Andriji Veroni da organizira riječnu plovidbu na rijeci Po, koju su također obavljali Lloydovi parobrodi.



**Slika 3. Razglednica stare luke u Trstu tiskana u Dresdenu 1898. godine ili prije toga (DAD, Fr-270)**

**Figure 3. Postcard of old port of Trieste printed in Dresden in 1898. or earlier**

U sljedećem razdoblju znatno je povećan broj Bokelja u sastavu nautičkoga osoblja na parobrodima Lloydovog društva, a nekolicina je postigla i vrlo odgovorna mjesta u Upravi. Favorizirajući luku Trst i njezino pomorstvo, posebno parobrodarstvo, Austrija je pokazivala ravnodušnost prema stanju trgovačke mornarice na ostalim dijelovima obale. Trst je tako, s potporom države i državnoga kapitala, puno lakše svladavao krizu i slom jedrenjaka duge plovidbe koji su nastupili 1880-ih godina. Austrijska je vlast tražila visoke i teške namete od Bokelja, umjesto da podupire razvoj bokeljskoga pomorstva. Razočarani, bokeljski su brodovlasnici od 1870. godine rasprodavali svoje jedrenjake, a njihovi su sinovi počeli raditi u Austrijskom Lloydovom društvu. Tako 1890-ih

<sup>13</sup> Radojica Barbalić, n. dj., 178-180.

godina tu radi u isto vrijeme i po 40 kapetana samo iz Prčanja, među kojima su bili najbrojniji iz roda Sbutega, njih 11.<sup>14</sup>

### 3. Pomorske prometne linije između Trsta i Boke

#### *Maritime Routes Between Trieste and Boka Kotorska*

Početak 19. stoljeća mnoge europske države uvele su parobrode. Tako je 1837. godine u prometu na Mediteranu zabilježeno 70 parobroda. Najviše ih je imala Francuska (31), pa tek onda Austrija (14), Engleska (8), Napulj (6), Sardinija (4) i dr. Što se tiče redovitih prometnih veza morskim putem, Austrija je već 1820. godine uspostavila redovitu pomorsku vezu Trst –Gruž – Krf, a od 1833. godine produžila ju je i do Patrasa. Tu je liniju održavala ratnim brodovima na jedra bivše austrijske ratne mornarice svakih 15 dana. Željela se privući trgovina prema Trstu, iz kojega se kanio izvršiti političko-gospodarski prodor prema Bliskom i Dalekom istoku. Tek 1836. godine austrijska je ratna mornarica postavila na tu liniju novosagrađeni drveni parobrod *L'imperatrice Maria Anna*.<sup>15</sup>

Carskom odlukom iz 1838. godine bilo je određeno da strani parobrodi ne smiju obavljati kabotažnu plovidbu između austrijskih luka, pa je otad Lloyd postao jedini brodar. Prvi Lloydov parobrod, *Arciduca Lodovico*, krenuo je iz Trsta 16. svibnja 1837. s 53 putnika do Istanbula. Donijevši odluku da se i na Jadranu uvedu redovite linije, Lloyd je počeo graditi nove brodove, pa je u prvih deset godina svojega postojanja imao flotu od 24 parobroda. Do 1865. godine sagradio je stotinjak parobroda svih kategorija plovidbe.<sup>16</sup>

Kad je Lloyd 1837. godine sagradio svoj treći i četvrti parobrod, *Conte Kolowrat* i *Principe Metternich*, oni su počeli probno ploviti po Jadranu sve do Kotora. Osim provjere nautičkih i tehničkih svojstava brodova vožnjom su se trebale ispitati i mogućnosti uspostave stalnih redovitih linija na istočnoj obali Jadrana - od Istre, preko Hrvatskoga primorja, Dalmacije do Boke kotorske. Probne su vožnje pokazale dobre rezultate, pa je Lloyd dao sagraditi još dva parobroda, *Conte Mitrowsky* i *Barone Stürmer*. *Gazzetta di Zara* pratila je najprije sporadične, a onda i redovite dolaske i odlaske Lloydovih parobroda, i komentirala ih je. Tako u broju od 25. srpnja 1837. donosi da je jedan od prvih parobroda na istočnoj obali Jadrana pristao krajem srpnja s 18 putnika, a oputovao s 31 putnikom. Brod je još pristao i u Splitu i Dubrovniku, a u Kotoru je ukrcao još 54 putnika. Iz Zadra je nastavio s 33 putnika prema Trstu. Brodu je tada trebalo 80 sati da svlada 700 milja.<sup>17</sup>

Već od 20. kolovoza 1838. Lloyd je počeo održavati redovitu liniju Trst - Dalmacija. Parobrod bi u ljetnim mjesecima imao dva, a u zimskim mjesecima (od 1. studenog do kraja veljače) samo jedno putovanje

mjesečno. Iz Trsta se kretalo svakoga 5. i 20. u mjesecu u 18 sati. Brod bi se zaustavljao u: Malom Lošinju, Zadru, Šibeniku, Splitu, Hvaru, Korčuli, Dubrovniku i Kotoru. Prvo putovanje na toj liniji obavio je parobrod *Baron Stürmer*. Na svojem prvom putovanju, vraćajući se prema Trstu, brod je stigao u Zadar 30. kolovoza s 84 putnika, a iz Zadra je krenuo u Mali Lošinj i Trst sa 67 putnika. Zapovjednik drugoga Lloydova parobroda na Jadranu, *Conte Kolowrata*, koji je plovio na liniji Trst – Dubrovnik – Ancona - Krf, bio je kapetan Nikola Jacuzzi iz Perasta. Godine 1843. Lloyd je još uvijek održavao istu dalmatinsku liniju, a liniju iz Trsta preko Lošinja u ljetnim mjesecima održavali su parobrodi *Conte Kolowrat* i *Baron Stürmer*.<sup>18</sup>

Sljedeće, 1844. godine Lloyd je na Jadranu imao tri linije: Trst - Ancona, Venecija - Ancona i Trst - Dalmacija. Putovanje od Trsta do Kotora trajalo bi pet dana. Ne računajući zadržavanje, brod bi na plovidbi proveo ukupno 49 sati. Putovanje od Trsta do Lošinja trajalo je 12 sati, od Lošinja do Zadra 6 sati, zatim Zadar - Šibenik 5 sati, Šibenik - Split 5 sati, Split - Hvar 3 sata, Hvar - Korčula 5 sati, Korčula - Dubrovnik 7 sati i Dubrovnik - Kotor 6 sati. Vožnja preko Rijeke je trajala 7 sati duže, pa su bila velika kašnjenja. Od 1845. godine na longitudinalnoj liniji izostavljena je zato Rijeka, pa su obje mjesečne pruge išle samo preko Lošinja. Godine 1846. Lloydovi su parobrodi obavili 26 putovanja po Dalmaciji.<sup>19</sup>

*Gazzetta di Zara* redovito prati dalmatinsku liniju, pa 19. rujna 1850. napada Lloyd da na prugu za Dalmaciju stavlja svoje najlošije brodove iako je ta linija najrentabilnija. Upozorava na loše stanje drvenoga parobroda *Istria*, sagrađenoga 1837. godine pod imenom *Conte Mitrowsky*, pa apelira na direkciju Društva da se »(...) ovaj brod koji nosi ime jedne plemenite provincije neće više vidjeti u Dalmaciji!« Čini se da su kritike djelovale jer je Lloyd 1853. godine uveo nekoliko novih linija, prvenstveno na pruzi Trst - Kotor. Štoviše, tu prugu počinje održavati jednom u tjednu, a ne kao dotad dva puta mjesečno ljeti i jednom mjesečno zimi. Uz spomenute luke pristanka brod je doticao i Silbu, Makarsku i Meljine. Polazilo se svakoga utorka iz Trsta, u Zadar bi se stizalo u četvrtak, u Split u petak, a u Kotor u subotu. Lloyd je uveo još jednu novu liniju: Trst – Dalmacija - Albanija do Jonskih otoka, također jedanput tjedno. Ta pruga doticala bi: Zadar, Šibenik, Split, Milnu, Hvar, Gruž, Meljine (Kotor), Bar, Drač, Valonu, Krf i St. Maurn. Tad je osam dalmatinskih gradova imalo redovitu parobrodarsku vezu, neki i dvije, a Zadar čak i tri. Od 1862. godine počelo se pristajati još i u Supetru i Perastu, a od 1863. godine i u Trogiru, Visu i Budvi. Od te godine prometovalo se na glavnoj longitudinalnoj liniji Trst - Kotor tri puta tjedno.<sup>20</sup>

<sup>14</sup> Niko Luković, *Prčanj, historijsko-estetski prikaz*, Kotor, 1937, 122-123; Anton Botrić, n. dj., 89.

<sup>15</sup> Oliver Fijo, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, Zadar, 1962, 17.

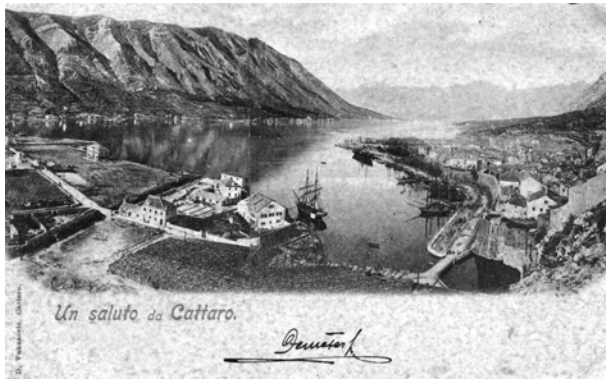
<sup>16</sup> Isto, 20-23, 124.

<sup>17</sup> Isto, 21, 124.

<sup>18</sup> Isto, 124-125.

<sup>19</sup> Isto, 125-126.

<sup>20</sup> Isto, 126-127.



**Slika 4. Razglednica Kotora tiskana u Kotoru kod D. Vukasovića 1899. godine (DAD, Fr-329)**

**Figure 4. Postcard of Kotor printed in Kotor by D. Vukasović**

U samomu početku Lloyd nije znao uočiti lokalne probleme i potrebe domaćega tržišta, pa tako ni potrebe male obalne plovidbe, koju je zapostavio, pa je zaostajala za dugom i velikom obalnom plovidbom. Na Sredozemlju su mu počeli konkurirati francuska, engleska i talijanska parobrodarska društva, a u domaćim vodama počeli su se pojavljivati privatni poduzetnici, kao što su dva parobroda Bokelja u Trstu - Spiridona Gopčevića, kojega je Lloyd vrlo brzo uspio onemogućiti. Naime, u travnju 1851. godine Gopčević je otvorio novu liniju Trst - Venecija po znatno nižim prijevoznim cijenama. Ali, na osnovi Poštanskog zakona i Carskog ukaza, po kojima je samo Lloyd bila povjerena poštanska služba, Gopčević je bio istisnut. Usto je u kolovozu 1851. godine Lloydov parobrod *Venezia* udario u Gopčevićev parobrod *Principe Stirbey*, a po novinskim napisima iz *Osservatore Dalmato*, sudar je namjerno izazvan kako bi Gopčević bio sasvim onesposobljen.<sup>21</sup>



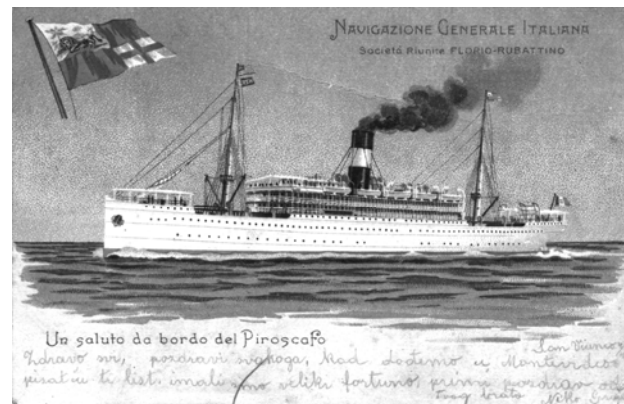
**Slika 5. Razglednica Risna tiskana u Risnu kod R. Nikolich 1898. godine ili prije (DAD, Fr-224)**

**Figure 5. Postcard Of Risan printed in Risan by R. Nikolich 1898. or earlier**

Nakon nagodbe između Austrije i Mađarske 1867. godine, Lloyd postaje austrijsko društvo. Na istočnoj obali Jadrana na svim glavnim linijama on je 1871. godine prevezao ukupno 128.724 putnika. Od 1874. godine održava longitudinalnu prugu do Kotora ne samo s

polaskom iz Trsta nego i iz Rijeke. Te godine dotiču se nove luke: Omiš, Risan, Herceg Novi i Stari Grad na Hvaru (samo ljeti). U to je doba u Boki bilo povezano pet mjesta redovitom parobrodarskom vezom (Kotor, Herceg Novi, Risan, Perast i Meljine). Ukupni broj luka od 39 u 1874. godini povećao se 1879. godine na 56. Glavna linija Trst - Dalmacija doticala je 23, a Trst - Dalmacija - Albanija 26 luka. Razlog što je Lloyd proširivao svoje linije obično je ipak bilo uništavanje konkurenata. Početkom 1881. godine, kad je Mađarska osnovala društvo *Adria* za međunarodnu trgovinu, sa sjedištem na Rijeci, Lloyd je pustio u promet i jednu brzu longitudinalnu prugu Trst - Kotor. Doticala je 12 luka. Na toj novoj pruzi prometovali su Lloydovi parobrodi *Sultan*, *Nil* i *Stambul*, a od Kotora do Splita putovalo se samo 28 sati, u usporedbi s dotadašnjih 56 sati. Do Kotora je i dalje išla linija Rijeka - Kotor.<sup>22</sup>

Početkom 1877. društvo *Florio* iz Palerma otvara svojim parobrodom *Cariddi* liniju Ancona - Zadar. Putovanje je trajalo osam sati. Florio je dobio koncesiju za tu prugu na četrnaest godina uz godišnju subvenciju od 45.000 lira. Godine 1881. osniva se novo talijansko brodarsko društvo *Navigazione Generale Italiana*, sa sjedištem u Rimu i s kapitalom od 50 milijuna lira. Društvo je nastalo fuzijom tadašnjih dvaju najvećih parobrodarskih društava Italije, i to dijelom flote sicilijanskoga brodovlasnika Ignacija Florija pok. Vicenza i Genovežanina Rafaela Rubattinija. To novo društvo nastavilo je održavati prijašnju jadransku liniju društva *Florio*.<sup>23</sup>



**Slika 6. Razglednica jednog od putničkih brodova tvrtke Navigazione Generale Italiana. Societa Riunite Florio-Rubattino tiskana u Genovi kod izdavača Pellas (Državni arhiv u Dubrovniku /dalje DAD/, Fr-468)**

**Figure 6. Postcard of one of passenger vessels of Navigazione Generale Italiana company. Societa Riunite Florio-Rubattino printed in Genoa by printing house Pellas (The Archives of Dubrovnik, Fr-468)**

Od 1892. godine, novim plovidbenim i poštanskim ugovorom Lloyd je prestao biti poduzeće za oba dijela Monarhije, pa Rijeka više nije polazna luka ni za jednu Lloydovu prugu prema Dalmaciji. Prema tom ugovoru Lloyd je bio obvezan držati na liniji Trst - Kotor i Trst -

<sup>21</sup> Isto, 20-23.

<sup>22</sup> Isto, 127-129.

<sup>23</sup> Isto, 149, 152.

Dalmacija - Albanija brodove od najmanje 700 brt. Također je bio obvezan brzom prugom obaviti 52 putovanja u godini i na svakom putovanju (Trst – Kotor - Trst) trebalo je prevaliti ukupno 724 milje. Poštanske linije Trst - Kotor i Trst – Dalmacija - Albanija bile su jednotjedne i dalje, ali prva je trebala prevaliti ukupno 889 milja, a druga 1.413 milja na svakom putovanju. *Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo*, koje se pojavilo odmah 1893. godine, tjedno je održavalo na liniji Rijeka - Kotor jednu brzu i dvije teretne pruge. Početkom 20. stoljeća to društvo imalo je četiri brze linije do Gruža ili Kotora, na kojima su plovili brzi parobrodi *Gödöllö*, *Pannonia*, *Salona* i *Hungaria*, brzinom između 12 i 16 milja na sat.<sup>24</sup>

Najbolji parobrod Austrijskog Lloydja na pruzi Trst - Kotor od 1895. godine bio je *Graf Würmbrand*, izgrađen od čelika, dug 73,5 m, širok 8,9 m. Kako su lokalni listovi bili živo zainteresirani za sve događaje, tako su komentirali i prigovarali voznom redu te brze pruge, pa i dubrovački list *Crvena Hrvatska* donosi: »Ko hoće da putuje, valja da se dignu na 3 ure po ponoć i da otklapi u Gruž na noge, noseći sam prtljagu, jer u to doba nema ni kočija ni fakina. Ovo je konfort za buduće goste dubrovačkog hotela Imperiala! Evala mudroj uredbi.«<sup>25</sup>

Početkom 1901. godine Lloyd je zadržao sve pruge. Godinu dana pred I. svjetski rat održavao je deset linija na Jadranu. Dva brza parobroda vozila su na brzim prugama. Kapetan B. Tripković bio je zapovjednik na jednomu od njih (*Prinz Hohenlohe*). Uvedena je bila i treća brza linija Trst – Dalmacija – Krk, brzine od 17 milja na sat. Te brze pruge na liniji Trst - Kotor pristajale su u sedam luka. Dalmatinsko-albanska linija pristajala je u trinaest luka, od čega šest u Albaniji i Grčkoj. Nakon preinaka u Lloydovu voznom redu 1908. godine i Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo provelo je izmjene, pa je putovanje iz Rijeke do Gruža trajalo 22, a do Kotora 26 sati. Već tad je postojao sporazum između Lloydja i drugih parobrodarskih društava (*Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo*, *Dubrovačka plovidba*, *Dalmatia*) da za vozne karte I. klase za kružna putovanja po Jadranu sva parobrodarska društva imaju istu cijenu. U cijenu turističke vozne karte bio je uključen i trošak od dva dana boravka u hotelu *Imperial*<sup>26</sup> u Dubrovniku. Lloydovi parobrodi na linijama za Dalmaciju raspolagali su početkom 1914. godine na svojih šest brodova s ukupno 320 ležaja I. i 186 II. klase, dok III. klasa to nije imala.<sup>27</sup>



**Slika 7. Razglednica parobroda *Graf Würmbrand* Austrijskog Lloydja i hotela *Imperial* u Dubrovniku, tiskana u Beču kod tiskara Philipp & Kramer 1899. godine (DAD, Fr-757)**

**Figure 7. Postcard of steamship *Graf Würmbrand* of Austrian Lloyd and hotel *Imperial* of Dubrovnik, printed in Beč by Philipp & Kramer 1899. godine (DAD, Fr-757)**

Brze su pruge obično stizale u veće dalmatinske gradove noću. Ujutro bi iz luka isplovili brodovi lokalnih linija, koji bi se raspršili po manjim mjestima, a do večeri bi se vraćali s teretom. Brzi bi parobrod nastavio putovati noću.<sup>28</sup>

S pojavom novih društava koja su imala manje parobrode, Lloyd je napuštao sporedne pruge u Dalmaciji. Zadržao je samo glavne, longitudinalne i neke teretno-putničke. Najveći napredak u parobrodarskoj službi Lloyd je učinio uvodeći ekspresnu prugu brodom *Graf Würmbrand*, koji je plovio brzinom od 17 nautičkih milja na sat. Godine 1913. Lloyd ga je prodao parobrodarskom društvu *Tripković*. Raznolika je bila sudbina Lloydovih brodova. Tako je brzi parobrod *Baron Gautsch* 13. kolovoza 1914. naišao na austrougarsku minu blizu Rovinja, kad su poginule 274 osobe, od čega 34 pomorca. Tom je prilikom poginula i Tereza Visin, rođena Verona, sa svojom kćeri jedinicom.<sup>29</sup>



**Slika 8. Razglednica parobroda *Graf Würmbrand* Austrijskog Lloydja tiskana u Zadru kod Gilardi & Figlio prije 1900. godine (DAD, Fr-754)**

**Figure 8. Postcard of steamship *Graf Würmbrand* of Austrian Lloyd printed in Zadar by Gilardi & Figlio before 1900.**

<sup>24</sup> Isto, 131-132, 137-138.

<sup>25</sup> M. Vidojević, „Hotel «Imperial» pred šezdeset godina“, *Naše more* br. 3, Dubrovnik, 1955, 123.

<sup>26</sup> Iz dubrovačke luke Gruž moglo se doći u *Imperial* kočijama, pa su lokalne novine i to komentirale: »Hotel Imperial je pun stranih gostiju, a put od Gruža pun prašine. Gosti se češće šetaju u kočijama, za njima se valjaju oblaci ovoga praha, što je neugodno njima, a još više dubrovačkome građanstvu, koje se obično pješke šeta. Pitamo općinu: zašto ne polijeva?« (*Crvena Hrvatska*, br. 12, Dubrovnik, 20. III. 1897, 3.)

<sup>27</sup> Oliver Fijo, n. dj., 132-134, 138.

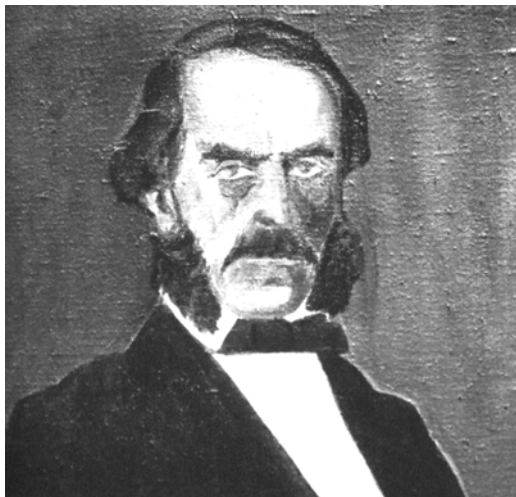
<sup>28</sup> Isto, 140.

<sup>29</sup> Isto, 175, 182; Niko Luković, *Prčanj, historijsko-estetski prikaz*, Kotor, 1937, 300.

#### 4. Istaknuti Bokelji u Trstu

##### *Prominent Men of Boka Kotorska in Trieste*

Većina Bokelja u Trstu bavila se pomorstvom ili zanimanjima tijesno povezanim s pomorskom djelatnošću. Jedan od istaknutijih Bokelja rodom iz Prčanja, koji je svoje djelovanje dijelom vezao i za Trst, bio je kapetan Ivo Visin (1806.-1868.). Odvažni kapetan Visin, svladavši osnovne pomorske vještine u Boki, položio je ispit za kapetana u Trstu.<sup>30</sup> Kod brodograditelja Andrije Zanona na Rijeci 1850. godine naručio je brod dug 30 m, nosivosti 311 t, tipa brigantina s dva jarbola i križnim jedrima. Naoružao ga je s 2 topa. Jedrenjak *Splendido*, kako ga je nazvao, porinut je u more 8. listopada iste godine s brodogradilišta Pul Peškarije. Na put oko svijeta Visin je krenuo 11. veljače 1852. iz Antwerpena, a vratio se u Trst 30. kolovoza 1859. Na brodu se nalazila malobrojna posada, njih 11, i vrlo skromna navigacijska sredstva. Putovanje oko svijeta trajalo je 7 godina, 6 mjeseci i 19 dana, prilikom čega je Visin sa *Splendodom* prešao više od 100.000 nautičkih milja. Bio je to prvi brod pod austrijskom zastavom koji je oplovio svijet. Novine su danima donosile napise o njihovu putovanju i povratku. Za taj pothvat kapetan Ivo Visin bio je odlikovan viteškim križem Franje Josipa i počasnom bijelom zastavom. A općina Trst proglasila ga je počasnim građaninom.<sup>31</sup>



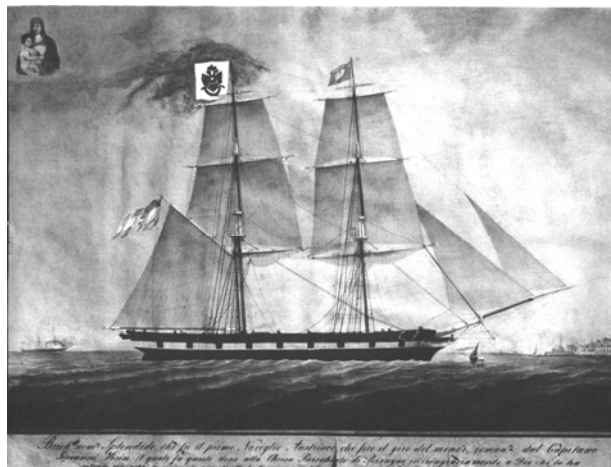
**Slika 9. Portret kapetana Iva Visina iz Prčanja**  
**Figure 9. Portrait of captain Ivo Visin from Prčanj**

<sup>30</sup> U Prčanju je u drugoj polovici 18. st. i u prvoj polovici 19. st. bila organizirana privatna pomorska škola u Samostanu sv. Nikole. Nastavu su održavali franjevci i kapetani. Tu je školu završio i kapetan Ivo Visin. Već od 16. st. u Boki su postojale privatne pomorske škole, najprije u Perastu, pa Kotoru, Prčanju, Dobroti i Herceg Novom. Dotad je Bratovština pomoraca, sa sjedištem u Kotoru, služila umjesto škole. U 17. st. u Perastu je privatnu pomorsku školu držao Marko Martinović (1663.-1716.), matematičar i nautičar. Među onima koji su pohađali privatnu pomorsku školu u Perastu, bio je i Julije Balović (1672.-1727.), autor najpoznatijega pomorskog priručnika s kraja 17. st. *Pratiche schrivaneschae*. Osim što je služio za izobrazbu brodskih pisara priručnik je važan i po tomu što je imao usporedni rječnik na više jezika. Perast je dao i znamenitoga hidrografa i kartografa Antuna Grubaša. Živio je u Veneciji u 18. st. i u prvoj polovici 19. st. Prvi je stručno opisao Jadransko more i sastavio prve nautičke karte za plovidbu po Jadranu. Njegov priručnik za plovidbu po Jadranskomu moru *Nuovo costiere del mare Adriatico* doživio je 4 izdanja u 20 godina od 1833. godine, kad je prvi put tiskan u Veneciji. Nakon što je u Kotoru 1851. godine utemeljena javna, tj. Državna nautička škola, nazvana imenom Marka Martinovića, najvećega pomorskog pedagoga u Boki kotorskoj, dotadašnje privatne škole prestale su djelovati.

<sup>31</sup> Miloš Lipovac, „Ivo Visin“, *12 vjekova Bokeljske mornarice*, Beograd, 1972; isti, „Kapetan Ivo Visin o svom putovanju oko svijeta“, GPMK VIII, Kotor, 1959.; isti, „Putovanje kap. Visina oko svijeta“, GPMK I., Kotor 1952,

Marko Blaž Florio, među prvim pomorskim kapetanima u službi Lloyda, pomagao je u uspostavi prvih parobrodarskih linija do Levanta, Indije, Kine i Japana. Spasio je 1851. godine brod *Splendido* svojega sunarodnjaka Iva Visina od nasukavanja u Dardanelima, na probnoj plovidbi prije putovanja oko svijeta. Za taj čin dobio je posebno priznanje od austrijske središnje Pomorske vlade.<sup>32</sup>

Najjači prčanjski brodovlasnici u 19. stoljeću živjeli su u Trstu. To su bili Špiro Visin te Stanislav, Ilija i Tripo Florio; pritom su Floriji tad raspolagali kapitalom od 4 milijuna forinta. Kapetani Ilija i Tripo Florio zajedno s Mihailom Vučetićem iz Baošića u Trstu osnovali su 1871. godine parobrodarsko društvo *Adria*. U Engleskoj su kupili tri čelična broda - *Risano*, *Narenta* i *Timavo*, ali nisu dugo izdržali. Već 1878. godine uništila ih je konkurencija Austrijskog Lloyda, i on je otkupio njihove brodove.<sup>33</sup>



**Slika 10. Brik Splendido kojim je kapetan Ivo Visin iz Prčanja oplovio svijet**

**Figure 10. Brig Splendido aboard of which Ivo Visin sailed all over the world**

Poduzeće poslovno udruženih bokeljskih obitelji Visin i Florio u Trstu imalo je u drugoj polovici 19. stoljeća pet velikih jedrenjaka: navu *Libertas*<sup>34</sup> i barkove *Neptun*, *Columbus*,<sup>35</sup> *Milinka* i *Ljubimka*. Brodovlasnici Ilija Florio s 1/4, Tripun Blaža Florio s 1/4 i Karolina Visin s 2/4, svi iz Trsta, kupili su 1868. godine u Londonu jedrenjak *King of Trumps* za 3.670 £. U Trstu je registriran 1. ožujka 1869. kao *Libertas*. Vlasnicima je godišnje donosio dobit od oko 20.000 forinta. U rukama Bokelja ostao je 17

<sup>32</sup> Florio, u: *Hrvatski biografski leksikon* (dalje HBL) 4: E-Gm, Zagreb, 1998, 302-303.

<sup>33</sup> Niko Luković, Prčanj, *historijsko-estetski prikaz*, Kotor, 1937, 114, 122-123; Anton Botrić, n. dj., 79-89, 84-86.

<sup>34</sup> Jedrenjak *Libertas*, jedan od najvećih i najluksuznijih bokeljskih jedrenjaka, imao je 12 putničkih kabina i 679 t. Jedno vrijeme kapetan *Libertas* bio je Filip Visin, koji je 1873. godine dobio diplomu na Austrijskom Lloydju za kapetana duge plovidbe. (Niko Luković, „Jedna zanimljiva galerija portreta pomorskih kapetana“, GPMK XVI, Kotor 1968, 223-233; *Annuario marittimo per l'anno 1874*, Trieste 1874, 224.)

<sup>35</sup> Kapetan Niko Visin, zapovjednik broda *Columbus*, uspio je svojom velikom umješnošću spasiti brod u oluji 1879. godine na Atlantskom oceanu, nakon što je *Columbus* došao u opasan položaj jer je teret pao na jednu stranu. Taj prizor naslikao je Louis Roux, slikar marinist iz Marseillesa. (Niko Luković, „Jedna zanimljiva galerija portreta pomorskih kapetana“, GPMK XVI, Kotor 1968, 223-233, 230).

godina, a 28. travnja 1885. prodan je nekom Francuzu iz Marseillea.<sup>36</sup>

Pomorski kapetan iz Prčanja i brodovlasnik Stanislav Florio, zabilježen je kao prvi mecena hrvatskom kiparu Ivanu Rendiću (1849.-1932.), pomogavši mladomu umjetniku upisati umjetničku školu u Veneciji.<sup>37</sup> Kapetan fregate Marko Eugen Florio (1827.-1906.), kontraadmiral u austrijskoj ratnoj mornarici, istaknuo se u pomorskoj bitki pod Visom 1866. godine kao zapovjednik austrijske korvete *Erzherzog Friedrich*. Za to je bio odlikovan vojničkim Ordenom Leopoldova reda za hrabrost.<sup>38</sup>

Filip Vidov Radoničić (1839.-1913.), kapetan bokeljskih jedrenjaka i Austrijskog Lloydja, zajedno s rođakom Josipom Radoničićem osnovao je 1891. godine parobrodarsko društvo *Bokeška plovidba*, koja je parobrodima *Kotor*, *Ercegnovi*, *Tivat* i *Risan* obavljala lokalni promet u Boki kotorskoj. Brodovi su 1917. godine prodani tvrtki *D. Tripković* u Trstu. Naime Božidar Tripković (1862.-1925.), pomorski kapetan i brodovlasnik, osnovao je parobrodarsko društvo *Tripković & Co.*, koje je s 14 parobroda duge i 2 velike obalne plovidbe i 1 tegljačem 1914. godine bilo najveće privatno društvo u Austro-Ugarskoj.<sup>39</sup>

Spiridon Gopčević (1807.-1861.), sin Krstov, istaknuti je član pomorske obitelji podrijetlom iz Poda i Orahovca. Otac Krsto Gopčević početkom 19. stoljeća prenio je svoje pomorsko-trgovačko poslovanje u Odesu, a od 1830. godine u Trstu se uspješno bavio trgovinom. Sin Spiridon preuzeo je očevo poslovanje u Trstu, baveći se gradnjom velikih i brzih brodova. Godine 1852. bio je najjači tršćanski brodovlasnik, s 22 jedrenjaka duge i velike obalne plovidbe, od kojih je 11 sagrađeno u riječkom brodogradilištu, i 2 manja broda. Istaknuo se svojim projektom za novu tršćansku luku (*Porto nuovo*), a financijski je pomagao i obnovu riječkoga brodogradilišta. Za vrijeme Krimskoga rata propao je jer nije mogao izvesti kupljeno žito s Crnoga mora.<sup>40</sup>

Obitelj Dabčević iz Dobrote dala je u 18. i 19. stoljeću 42 pomorca, od čega 12 kapetana. Najistaknutiji Marko (1855.-1949.), kapetan duge plovidbe, bio je komodor Austrijskoga Lloydja.<sup>41</sup>

Osim istaknutih pomoraca članovi obitelji Verona u Trstu dali su znatne prinose i u drugim profesijama.<sup>42</sup> Među njima posebno su se izdvojili Niko i Anton Verona. Niko Verona (1866.-1944.) rodio se u Prčanju, a dugo je godina živio u Trstu. Do 1918. godine radio je kao savjetnik Pomorske vlade u Trstu. Puno je pridonio u unapređenju pomorstva i socijalnoga položaja pomoraca. Bio je direktor austrijskog društva za unapređenje ribarstva i kulturu ribe i šef komisije za izradbu odredaba

<sup>36</sup> Vesna Berić-Dukić; Radmila Šević, *Prilog istoriji bokeljskog pomorstva u XIX veku*, GPMK XXXIII-XXXIV, Kotor, 1985.-1986, 129-145.

<sup>37</sup> Niko Luković, *Prčanj, historijsko-estetski prikaz*, Kotor, 1937, 164.

<sup>38</sup> Ignjatije Zloković, *Kontraadmiral Marko Florio*, Viška bitka, Zadar, 1967, 71-75.

<sup>39</sup> „Bokeška plovidba“, u: *Pomorski leksikon*, Zagreb, 1990, 86.

<sup>40</sup> „Gopčević“, u: HBL 5: Gn-H Zagreb, 2002, 46-47.

<sup>41</sup> *Pomorski leksikon*, Zagreb, 1990, 158, 947.

<sup>42</sup> Verone su osim u rodnom mjestu Prčanju i u Trstu djelovali i drugdje po svijetu. U 19. st. mogli su se naći u trgovini i pomorstvu u južnoj Rusiji i u Rumunjskoj, gdje je kapetan Frano Špirov Verona bio jedan od organizatora rumunjske trgovačke mornarice. Iz loze Verona u Rumunjskoj potječu pjesnikinja na francuskom jeziku Ida Verona i njezin brat slikar Artur Verona, za života jedan od najcjenjenijih slikara u Rumunjskoj. (Niko Luković, *Prčanj, historijsko-estetski prikaz*, Kotor, 1937, 123, 256-263.)

za pomorce (*Seemannsordnung*). Predavao je pomorsko i trgovačko pravo i mjenično pravo na Trgovačkoj i Nautičkoj akademiji u Trstu. Bio je član komisije za ispite kapetana duge plovidbe i poručnika trgovačke mornarice. Hrvatskim pomorcima dopuštao je pismene radove na hrvatskomu umjesto na propisanomu talijanskom jeziku. Pomagao je siromašne i udovice pomoraca, nastojeći da se što više umnoži pomorsko-uboška zaklada za njihovu pomoć (*Pio fondo di Marina*). I nakon završetka Prvoga svjetskog rata pokušao je iz Trsta pomagati unapređenju pomorstva Dalmacije i Boke. Objavio je udžbenike za pomorske škole (*Nozioni di diritto marittimo*), a sudjelovao je i na kodifikaciji pomorskoga prava.<sup>43</sup>

Anton Verona (1867.-1932.) rodio se u Herceg Novom. Studirao je pravo u Beču, Zagrebu i Grazu, a službovao je u Kotoru, na Hvaru, u Imotskomu, Rovinju, Trstu i Beču. U Trstu je od 1904. godine radio na Pomorsko-trgovačkom sudu. Pomorsko je pravo otad postalo njegova glavna preokupacija. Osim na Sudu, gdje se bavio praksom, Anton Verona predavao je pomorsko, trgovačko i mjenično pravo i narodnu ekonomiju na trgovačkom odjelu Trgovačke i Pomorske akademije u Trstu. Nakon propasti Austro-Ugarske Monarhije, postavljen je za vijećnika Stola sedmorice u Zagrebu. U Zagrebu je na Pravnom fakultetu i Ekonomsko-komercijalnoj visokoj školi predavao pomorsko pravo. Svojim radom stekao je i međunarodni ugled. Između ostaloga, bio je izabrani sudac Međunarodne trgovačke komore u Parizu, a sudjelovao je i pri kodifikaciji međunarodnoga prava u Haagu. Osim djela o pomorskom pravu Anton Verona objavljivao je i književne radove u zadarskim listovima *Zori* i *Iskri*, potpisujući ih pseudonimom Bogomil Hrvatovski. Pod tim pseudonimom izišlo je i njegovo najpoznatije djelo, popularna pripovijetka *Grilovica*.<sup>44</sup>

Blažo Verona, brodovlasnik u Trstu, bio je i član tehničkog odbora klasifikacijskoga zavoda *Austrijski Veritas* od 1858. godine, kad je osnovan pa do 1881. godine. U to vrijeme (od 1875. do 1896. godine) kapetan je i brodovlasnik Tripo Florio bio član uprave komisije tog zavoda.<sup>45</sup>

Kapetan Frano konte Visković (Perast, 1836. - Trst, 1905.) plovio je na bokeljskim jedrenjacima, a onda je, poput mnogih svojih sunarodnjaka, prešao na parobrode Austrijskog Lloydja u Trstu. Zahvaljujući svojim sposobnostima postao je glavni inspektor Lloydja. Bavio se i istraživačkim radom, pa je izumio ciklonograf (spravu za grafičko prikazivanje ciklona), olujni kompas i dromoskopij (spravu za pretvaranje kurseva). Izdao je 1876. godine i udžbenik za Pomorsku akademiju u Trstu pod naslovom *Manuale nautico di Meteorologia*. Vrativši se u mirovini u Perast, napisao je monografiju o Opatiji sv. Jurja na talijanskomu - *Il monastero di San Giorgio sullo scoglio presso Perasto*, tiskanu u Trstu 1904., i opsežno ilustrirano djelo pod naslovom *Storia di Perasto dalla caduta della repubblica veneta al ritorno degli Austriaci*, a i 1898. godine tiskao ga je u Trstu u tipografiji Austrijskoga Lloydja.<sup>46</sup>

<sup>43</sup> Niko Luković, isto, 253-256.

<sup>44</sup> Isto, 248-253.

<sup>45</sup> Anton Botrić, n. dj., 79-89, 84.

<sup>46</sup> Anton Milošević, „Kapetan Frano konte Visković“, GPMK VII, Kotor, 1958, 293-296.





**Slika 11. Olujni kompas, izum kapetana Frana Viskovića iz Perasta**  
**Figure 11. Gale compass invention by captain Frano Visković from Perast**

Slikar marinist Bartul Ivanković (Istanbul, 1815. - Trst, 1898.) podrijetlom je Bokelj iz Herceg Novoga. Po struci bio je kapetan duge plovidbe. U Trstu je živio od 1849. godine do smrti. Slikao je različite prizore iz svakidašnjega pomorskog života na moru, u plovidbama i u lukama, jedrenje uz povoljan vjetar, križanje, sidrenje, čekanje na vez, na sidrištu, u luci. Brodove je smještao u: vedre, olujne, hladne, sparne, kišovite, maglovite, snježne, sunčane atmosfere. Slikao je jedrenjake i parobrode tadašnjih pomorskih društava i brodarskih zajednica iz Italije, Engleske, Turske, Francuske, Amerike. Ipak je najviše slikao brodove iz Boke kotorske, zatim jedrenjake i parobrode dubrovačkoga kraja i Dalmacije, Hrvatskoga primorja i Istre.

Oko 400 sačuvanih Ivankovićevih slika dokumentira posljednju fazu jedrenjaka. Zbog preciznosti i vjernosti naslikanih brodova, opsežni rad ovoga najplodnijeg marinista 19. st. važan je za pomorsku povijest kao kulturno-povijesni materijal od posebnog značenja. Osim odličnoga poznavanja brodograđevne djelatnosti tršćanskih i istočnojadranskih brodogradilišta 19. stoljeća Ivanković je savršeno poznao i suvremenu nautičku znanost i manevriranje jedrenjacima u plovidbi i u luci. Najčešći brodovi koje je slikao su bark, najtipičniji trgovački jedrenjak u drugoj polovici 19. st. za plovidbu po svim morima i oceanima, zatim košna goleta, nava, trabakula i kliper, najsavršeniji i najbrži jedrenjak na svijetu, vrlo uskih i lijepih linija.



**Slika 12. Jedrenjaci obitelji Visin i Florio iz Prčanja - B. Ivankovich, 1873.**

**Figure 12. Sailing ships of family Visin and Florio from Prčanj - B. Ivankovich, 1873.**

Redovito je radio u uljenoj tehnici. U dnu slike obično se nalazi kratka legenda o brodu i kapetanu, a u donjem desnom kutu slikar je potpis - *B. Ivankovich*, s godinom izradbe. Radeći tamo po narudžbama, Ivankovićev je rad ovisio o ukusu naručitelja. Slikar ih je nastojao zadovoljiti jer je ovisio o njima – naime, s mnogobrojnom obitelji živio je samo od prodaje svojih slika.<sup>47</sup>

Među bokeljskim pomorcima koji su živjeli u Trstu bio je i kapetan duge plovidbe Marko Radoničić (1785.-1824.), rodom iz Dobrote, sin Tripa Tomova i Marije Ivanović. Istaknuo se kao slikar amater, počevši slikati s 30 godina. U doba ratnih nemira početkom 19. stoljeća napustio je Boku. Već 1807. godine nalazi se u Trstu, a napustio ga je 1820-tih. Otišao je u Panamu, gdje se, kao i u Trstu, bavio trgovačkim poslovima. Krajem 1824. godine Marko Radoničić umro je u Panami u 39. godini života. Sačuvano je 16 njegovih radova, od kojih je 14 slika Križnoga puta i dva portreta. Slike Križnog puta potpisane su i datirane godinom 1817. i nalaze se u župnoj crkvi Sv. Mateju u Dobroti. Portreti su rađeni u kombiniranoj tehnici tempere i pastelne boje. Svojih 14 kompozicija Križnoga puta Marko Radoničić najvjerojatnije je naslikao u Trstu.<sup>48</sup>

Bokelji kvalificirani u austrougarskoj trgovačkoj mornarici za pomorske kapetane duge plovidbe u razdoblju od 1869. do 1900. godine:<sup>49</sup>

- Androvich Antonio di Giuseppe (Castelnuovo di Cat., 1884)
- Androvich Carlo di Gius. (Castelnuovo, 1873)
- Androvich Tom. di Gius. (Castelnuovo, 1870)
  
- Bellafusa Gior. fu Sim. (Lepetane, 1873)
- Berberovich Ales. fu Trifone (Morigno, 1888)
- Berberovich Daniele di Trifone (Morigno, 1879)
- Berberovich Marco di Cristoforo (Morigno, 1890)
- Berberovich Pietro di Trifone (Morigno, 1869)

<sup>47</sup> Josip Luetić, *Kap. B. Ivanković, najistaknutiji portretist naših jedrenjaka*, Zavod za historijska istraživanja pomorstva južne Dalmacije JAZU, Dubrovnik, 1974; isti, *Kap. Bazi Ivanković, naš istaknuti slikar jedrenjaka u 19. st.*, Pomorski zbornik, II., JAZU, Zagreb, 1962, 1891-1895; isti, „Prilog o slikaru brodova Ivankoviću“, Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji 13, Split, 1961, 298-306; Ignjatije Zloković, „Tragom slikara Ivankovića“, GPMK VII, Kotor, 1958, 297-302; Vanda Ekl, „More - tema i sadržaj našeg slikarstva“, Pomorski zbornik JAZU, I. (1962) Zagreb, 532.

<sup>48</sup> Miloš Milošević, „Nekoliko arhivskih podataka o slikaru Marku Radoničiću iz Dobrote“, Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji, br. 13 Split, 1961.

<sup>49</sup> Annuario marittimo, Trieste 1869-1900.

- Berberovich Radoslao fu Teodoro (Morigno, 1869)
- Berguglian Eugenio di Natale (Perzagno, 1885)
- Berguglian Giovanni di Natale (Perzagno, 1881)
- Bernicevich Matteo di Luca (Perzagno, 1884)
- Bilaffer Amerigo D. di Diodato (Perzagno, 1878)
- Braticevich Matteo di Giuseppe (Perasto, 1882)
  
- Callugerovich Andrea di Aless. (Lustizza, 1877)
- Callugerovich Nicolò fu Aless. (Lustizza, 1884)
- Callugerovich Pietro fu Aless. (Lustizza, 1884)
- Camenarovich Antonio fu Giac. (Dobrota, 1883)
- Cipollovich Giovanni di Cristoforo (Perasto, 1898)
- Clacevich Filippo di Giorgio (Dobrota, 1881)
- Cossovich Ant. fu Spiridone (Dobrota, 1878)
- Cossovich Giuseppe fu Diodato (Dobrota, 1894)
- Cossovich Marco di Dioadato (Dobrota, 1887)
  
- Dabcevich Crist. fu Gius. (Dobrota, 1872)
- Dabcevich Marco fu Trifone (Dobrota, 1877)
- Dabinovich Paolo di Antonio (Dobrota, 1898)
- Dabinovich Cristof. di Gius. (Dobrota, 1873)
- Dabinovich Fortunato di Natale (Dobrota, 1883)
- Dabinovich Gius. di Cristoforo (Dobrota, 1888)
- Dabinovich Stefano fu Ant. (Dobrota, 1873)
- Dabovich Diodato fu Spiridone (Costagnizza, 1878)
- Damianovich Lazzaro di Filippo (Stolivo, 1897)
- Damianovich Matteo di Natale (Perzagno, 1885)
- Damianovich Vinc. fu Trif. (Perzagno, 1873)
- Danciulovich Giov. di Trifone (Perzagno, 1881)
- Dobrillovich Matt. di G. (Dobrota, 1872)
  
- Emer Michele di Fincezo (Perasto, 1869)
  
- Forti Trifone di Antonio (Cattaro, 1876)
- Franovich Michele fu Cristoforo (Stolivo inf., 1884)
- Franovich Michele fu Cristoforo (Stolivo, 1883)
  
- Gedovich Costantino di Trifone (Cattaro, 1878)
- Gellalia Demetrio di Antonio (Bianca, 1869)
- Gellalia Simeone di Ant. (Bianca, 1873)
- Gillovich Cristoforo di Luca (Cumbor?, 1879)
- Gilovich Elia fu Luca (Baosich, 1888)
- Ginovich Lazzaro di Matteo (Bianca, 1877)
- Giuratovich Trif. di G. (Perzagno, 1872)
- Giurcovich Andrea di Giov. (Risano, 1874)
- Giurgevich Gius. di Marino (Perzagno, 1876)
- Giurgevich Luigi di Nicolò (Perzagno, 1878)
- Giurgevich Paolo di Tom. (Perzagno, 1876)
- Giurgevich Trifone di Tom. (Perzagno, 1886)
- Giurgevich Vincenzo di Tomm. (Perzagno, 1879)
- Giurovich Andrea fu Pasquale (Perzagno, 1890)
- Giurovich Gius. N. fu Nicolò (Perzagno, 1875)
- Giurovich Graziano fu Ant. (Perzagno, 1883)
- Giurovich Nicolò fu Matteo (Perzagno, 1883)
- Gopcevich Basilio di Cristoforo (Orahovaz, 1873)
- Gopcevich Elia di Giovanni (Orahovaz, 1883)
- Grando Giorgio di Luca (Perzagno, 1880)
- Grando Giorgio fu Paolo (Perzagno, 1894)
- Grando Giuseppe di Luca (Perzagno, 1877)
  
- Iovanovich Dragomiro di Don Cost. (Cattaro, 1870)
- Iovanovich Stef. fu Bas. (Perasto, 1870)
- Ivellich Pietro di Simeone (Risano, 1874)
- Ivellich Vladimiro di Simeone (Risano, 1879)
  
- Jacobovich Ant. fu Marco (Stolivo, 1891)
- Jankovich Nicolò fu Ant. (Igalò, 1893)
  
- Kamenarovich Grego fu Gius. (Dobrota, 1888)
- Kamenarovich Ivan di Natale (Dobrota, 1896)
- Kamenarovich Marco fu Giac. (Dobrota, 1888)
- Kamenarovich Matteo di Ant. (Dobrota, 1888)
- Kamenarovich Emilio di Ant. (Dobrota, 1883)
- Kamenarovich Nicolò di Vito (Dobrota, 1887)
- Kamenarovich Vito di Paolo (Dobrota, 1883)
- Klacevich Elia di Andrea (Dobrota, 1895)
- Klacevich Marco di Andrea (Dobrota, 1896)
- Klacevich Paolo di Antonio (Dobrota, 1887)
- Komlenovich Pietro fu Basilio (Topla, 1876)
- Kovacevich Dussan di Vito (Cattaro, 1890)
  
- Lazzarevich Giorgio di Lazzaro (Perasto, 1896)
- Lazzari Andrea fu Franc. (Perzagno, 1874)
- Lucich Cristoforo di Antonio (Perasto, 1882)
- Lucich Spiridone di Giov. (Morigno, 1877)
- Lucovich Antonio fu Marco (Perzagno, 1869)
- Lucovich Bernardo di Marco (Perzagno, 1886)
- Lucovich Emilio di Marco (Perzagno, 1877)
- Lucovich Giov. di Antonio (Perzagno, 1876)
- Lucovich Giuseppe di Marco (Perzagno, 1875)
- Lucovich Silvio di Alessandro (Perzagno, 1878)
- Lucovich Vladislao fu Gius. (Perzagno, 1873)
  
- Mandich Dussan di Nicolò (Castelnuovo, 1881)
- Mandich Slavomiro fu Nicolò (Castelnuovo, 1888)
- Marassi Carlo fu Luca (Perzagno, 1882)
- Marassi Giuseppe di Luca (Perzagno, 1897)
- Marassi Pietro di Alessandro (Perzagno, 1879)
- Marinovich Agostino di Marco (Stolivo, 1883)
- Marovich Antonio fu Natale (Dobrota, 1881)
- Marovich Ljubomiro di Tomm. (Dobrota, 1890)
- Marovich Vito di Tommaso (Dobrota, 1882)
- Matcovich Costantino di Spirid. (Perzagno, 1878)
- Matcovich Trifone di Spiridone (Perzagno, 1890)
- Matovich Luca di Cristoforo (Dobrota, 1900)
- Matovich Cristoforo fu Luca (Dobrota, 1874)
- Mazzarovich Ezio Gius. fu Vincenzo (Perasto, 1873)
- Meneghetti Paolo di Giov. (Perzagno, 1873)
- Miallovich Alessandro fu Spirid. (Perzagno, 1895)
- Miallovich Giac. di Nic. (Perzagno, 1870)
- Miallovich Milivoj di Spirid. (Perzagno, 1886)
- Migotti Domenico di Giacinto (Castelnuovo, 1880)
- Milissich Simeone di Nicolò (Podi, 1879)
- Milletich Giorgio di Spirid. (Perzagno, 1874)
  
- Nichevich Elia di Giovanni (Lepetane, 1887)
- Nicolich Marco di Ant. (Lastua, 1872)
- Nicolich Trifone di Andrea (Cattaro, 1869)
  
- Paprenizza Basilio di Alessandro (Risano, 1869)
- Pasinovich Ant. di Gior. (Dobrota, 1870)
- Pasinovich Emilio di Giovanni (Dobrota, 1898)
- Pasinovich Filippo di Giorgio (Dobrota, 1887)
- Pasinovich Pietro di G. (Dobrota, 1872)
- Peranovich Giorg. fu A. (Stolivo, 1872)
- Petovich Michele di Antonio (Mulla, 1878)
- Petricevich Nat. di Tri. (Dobrota, 1870)
- Petrovich Ferd. di Andrea (Cattaro, 1889)
- Pillich Tommaso di Giovanni (Castelnuovo, 1885)
  
- Radimiri Andrea di Filippo (Dobrota, 1882)
- Radimiri Ant. M. di Cristoforo (Dobrota, 1875)
- Radivovich Zoroslavo di Stefano (Cattaro, 1899)
- Radonicich Antonio di Giovanni (Dobrota, 1869)
- Radonicich Antonio fu Elia (Dobrota, 1887)
- Radonicich Cristoforo di Ant. (Dobrota, 1886)

- Radonicich Eugenio di Giov. (Dobrota, 1879)
- Radonicich Giuseppe fu Nat. (Dobrota, 1886)
- Radonicich Matteo di Giovanni (Dobrota, 1883)
- Radonicich Natale fu Diodato (Dobrota, 1886)
- Radonicich Nic. di Dio. (Dobrota, 1870)
- Russovich Sergio fu Michele (Podi, 1895)
  
- Sbutega Antonio fu Giuseppe (Perzagno, 1886)
- Sbutega Attilio di Ferdinando (Perzagno, 1884)
- Sbutega Costantino di Ferdin. (Perzagno, 1882)
- Sbutega Enrico fu Moisè (Perzagno, 1893)
- Sbutega Eugenio di Luigi (Perzagno, 1897)
- Sbutega Filippo di Cristoforo (Perzagno, 1892)
- Sbutega Giovanni di Luigi (Perzagno, 1891)
- Sbutega Giovanni fu Alessandro (Perzagno, 1890)
- Sbutega Giovanni fu Matteo (Perzagno, 1869)
- Sbutega Giuseppe Carlo di Moisè (Perzagno, 1869)
- Sbutega Giuseppe di Luigi (Perzagno, 1899)
- Sbutega Spiridone di Moisè (Perzagno, 1880)
- Sbutega Spiridone fu Aless. (Perzagno, 1883)
- Sbutega Trifone fu Antonio (Perzagno, 1896)
- Sbutega Vladisalo di Nicolò (Perzagno, 1895)
- Serovich Nicolò fu Nat. (Bianca, 1872)
- Sierkovich Ljubo fu Trifone (Sterp, Bocche di Cattaro, 1890)
- Simach Stanislao Paolo fu Gioavnni (Cattaro, 1900)
- Sirovich Andrea di Antonio (Perasto, 1869)
- Sirovich Giuseppe di Marco (Perasto, 1879)
- Ströll Edmondo di Giuseppe (Castelnuovo, 1883)
  
- Tomanovich Natale fu Andrea (Lepetane, 1879)
- Tomanovich Pie. di Nic. (Lepetane, 1870)
- Tomich Antonio di Trifone (Dobrota, 1895)
- Tomich Diodato di Nicolò (Dobrota, 1881)
- Tomicich Nicolò di Gius. (Perasto, 1873)
- Tripcovich Bozidar di Luca (Dobrota, 1889)
- Tripcovich Vladimiro fu Matteo (Dobrota, 1889)
- Tripcovich Andrea di Luca (Dobrota, 1882)
- Tripcovich Diodato di Antonio (Dobrota, 1885)
- Tripkovich Nicolò di Vincenzo (Teodo, 1894)
- Trojanovich Costantino di Filippo (Zaterdje-Cattaro, 1882)
  
- Ukropina Giorgio di Teodoro (Combur, 1888)
  
- Verona Annibale fu Tommaso (Perzagno, 1891)
- Verona Marco fu Luca (Perzagno, 1872)
- Verona Romelio di Alessandro (Perzagno, 1882)
- Vicković Nicolò di Antonio (Dobrota, 1896)
- Vidovich Michele A. di Basilio (Cattaro, 1878)
- Visin Antonio fu Giuseppe (Perzagno, 1889)
- Visin Filippo fu Pasquale (Perzagno, 1873)
- Visin Luigi fu Giuseppe (Perzagno, 1897)
- Visin Nicolò fu Pasquale (Perzagno, 1873)
- Visin Pietro fu Giuseppe (Perzagno, 1882)
- Vucassovich Alessandro fu Marco (Orahovaz, 1869)
- Vucassovich Giorgio di Michele (Orahovaz, 1880)
- Vucassovich Marco di Luca (Orahovaz, 1875)
- Vucassovich Mic. di Bas. (Orahovaz, 1870)
- Vucassovich Nicolò fu Pietro (Orahovaz, 1874)
- Vulovich Piet. di Gior. (Dobrota, 1870)
  
- Xigga Marco di Luca (Stolivo, 1875)
- Xigga Spiridone fu Antonio (Stolivo, 1882)
  
- Zaputovich Gaspare di Trifone (Lepetane, 1882)

## Literatura

### References

- *Annuario marittimo per l'anno 1869-*, Trieste, [1869-1900]
- Barbalić, Radojica. »Naši kapetani u službi Lloydovog parobrodarskog društva u prvoj deceniji njegovog djelovanja«. *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru X* (1962): 173-182.
- Berić-Đukić, Vesna; Šević, Radmila. »Prilog istoriji bokeljskog pomorstva u XIX veku«. *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru XXXIII-XXXIV* (1985.-1986): 129-145.
- Botrić, Anton. »Pomorska privreda Prčanja u prošlosti (XVI-XIX st.)«, u: 12 vjekova Bokeljske mornarice, Beograd: Monos 1972: 79-89.
- Butorac, Pavao. *Kulturna povijest grada Perasta*. Perast: Gospa od Škrpjela, 1999.
- *Crvena Hrvatska*, br. 12, Dubrovnik, 20. III. 1897., 3.
- Ekl, Vanda. »More - tema i sadržaj našeg slikarstva«. *Pomorski zbornik I JAZU*. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1962: 532.
- Fijo, Oliver. *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, Zadar: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1962.
- *Hrvatski biografski leksikon 4: E-Gm*, Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", 1998.
- *Hrvatski biografski leksikon 5: Gn-H* Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", 2002.
- Lipovac, Miloš. »Ivo Visin«. u: *12 vjekova Bokeljske mornarice*, Beograd: Monos 1972.
- Lipovac, Miloš. »Kapetan Ivo Visin o svom putovanju oko svijeta«. *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru VIII* (1959).
- Lipovac, Miloš. »Putovanje kap. Visina oko svijeta«. *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru I* (1952).
- Luetić, Josip. »Kap. Bazi Ivanković, naš istaknuti slikar jedrenjaka u 19. st.«. *Pomorski zbornik II JAZU*. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, 1962: 1891-1895.
- Luetić, Josip. »Prilog o slikaru brodova Ivankoviću«. *Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji 13* (1961): 298-306

- Luetić, Josip. *Kap. B. Ivanković: najistaknutiji portretist naših jedrenjaka*. Dubrovnik: Zavod za historijska istraživanja pomorstva južne Dalmacije JAZU, 1974
- Luković, Niko. »Bark «Nemirna» posljednji bokeljski jedrenjak duge plovidbe«, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru VIII* (1959): 163-170.
- Luković, Niko. »Jedna zanimljiva galerija portreta pomorskih kapetana«. *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru XVI* (1968): 223-233
- Luković, Niko. *Postanak i razvitak trgovačke mornarice u Boki Kotorskoj*, Beograd 1930.
- Luković, Niko. *Prčanj, historijsko-estetski prikaz*, Kotor 1937
- Milošević, Anton. »Kapetan Frano konte Visković«. *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru VII* (1958): 293-296.
- Milošević, Miloš. »Nekoliko arhivskih podataka o slikaru Marku Radoničiću iz Dobrote«. *Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji* 13 (1961).
- Pomorski leksikon, Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", 1990.
- Stulli, Bernard. »Naše pomorstvo u prošlosti«. *Djelo* 3 (1948).
- Vekarić, Stjepan. »Austrijski Lloyd i naši pomorci«. *Jugoslavenski mornar* 6 (1952): 157.
- Vidojević, M. »Hotel «Imperial» pred šezdeset godina«. *Naše more* 3 (1955): 123.
- Zloković, Ignjatije. »Kontraadmiral Marko Florio«. u: *Viška bitka: povodom 100-godišnjice, 1866-1966*. Zadar, 1967: 71-75.
- Zloković, Ignjatije. »Tragom slikara Ivankovića«. *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru VII* (1958): 297-302

---

Rukopis primljen: 15.3.2006.

