

POMORCI I JEDRENJACI OTOKA MLJETA TIJEKOM 19. STOLJEĆA

UDK 629.123.13:949.713"19" MLJET

Pregledni rad

Review

Sažetak

O pomorcima i razvoju brodarstva na otoku Mljetu za vrijeme Dubrovačke Republike ima više radova i priloga dubrovačkog povjesničara dr. Josipa Luetića. U njima je on osvijetlio istaknutu ulogu mljetskih pomoraca i kapetana u sklopu povijesnog razvoja dubrovačkog pomorstva, te brodova u jadranskoj i izvanjadranskoj plovidbi koji su bili u vlasništvu Mljećana, posebno tijekom 18. i početkom 19. stoljeća.

Težnja ovog priloga je da se uputi na ulogu mljetskih pomoraca, patruna i kapetana te njihovih baraka gajeta i bracara u lokalnoj plovidbi tijekom 19. stoljeća, jer je taj period u razvoju brodarstva na jedra na ovom otoku dosad uglavnom malo ili nimalo istraživao.

Stoga močekujem da ovaj prilog bude poticaj daljnjem proučavanju mljetskih drvenih brodova na jedra i vesla u 19. stoljeću i njihova značenja u trgovini s Dubrovnikom, Bokom kotorskom i našim drugim lukama i gradovima.

Tijekom postojanja Dubrovačke Republike uvijek je znatan broj otočnih mladića plovio na dubrovačkim jedrenjacima. Većinom su oni bili mornari, ali, osobito u 18. stoljeću, kormilari, navigacijski časnici, brodski pisari i nostromi.

Koncem 18 i početkom 19. stoljeća Mljećani su vlasnici dvaju brikova. Tako su vlasnici trgovačkog jedrenjaka "Sveti Nikola" bili: R don Niko Đivanović (13 karata), navigacijski časnik Ivo Androv Đivanović (1 karat), a zapovjednik kap. Ivo Hazdovac bio je suvlasnik broda s 3 karata. Uz kapetan I. Hazdovca i nav. časnika I. Đivanović posadu su još činili Frano Stjepov Stražičić, Ivo Pavov Stražičić i Ivo Čumbelić.

Ivo Hazdovac bio je kapetan i na jedrenjaku koji se zvao "Sveti Nikola od Barija", a suvlasnici su bili uz njega i ovi Mljećani: R don Nikola Hajdić, Petar Market, Jozo

Sršen, Nikola Petrović (s Korita), Marin Stražičić, Vicko Stažičić, Jozo Stražičić, Petar Petrlin i Ivan Hajdić. Nakon Iva Hazdovca patrun i zapovjednik "Svetog Nikole od Barija" je njegov sin Mato. Oni su tim brodom obavljali trgovačke poslove i izvan Jadrana.

U to vrijeme, početkom 19. stoljeća, patrun Marin Sršen vlasnik je trabakule "Sveti Nikola", a posadu su činili ovi otočani: Ivo Đivanović, Stijepo Glumac, Ivo Matana, Ivo Sršen, Ivo Hazdovac, Ivan Dabelić i drugi.

Početkom 19. stoljeća patrun Đuro Bašica postaje vlasnikom bracara "Prožura" od 16 tona nosivosti.

I nakon propasti Dubrovačke Republike 1808. godine i tijekom francuske okupacije do 1815. godine, Mljećani su i dalje pomorskotrgovački vrlo aktivni. Oni svojim "barkama" na jedra i vesla održavaju i dalje stalnu brodsku liniju od Mljeta do Dubrovnika - Gradske luke, prevozeći u Grad, kao i prijašnjih desetljeća i stoljeća, uz ponekog putnika, drvo za ogrijev, drvenu građu od borovine i hrasta, ječam, vino, ulje, slane srdele, razne vrste graha, rašu, vuneno predivo itd.

Otočani su i za austrijske vladavine našim hrvatskim krajevima od 1815. do 1818. godine, vlasnici i patruni većeg broja baraka, gajeta i bracara kojima održavaju vrlo intenzivnu trgovačku djelatnost svog otoka s Dubrovnikom. U to vrijeme oni svojim gajetama i bracerama na jedra često, radi trgovačkih poslova, plove do Boke kotorske, a najiskusniji patruni i do Rijeke, te nekih talijanskih jadranskih luka.

Svrha ovog priloga i jest osvjetljavanje pomorske trgovačke djelatnosti Mljećana za austrijske vladavine.

Zabilježimo da već od 1815. godine Mljet ima svoje stalne lučke kapetane, i pomorsku zdravstvenu službu sa sjedištem u luci Sobri (u starijim izvorima: Sovra). Od tada pa nadalje, svaka barka, gajeta i bracara koja plovi prema Dubrovniku ili nekomu drugom odredištu mora imati plovidbenu dozvolu lučkog kapetana, a posada i teret pomorski zdravstveni list - svjedodžbu. Ujedno, lučki kapetan i šef pomorske zdravstvene službe imaju dužnost da pregledaju svaku barku koja lovi srdele u

* Ivo Dabelić
Dubrovački muzej

vodama Mljeta i ustanove ima li urednu zdravstvenu svjedodžbu, što vrijedi i za svaki jedrenjak koji zbog nevremena ili nekog drugog razloga pristane u neku od mljetskih luka. Tako je iste godine lučki kapetan u Sobri bio Pavo Hajdić, a šef pomorske zdravstvene službe don Nikola Hajdić. Oni su izdali plovidbenu dozvolu i pomorski zdravstveni list - svjedodžbu patrunu Petru Miliću iz Govedara da te godine svojom "barkom" može otploviti u Boku kotorsku. Sljedećih godina šefovi zdravstvene pomorske službe u Sobri su: S. Bonačić, Marko Gracić, Vicko Vidović, Pavo Mitrović, Antonio Demattei i drugi.

Tijekom pedesetih godina lučki je kapetan u Sobri Antoni Flock. On npr. 1853. godine obavještava pomorskog inspektora u Dubrovniku da je patrun Nikola Dabelić platio taksu za teret koji izvozi s Mljeta, da je Ivan Pitarević dobio putovnicu (matriklulu) za ukrcaj na brod u svojstvu člana posade na putu za Trst, te da je izvršen zdravstveni pregled tereta i članova posade pjelega Petra Cvjetkovića sa Šipana koji se je tad sa svojim jedrenjakom zatekao u vodama otoka Mljeta.

Njega na dužnosti lučkog kapetana neko vrijeme zamjenjuje Đuro Perić.

Iskusni patruni Anđelo Hajdić i Pavo Hajdić

Nakon sposobnih kapetana i patruna Iva Hazdovca i njegova sina Mata Hazdovca, koji su svojim jedrenjacima plovili po Jadranu i Mediteranu, po pomorskom iskustvu i znanju ističu se patruni i kapetani Anđelo Hajdić i Pavo Hajdić, obojica iz Babina Polja.

Anđelo Hajdić pomorski je zanat izručio kao mornar na pjelegu "San Antonio" kojim je zapovijedao kapetan Vito Marović. Tim jedrenjakom on je više puta oplovio cijeli Jadran i Mediteran, i tako je još u ranoj mladosti upoznao sve ljepote i čudi mora, plovidbu i određivanje broskog kursa uz pomoć zvijezda. On je drugi mornar na tom velikom jedrenjaku prilikom uplovljavanja u Gradsku luku 1817. godine na ruti iz Venecije.

Nakon plovidbe na velikim jedrenjacima on kupuje braceru "Sv. Antun od Padove", kojom već 1826. godine prevozi i drva i drugi teret s Mljeta u Dubrovnik. Nju ubrzo prodaje i kupuje veću braceru "Scarpa", nosivosti 17,5 tona, od 4 člana posade. Njome već 1829. godine često plovi do Dubrovnika i Boke kotorske, a zabilježeno je i više njegovih putovanja do Rijeke (Fiume) i talijanskih jadranskih luka. Tako Pretura Mljet 14. travnja 1830. izvješćuje zdravstveni ured u Dubrovniku da patrun braceru "Scarpa" Anđelo Hajdić ima pomorsku zdravstvenu svjedodžbu, za put do Rijeke.

No ta bracera ubrzo je doživjela brodolom, 3. svibnja 1833., u blizini Dubrovnika, pod zapovjedništvom patruna Nikole Dabelića, koji je u to vrijeme bio njezin suvlasnik. O tom brodolomu i spašavanju broda i posade obavješten je Okružni kapetanat u Dubrovniku.

Patrun Anđelo Hajdić i sljedećih je desetljeća pomorski aktivan na braceri "Rosini" nosivosti 7 tona. Svoj dugi i uspješni pomorski poziv mornara, patruna i kapetana

završava na koncem pedesetih godina na ruti od Mljeta do Dubrovnika.

Drugi iskusni pomorac i patrun je Pavo Hajdić. On je pomorski zanat "ispekao" u službi mornara još u ranoj mladosti na braceri "Prožuri", kojom je tada zapovijedao patrun Pavo Bašica.

Zabilježeno je da on kao patrun "Prožure" nosivosti od 16 tona već 1826. godine uplovio u Gradsku luku s teretom kukuruza i dasaka na ruti iz Rijeke (Fiume). Uz njega su članovi posade još bili: Pavo Fortunić (sa Šipana), Andrija Baule, Pavo Bašica i Jozo Benković. Registrirano je da je on njome otplovio za Brindisi 16. kolovoza 1830. s teretom slanin srdela u barilima, a da je vratio u Gradsku luku 6. rujna s teretom žita, ječma, sapuna i crvene tkanine. Sljedećih desetljeća patrun je Pavo Hajdić svojim novim bracerama i gajetama uglavnom prevozio u Dubrovnik drva s Mljeta, ali je i dalje prema trgovačkim potrebama uspješno plovi i do Boke kotorske i talijanskih luka Barija i Brindisija.

Svoje bogato pomorsko iskustvo i znanje nesebično je prenosio na posadu svojih plovila, pa su mnogi od njih poslije bili sposobni patruni.

On pomorske dane završava početkom pedesetih godina 19. stoljeća prevozeći s gajetom ili barkom drva i ulje s Mljeta u Dubrovnik.

Otočne gajete i braceru od 1826. do 1900. godine

Uz već spomenute "Prožuru" i "Sv. Antuna od Padove" Mlječani 1826. godine imaju još dvije braceru "Sv. Josipa" s patrnom Vickom Matanom i jednu bez imena patruna Iva Hajdića, te gajetu "Sv. Nikole", patruna Pava Kličana, i gajetu bez imena, patruna Petra Bašice.

Godine 1830. kad Mljet ima svega 1 000 stanovnika, registrirano je 31 plovilo, i to: 5 u Babinu polju (Sobra), 3 u Blatu (Kozarica), 8 u Govedarima (Veliko jezero), 5 u Prožuri (Prožurska luka), 7 u Maranovićima (Okuklje) i 3 u Koritima (Pod Korita).

Od svih tih plovila bile su četiri braceru: "Scarpa", nosivosti 17,5 tona, vlasništvo patruna Anđela Hajdića, "Prožura", nosivosti 16 tona, vlasništvo patruna Pava Hajdića i Pava Bašice, "Reditora", nosivosti 14 tona, vlasništvo patruna Ivana i Nikole Matane Koraća te Iva i Petra Milića, i "Partenope", nosivosti 12 tona, vlasništvo patruna Ivana Hajdića; zatim četiri gajete: "Onoria", od 5,5 tona, vlasništvo patruna Antuna Damjanovića, "Rondinella", od 4,5 tona, vlasništvo patruna Šimuna Boškovića, "Siragusa", od 5 tona, vlasništvo patruna Frana Matane, Petra Matane, Marka Marketa, Nikole Dabelića, Nikole Đurovića, Gašpara Laza i Marka Sršena, i "Pamela", od 3 tone, vlasništvo patruna Frana Bašice, Matka Bakare i Petra Božanje s Maranovića. Ostalo su bile barke.

Od 1. siječnja do 31. prosinca 1830. registrirana su 464 uplovljavanja mljetskih baraka, gajeta i bracera u Gradsku luku, ili 20% od ukupno 2 284 svih plovila koliko ih je te godine uplovilo u Porat. Mljetski jedrenjaci, veliki

i mali, prevezli su u Grad te godine goleme količine drva za ogrjev, pa ječma, žita, kukuruza, ulja, vina, rakije, suhog mesa i slično, što je bilo od iznimne važnosti za prehranu gradskog stanovništva jer je tih godina u ovim krajevima vladala velika oskudica zbog više nerodnih godina. Prijašnje, 1829. godine registrirano je bilo pristajanje 1 918 plovila (baraka, gajeta, braceru, pjelega i brigantina) u Gradsku luku, od čega mljetskih 334, ili 17%. Da bi dobili pravu predodžbu o veličini tereta iskrcanoga te godine u Porat s mljetskih plovila izračunali smo da je iskrcano 1 728,7 tona drva za ogrjev, 36 tona drvenih greda i gredica, 373 barila vina, 22 barila rakije, 5 barila i 22,5 kutala ulja, 125 lakata sukna (raše), 43,5 oke vunenog prediva i 1 1048 stara žitarica (ječma i žita).

Isljedećih godina i desetljeća u Dubrovnik se s Mljeta prevozi približno jednaki teret u drvima, vinu, rakiji i žitaricama, s time što se je prodaja maslinova ulja povećala 4 - 7 puta, a još je zabilježena i prodaja slanih srdela i suhe ribe, živih koza i jarića, voska, meda, mjen-dela, suhih smokava itd.

Sredinom 19. stoljeća Mljećanima pripadaju ove braceru: "Lastavica", nosivosti 15 tona, u vlasništvu patruna Nikole Stražičića, Petra Dabelića i Vicka Sršena, "Rossina", nosivosti 6 tona, u vlasništvu patruna Vicka Stražičića, Ilije Stražičića i Andela Hajdića, braceru br. 196, od 8 tona, u vlasništvu Iva Matane, "Paesena", od 7 tona, u vlasništvu patruna Ilije Matane, "Paulina", od 8 tona, u vlasništvu patruna Nikole Hajdića, "Andelina", od 8 tona, vlasništvo patruna Antuna Petrlina i Frana Matane, "Rosa", od 7 tona, vlasništvo Iva Šupice, Iva Matane, Đivka Čumbelića, Frana Matane, A. Hajdića i Đivka Stražičića, "Paulina II", od 16 tona, u vlasništvu patruna Balda Hajdića, Joza Hajdića, Iva Stražičića i Nikole Hazdovca, "Maranovići", od 6 tona, vlasništvo patruna Luke Peša, Matka Stjeanovića, Nika Puhjere, Vicka Puhjere, Petra Bašice, Frana Bašice, Joza Bašice i Antuna Bašice, "Dolika", od 7 tona vlasništvo patruna Ilije Matane i Andrije Đivanovića nakon prodaje braceru "Paesane", "Sv. Josip", od 15 tona, vlasništvo patruna Petra Dabelića iz Polača i drugih Polačana, "Perfetta", od 7 tona u vlasništvu S. Đivanovića, i "Jozef", od 13 tona, vlasništvo Marka Sršena. Tu su i mljetske gajete: gajeta br. 572, od 3 tone, vlasništvo patruna M. Panzinija, gajeta br. 844, od 3 tone, vlasništvo patruna F. Matane i gajeta br. 475, od 3 tone, vlasništvo patruna Nikole Beline s Prožure.

Uz te gajete i braceru Mljećani u to vrijeme imaju još dvadesetak baraka nosivosti od 1 do 4 tone, kojima također redovito, i zimi i ljeti, prevoze u Grad drva za ogrjev i drugi teret.

Iznesimo da su 1857. godine u Gradsku luku uplovila ukupno 1 394 plovila, od čega je mljetskih 21%.

Tijekom 7. i 8. desetljeća 19. stoljeća Mljećanima pripadaju braceru: "Sv. Nikola od Barija, nosivosti 14 tona, vlasništvo patruna Nikole Hajdića, Ivana Šojke, Ivana Stražičića i Joza Hajdića, "Rosa", od 7 tona, vlasništvo patruna Ivana Stražičića, koji je prodaje 1867. godine skupa s patrunicama Ivanom Dabelićem i Nikolom

Dabelićem kupuje novu braceru na Lastovu s imenom "Nuova Sorta", nosivosti 13 tona, zatim je "Amalia Giuseppina", od 14 tona, vlasništvo patruna Ivana Stražičića, Petra Milića, Nikole Stražičića i Stjepana Nodila, pa "Meksikana", od 9 tona, vlasništvo patruna Nikole Dabelića i Nikole Đivanovića, na kojoj su najčešća posada Marin Lazo, Vicko Palunčić Đuran i Petar Palunčić Pulja. U to su vrijeme i dalje u upotrebi braceru "Dolika" i "Maranovići".

Osim tih brodica spominju se i gajete: "Bellona, od 2 tone, vlasništvo patruna Boška Belina, "Cecilia", od 4 tone, vlasništvo patruna Frana Franića i Petra Kralja s Korita, "Omonia", od 2 tone, vlasništvo Antuna Lazara "Felicita", od 2 tone, vlasništvo patruna A. Hajdića i Petra Jančića s Prožure, "Melita", od 3 tone, vlasništvo patruna Stjepana Belina, "Boško", od 3 tone, vlasništvo patruna Vlaha Stražičića, "Astuta", od 2 tone, vlasništvo patruna F. Bašice i F. Božanje, "Prediletta", od 3 tone, vlasništvo patruna Ivana Stražičića i Petra Čumbelića, "Pio", od 4 tone, vlasništvo patruna Iva Hajdića i Nikole Čumbelića, i "Fantasia", od 3 tone, vlasništvo patruna Boška Bašice s Maranovića.

Godine 1865. u Gradsku luku uplovilo je ukupno 1 435 raznih plovila, a od toga je mljetskih bilo 16%, dok ih je 1867. godine od ukupno 1 403 plovila mljetskih bilo 18%. Tih godina Mljećani su nabavili i ove gajete: "Onesta", od 4 tone, vlasništvo patruna Petra Sršena, "Sv. Marija od Laga", od 4 tone, patruna Antuna Vojvode, Nikole Dabelića, Antuna Matane i Ivana Stražičića, "Binami", od 2 tone, patruna Mata Franića i Petra Bašice s Korita, i "Porto Camara", od 3 tone, vlasništvo patruna Luke Peša.

Uz te gajete i braceru Mljećani koncem stoljeća s još tridesetak baraka na vesla i jedra trguju s Dubrovnikom. Tijekom više desetljeća 19. stoljeća Mljet ima do 40 patruna su na stalnoj plovidbi do Dubrovnika, dok su istodobno iskusni patruni, većih braceru, kao što su "Paulina II", "Sv. Josip", "Sv. Nikola od Barija" i druge, često putovali do Boke kotorske, a ponekad do Rejeke, Zadra i Splita, te Barija i Brindisija.

Uz 40-ak patruna godišnje se je na ovim barkama, gajetama i bracerama izmjenjivalo u posadama od 120 do 150 mornara.

Otočni pomorci na velikim jedrenjacima

Već je prije spomenuto da je Anđelo Hajdić 1817. godine bio drugi mornar na pjelogu "San Antonio", kojim je zapovijedao kapetan Vito Marović. Osim njega još je dosta mljetskih mladića "navegalo" na tadanjim velikim, pa i najvećim jedrenjacima. Spomenut ćemo samo njih nekoliko, koji su ove, 1817. i sljedećih godina plovili. To su Marin Hajdić na pjelegu "San Antonio", kojim je zapovijedao kapetan Kristofor Poković, zatim Nikola Đivanović na pjelegu "Stella", sa zapovjednikom kapetanom Matom Borinom, i Baldo Stražičić na braceru "Divina", s kapetanom Vlahom Katićem, svi 1817. godine.

Tridesetih godina patrune splitske bracerne "Litanije", od 12 tona, babinopoljski je patrune Petar Nodilo, inače otac poznatog povjesničara, političara i publicista NATKA NODILA (split, 1834. - Zagreb, 1912.). On je još 1826. godine, skupa s patrunicama Petrom i Pavom Bašicom, molio Preturu Mljet sa sjedištem u Babinu Polju da im dopusti plovidbu s Mljeta do Dubrovnika s običnim zdravstvenim listom - svjedodžom koju bi im izdavale mjesne vlasti (glavari) po otočnim selima.

Na austrijskom brigantinu "Principe Metternich", kojim je zapovijedao kapetan Kristofor Milatović, plovio je kao mornar 1839. godine Ilija Dabelić. Taj je jedrenjak 16. srpnja 1839. uplovio u Gradsku luku na ruti iz Odeše. U ovo vrijeme mornar F. Bašica plovio na pielegu "PRUNOSTIKO", kojim zapovijeda kap. Ivan Magnić.

Godine 1855. jedan od mornara pulake "Astipate", s kapetanom Markom Kobovićem, jest Ivo Hajdić, a 1865. na skuneru "Ombli", od 92 tone i sa 6 članova posade, drugi je mornar Nikola Đivanović, dok Vlaho Đivulinović (Čumbelić) kao mornar "navega" na skuteru "Scoglio dello Scolpello" pod zapovjedništvom kapetana Toma Kuprinovića. U isto vrijeme na pielegu "Speranza Divina" od 28 tona i s 4 člana posade i kapetanom Antunom Grgurevićem, drugi je mornar Nikola Puhjera.

Koncem 19. stoljeća drveni i željezni brodovi s pogonom na paru i motor, počeli su istiskivati drvene jedrenjake iz duge izvanjadranske i lokalne obalne plovidbe.

Ujedno najveću konkurenciju našim jedrenjacima, pa tako i mljetskima, učinili su parobrodi parobrodarske udruge Austro-ugarskog Lloydja iz Trsta, koji su na svojoj ruti do Kotora pristajali i na Mljetu (Sobra), i tako su od otočnih jedrenjaka preuzimali znatan dio i tereta i putnika.

Osim toga 1898. godine i Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo iz Rijeke otvorilo je parobrodarsku prugu od Rijeke do Budve. Na svom putu prema Budvi, nakon Orebića i Trstenika, parobrod je pristajao u Sobri, gdje se zaustavlja i na povratku prema Rijeci, nakon Cavtata, Dubrovnika, Slanoga i Stona Velikog.

Time polako završava duga povijest otočnih jedrenjaka i njihovih kapetana, patrune i mornara koji su stoljećima svojom hrabrošću, pomorskim znanjem i iskustvom prkosili svim nedaćama i iznenadnim hirovima mora, pa i čestim brodolomima. U uvjetima životnog opstanka oni su održavali neprkinutu trgovačko-pomorsku vezu na jedra i vesla s Gradom, a uz lokalnu plovidbu bili su vrlo aktivni u jadranskoj i izvanjadranskoj plovidbi.

BILJEŠKE

1. Josip Luetić, O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII. stoljeću, Grada za pomorsku povijest Dubrovnika, Pomorskog muzeja HAZU u Dubrovniku, knjiga 2., Dubrovnik, 1959.
2. Josip Luetić, Brodarstvo i nautičko-komercijalna djelatnost Mlječana i brodova s Mljeta u mediteransko - svjetskom brodarstvu Dubrovačke Republike, Zbornik otoka Mljeta I., Dubrovnik, 1989.
3. Protocollo di Gestione della Deputazione Sanitaria Circolare di Ragusa, knj. 1. - 34 (PAD)
4. Protocollo dell'I.R. Ispettore Marittimo, knj. 40., 42., 43. (PAD)
5. Registro Degli Arivi del 1817., 1826., 1829., 1830., 1839., 1854., 1856., 1857., 1865., 1867. (PAD)
6. Registro Delle Partenze del 1829., 1830., 1854., 1855., 1856., 1857.
7. Ivo Perić, O stanovništvu Dubrovačkog okružja i o jednom djelu njegove imovine krajem 1830. godine (Poseban otisak iz Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, Svezak XXVII, Dubrovnik, 1989.
8. Ivo Perić, Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću, HAZU, Zagreb, 1984.

THE SEAFARERS AND THE SAILING BOATS ON THE ISLAND OF MLJET DURING THE 19th CENTURY

Summary

There are lot of papers and supplements on the Dubrovnik Republic's seafarers and the shipping development on the island of Mljet written by Dubrovnik historian, Josip Luetić, Ph. D. In these works he pointed out the role of the seafarers and captains from Mljet as a part of Dubrovnik shipping historical development and he also explained the role of ships on the Adriatic and the outer Adriatic, owned by people from Mljet with a special emphasis on the 18th century and the beginning of the 19th century.

The aim of this paper is to show the importance of the seafarers, shipowners and captains from Mljet and also of their boats (galeottus, trabacola) in the local navigation during the 19th century, because that period in the sail-shiping development on this island has been very little researched or hasn't been researched at all.

Therefore I expect this supplement to be the motive to the further study of wooden sailing- and rowing boats in the 19th century and of their importance in the trade with Dubrovnik, Boka Kotorska and other Croatian ports and towns.

Rukopis primljen: 12. 10. 1994.