

## Pomorstvo otoka Silbe

### 1. Geografski položaj i uvjeti za razvoj pomorstva na Silbi

Silba je otok s istoimenim obalnim naseljem, smješten u zadarskom arhipelagu. Nalazi se jugoistočno od Lošinja, a od Zadra je udaljen oko 40 Nm. Jedino naselje na otoku je mjesto Silba, izgrađeno na najužem i najnižem dijelu otoka, gdje udaljenost od istočne do zapadne obale (t. j. od Olibskog do Silbanskog kanala) iznosi svega oko 600 metara. Zbog toga mjesto Silba spada u red t. zv. bimaris naselja, to jest naselja s dvije luke na dvjema suprotnim stranama.

Položaj Silbe na starom kanalskom plovnom putu, koji vodi iz Zadra u Istru, Tršćanski zaljev i Veneciju, određuje pomorsku važnost ovog otoka. Uvale i sidrišta s obje strane najužeg dijela otoka imaju veliko značenje za pomorstvo, jer se mogu naizmjenice koristiti: za vrijeme bure zapadno, a za juga istočno sidrište.

Samo ime otoka izvedeno je od latinske riječi silva (šuma). To ime, kao i neki toponimi na otoku, ukazuju da je otok nekad bio šumovit, obrastao pretežno primorskim hrastom (*quercus illex*) koji je izvanredno pogodan za primjenu u brodogradnji. Najstariji dio naselja ukazuje na prvobitno zemljoradničko stočarsko zanimanje stanovnika. Stanovništvo otoka doselilo se iz Hrv. Primorja, pa su vjerojatno baš zbog toga Silbljani stoljećima održavali čvrste veze s mjestima u Hrv. Primorju, naročito s Lošinjem.

Interesantni su podaci o kretanju broja stanovnika na Silbi, oni nam pokazuju koliko je značajno bilo pomorstvo za razvoj otoka, i kako se prestankom razdoblja jedrenjaka ugasila i ekonomska moć i blagostanje Silbe.

### KRETANJE BROJA STANOVNIKA OTOKA SILBE

Godina	Broj stanovnika
1527.	175
1750.	1056
1850.	1435
1854.	1435
1879.	1723
1910.	929
1927.	750
1940.	590
1948.	495
1953.	444

Ovakav pad broja stanovnika nakon osamdesetih godina prošlog stoljeća pokazuje nam da siromašna poljoprivreda Silbe nije mogla prehraniti stanovništvo, pa nakon propasti Silbljanskog pomorstva stanovništvo emigrira.

### 2. Počeci razvoja pomorstva na otoku

Otok Silba bio je vlasništvo Zadarske komune do god. 1073., kad su ga Zadrani darovali samostanu sv. Marije u Zadru. Benediktinke su dovele kolone, koji su bili prvi stanovnici otoka i koji su se bavili zemljoradnjom i ovčarstvom. U doba Mletačke vladavine u Dalmaciji Silba je vlasništvo erara Mletačke Republike, a zatim prelazi u vlasništvo porodice Morosini. Godine 1770. sporazumjeli su Silbljani s porodicom Morosini da će umjesto četvrtine poljskih prihoda svake godine plaćati Morosinijevima 2000 mletačkih talira. Ovaj je sporazum s jedne strane posljedica opće tendencije prelaza s naturalnih i radnih na novčane daće, ali nam s druge strane jasno ukazuje na činjenicu da se Silbljani u XVIII stoljeću već uvelike bave pomorstvom. Početkom XIX stoljeća novi vlasnik otoka postaje Lošinjanin Raguzin, čovjek koji se obogatio u Americi. Zbog njegova zahtjeva da mu Silbljani isplaćuju četvrtinu svih prihoda u naravi došlo je do dugogodišnje parnice, koja je završila na taj način da su se Silbljani otkupili iz kolonatskog položaja isplativši Raguzinu svotu od 5025 bavorskih talira, što je za ono vrijeme bila omašna svota.

Prvi podaci u postojanju pomorske tradicije na Silbi datiraju iz druge polovine XVI stoljeća, kad se spominje Juraj Vinturić, bogati brodovlasnik, koji je 1598. sagradio kaštel za obranu Silbe od gusara. Podatke o stanju pomorstva na Silbi možemo naći i u spisima zadarske bratovštine pomoraca i ribara, iz kojih se vidi da od XVI stoljeća na dalje ovoj bratovštini pristupa sve veći broj Silbljana. Razlog da se pomorstvo na Silbi počelo razvijati baš u XVI stoljeću treba tražiti prvenstveno u činjenici da se u to vrijeme na Silbi naseljuje pučanstvo iz Hrv. Primorja, dakle živalj koji je već bio upoznat s morem i pomorstvom. Uz već ranije navedene prirodne pogodnosti (povoljan geografski položaj, obilje drva), javljaju se i druge, koje pogoduju razvitku pomorstva na Silbi. Venecija dovozi velike količine drva i prehrambenih artikala s istočne obale Jadrana na tržište u Mlecima, a put kojim se ta roba prevozi prolazi upravo pokraj Silbe. S druge strane, Silba je vlasništvo Mletačkog erara, a zatim feudalni posjed Morosinijevih. Sigurno je da su Silbljani imali nekih povlastica u pomorskom transportu; na području Mletačke Republike o tome nam svjedoči postojanje po-

sebnih pristaništa za silbljanske brodove najprije u luka-  
ma pod Mletačkom upravom, a zatim i u ostalim Jadrans-  
kim i Mediteranskim pristaništima.

Problem prvobitne akumulacije novca za gradnju  
brodova i njegovo rješavanje na Silbi još nije dovoljno  
rasvijetljen. Izvori akumulacije (ribarstvo, poljoprivreda)  
nedvojbeno su bili oskudni. Najvjerojatnije je da su Silb-  
ljani postepeno razvijali svoju flotu, od malih brodova  
do velikih jedinica kojima su u doba najvećeg prosperi-  
teta brodova na jedra plovili po Mediteranu. Prema ne-  
kim autorima (prof. Petar Starešina) izvori akumulacije  
na Silbi bile su uštede ribara-kolona, organiziranih u  
zadruga, i prilozima Mletačkih gospodara. U toj početnoj  
fazi pomorstvo je na Silbi bilo organizirano na zanatskoj  
osnovi, a zarada se dijelila na gotovo jednake dijelove  
između posade i vlasnika broda (paruna).

Početak XVII st., kad su privedeni kraju uskočki  
ratovi i kad su se opće plovidbene prilike popravile, ra-  
zvoj pomorstva na Silbi dobiva puniji zamah. Zanimljivo  
je da su za čitavo vrijeme dok je postojala Mletačka Re-  
publika i njena vlast u Dalmaciji Silbljani ostvarivali veli-  
ke zarade prevozeći ovnove i volove u Mletke. Tako je  
Silba bila jedan od rijetkih dalmatinskih gradića kojima  
je Mletačka uprava donijela sreću i prosperitet. U tom  
razdoblju Silbljani plove mahom na fregadonima, traba-  
kulima i marsilijanama, iz čega je vidljivo da su se bavili  
pretežno velikom obalnom plovidbom. Prema nekim na-  
šim historičarima, Silbljani su čak razvili dva specifična  
tipa brodova, kojima su se služili pri prevozu stoke u  
Veneciju. Veći brodovi, »manzere«, imale su do 200 t.  
nosivosti i tri jedra. Služile su za prevoz volova (manzo  
= talijanski: vol). »Kastrere« su imale dva jedra i 60—70  
tona nosivosti i služile za prijevoz ovaca (castrato = tal.  
brav). Ipak, čini se da manzere i kastrere nisu bili po-  
sebni tipovi brodova, već da se radi o većim trabakulima  
i fregadonima koji su bili ponešto preuređeni za prevoz  
stoke, a imena su dobili jedino zbog tereta koji su pre-  
vozili.

Od polovine XVII stoljeća spominje se na Silbi brodo-  
gradilište, a majstori koji na njemu rade gotovo su isklju-  
čivo Hrvati, jednako kao i paroni, kapetani i mornari koji  
plove na Silbljanskim brodovima. U to su vrijeme brodovi  
mahom svojina jednog vlasnika ili pak postoji porodično  
vlasništvo. Karatni oblik vlasništva javlja se tek pod kraj  
XVIII stoljeća, kad su se počeli graditi veliki brodovi. Go-  
dine 1711. spominju se 37 brodovlasnika koji s 14 traba-  
kula, 10 fregadona i 13 marsilijana prevoze stoku u Mlet-  
ke. Zacijelo je u to vrijeme brodovlasnika bilo daleko  
više, jer u XVIII st. Silbljani nisu više orijentirani isklju-  
čivo na prevoz stoke, već plove po čitavom Jadranu i  
počinju se pojavljivati na Levantu. Jedan je strani putnik  
na prelazu XVII u XVIII st. opisao Silbu kao »malen i lijep  
gradić, naseljen bogatim pomorcima« (città piccola assai  
gentile, habitata da ricchi marinari).

### 3. Razdoblje cvata pomorstva na Silbi

Druga polovina XVIII st. je razdoblje najvećeg pro-  
speriteta Silbljanske mornarice. U to vrijeme ona je bro-  
jem i tonažom svojih brodova premašila Lošinj i svrstala  
se u red najjačih pomorskih mjesta na istočnoj obali Ja-  
drana. U to vrijeme Silba ima 38 manzera i 60 kastrera, a  
1759. spominju se 42 trabakula koji pripadaju Silbljanima.  
Gotovo 90% muškog stanovništva bavi se pomorstvom.  
Zaposlenost u pomorstvu rezultirala je činjenicom da već  
početkom XVIII st. na otoku ima veoma malo nepismenih,  
a većina pomoraca služi se i talijanskim i hrvatskim je-  
zikom. Kuće su solidno građene i lijepo uređene, s mnogim  
dijelovima namještaja, posudom i drugim stvarima done-  
senim iz stranog svijeta.

Za ovo je razdoblje karakteristična pojava brodovlas-  
nika — kapetana. Silbljani koji posjeduju brodove veli-  
kim dijelom sami zapovjedaju na njima. Silbljanske brodo-  
vlasničke i trgovačke porodice bile su u vrijeme najvećeg  
napretka Silbljanskog pomorstva poznate po svim lukama  
Sredozemnog i Crnog mora. Najpoznatije obitelji (Brnetići,  
Bogdanići, Supičići, Rasoli i drugi) održavale su trgovačke  
veze ne samo sa partnerima u zemljama sredozemlja, već  
su trgovali i s Dalekim Istokom i Amerikom. Pojedine  
kuće pomoraca bile su pravi muzeji, i prema mišljenju M.  
Ujevića Silbu je u tom pogledu nadmašivao jedino Du-  
brovnik.

Pad Mletačke Republike nije ostavio nikakvih težih  
posljedica na pomorstvo Silbe, jer Silba u to vrijeme nije  
više bila ovisna o prevozu robe u Veneciju. Silbljanska je  
mornarica teško stradala tek za napoleonskih ratova, kad  
je zbog blokade bila onemogućena trgovina na Jadranu i  
Mediteranu. Pa ipak, unatoč teških prilika Silbljanski su  
se brodovi probijali kroz blokadu i trgovina i pomorstvo  
nisu zamrli ni u tim teškim vremenima.

### 4. Opadanje i propast pomorstva na Silbi

Prvi udarac silbljanska je flota, dakle, podnijela na  
početku XIX stoljeća. Postoje podaci o načinu na koji su  
Silbljani vodili borbu za očuvanje svoje mornarice. Nao-  
ružani brodovi Silbljana vodili su žestoke borbe s francu-  
skim brodovima, a u jednom dokumentu govori se i o  
francuskom ratnom brodu koji je bio zarobljen u sukobu  
sa silbljanskom lađom. Jasno je da su nakon prestanka  
napoleonskih ratova Silbljani nastojali da ponovno ojačaju  
svoju flotu, ali ona nikad više nije dostigla nekadašnju  
veličinu.

U prvoj polovini XIX stoljeća Silbljani održavaju sve  
uže poslovne veze s Lošinjem, naročito kao suvlasnici ve-  
likih Lošinjskih brodova. U to se vrijeme sve više javlja  
karatni oblik brodovlasništva, zacijelo zbog toga što po-  
jedinac više nije mogao sam snositi troškove izgradnje ve-  
likog broda. Polako nestaje brodovlasnika — kapetana,  
koji su sami zapovjedali na svojim brodovima, a brodo-  
vlasništvo se sve više vezuje uz trgovačko poduzetništvo.

Paralelno s razvitkom novih tipova brodogradilišta i  
usporedno s jačanjem poslovnih veza između Silbe i Lo-  
šinja, a kasnije i Trsta, javlja se i tendencija potpunog  
osamostaljenja pomorskih profesija. Od zadržnog vlasni-  
štva i brodovlasnika — pomoraca, razvija se karatno bro-  
dovlasništvo i bavljenje trgovinom s jedne strane, i pro-  
fesionalni pomorci, koji plove za plaću, s druge strane.  
Ovakva diverzifikacija zanimanja u pomorstvu pomogla je  
da jedan dio Silbljana lakše podnese udarac koji je u dru-  
goj polovini XIX stoljeća parobrodarstvo nanijelo jedre-  
njacima.

Godine 1835. osnovano je u Trstu parobrodarsko dru-  
štvo Lloyd, koje je svojim parobrodima konkuriralo svim  
našim jedrenjacima. Postepenim usavršavanjem parobro-  
da jedrenjaci su bili sve više potiskivani s pojedinih plo-  
vidbenih puteva. Pojavom stranog kapitala izumire i ka-  
ratni oblik brodovlasništva, a time su osobito bih pogo-  
đeni Silbljani. Neposredno pred definitivnim svršetkom  
ere jedrenjaka Silbljani su posjedovali, pored manjih bro-  
dova, pelige »Ciclope«, »Carlo d'Ottavio«, »Cavaliere de  
Tursky« i »S. Antonio«, škunu »Sacra Famiglia« i bark  
»Peppina B.«. Po karatnom tipu vlasništva Silbljani su  
imali udjela na brikovima »Mir« i »Tartaro«, klipper-barko-  
vima »Milano« i »Padova« i na barkovima »Pachetto di  
Trieste«, »Ararat«, »Sinai« i »Fanny B.«.

Pojavom parobroda bila je neminovna propast velikih  
jedrenjaka, pa su mnoge silbljanske pomorsko-trgovačke



obitelji propale. Međutim, profesionalni pomorci sa Silbe, poznati po svojoj vještini, lako su našli zaposlenje na parobrodima Lloyd'a.

Početak druge polovine XIX stoljeća za Silbu je karakteristična pojava privatnih pomorskih tečajeva, na kojima su pojedini iskusni pomorski kapetani poučavali mladež u navigaciji i drugim vještinama i spremali ih za polaganje ispita za pojedina pomorska zvanja. Kapetan Jakov Ferara davao je takvu poduku već od trećeg decenija XIX st., a njegov rad nastavili su mnogi drugi, kap. Bartul Supičić, Frano Lovrović, kap. Juraj Carić i ostali. Ovi tečajevi prerasli su godine 1883. u javnu pomorsku školu, koja je bila obavezna za sve čak osnovne škole ukoliko nisu nastavljali školovanje na kojoj drugoj srednjoj školi.

Velik broj Silbljana napušta rodni otok nakon propasti Silbljanske mornarice i seli se u Trst, ili još dalje, u Rusiju, Australiju ili u Ameriku. Mnogo Silbljana radilo je na kopanju Sueskog kanala, a oni koji su ostali na Silbi velikim dijelom posvetili su se vinogradarstvu, i bavili su se njime sve do početka stoljeća, kad su vinogradi stradali od filoksera.

Krajem XIX stoljeća definitivno završava razdoblje postojanja silbljanske mornarice. Njezina propast odrazila se negativno na ekonomske i demografske prilike na otoku. Silbljanski brodovlasnici propali su zbog toga što nisu imali kapitala ni razumijevanja za parobrodarstvo, a pomorci su morali odseliti s rodnog otoka i potražiti posla u drugim mjestima ili u tuđini. Za razliku od Silbljana, stanovnici nedalekog otoka Ista prebrodili su krizu i svojim motornim jadrnjacima plovili su Jadranom gotovo do današnjih dana.

Po svršetku prvog svjetskog rata prestala je djelovati i pomorska škola, jer su talijanske okupacione vlasti zaplijenile sav školski pribor. Na kraju, treba spomenuti da su stanovnici Silbe do danas sačuvali pomorsku tradiciju i da su veoma cijenjeni kao pomorci. Postojanje ove tradicije, kao i činjenica da na otoku ima još mnogo predmeta i zgrada koje podsjećaju na razdoblje prosperiteta i blagostanja Silbe, mogli bi pridonijeti napretku turizma, koji se kao nova privredna grana na otoku u posljednje vrijeme sve bolje razvija.

#### LITERATURA:

1. Ivo Juras: Silba, staro gnijezdo naših pomoraca, Almanah Jadranska straža, godište 1928/29.
2. Radovan Bošnjak: Silba, Geografski glasnik, br 23, god 1961.
3. Ljubo Marčić: Otok Silba, Pomorstvo br. 9, 1954.
4. Petar Starešina: Silba
5. Petar Starešina: Kapetan Bartul Supičić Silbljanin, Radovi Instituta JAZU u Zadru, sv. X, Zadar 1963.
6. Oliver Fio: Pomorske škole u Zadru i Silbi.
7. Dr Ivo Rubić: Naši otoci na Jadranu, Split 1952.
8. Ljubomir Jurić: Silba, Zadar 1910.
9. Annuario marittimo, Trieste 1853. na dalje.
10. Pomorska enciklopedija Leksikografskog zavoda SFRJ, sv. 7., Zagreb 1961.
11. I. Cvitanović, radovi i podaci o Silbi u Radovima Instituta JAZU u Zadru.