

Nekadašnje pomorstvo otoka Silbe

Ljubo Marčić, Split

Sjeverozapadno od Zadra, na daljini od 27 Nm smjestio se otok Silba, koji se prostire od sjeverozapada prema jugoistoku. S istočne strane dijeli ga Olinjski kanal od istoimenog otoka. S desne se strane između Silbe i Premude prostire široki Silbljanski kanal. Silba zaprema površinu od 14,98 km², duga je 8,4 km, a dužina razvedene obale iznosi 25 km. To je niski otok, koji horizontalno ima oblik broja 8. Sjeverni dio otoka je veći od južnoga i tu se diže najviši vrh Perečnik, 80 m nad morem. U centralnom dijelu se otok veoma suzuje i baš na mjestu, gdje se smjestila varošica. Tu je daljina između zapadne i istočne obale oko 600 m. Obale otoka su kršovite i većim dijelom niske; na jednom mjestu na jugozapadnoj strani je obala strma (Vele Stene). Najsjevernija točka otoka je rt Samotvorac, a najjužnija je rt Južni Arat. Na otoku ima dolaca, spilja, škrapa, vrtača, vrulja i pećina Kandija. Nekad je bila važna zapadna luka Žalič, jer su tu pristajali brodovi ploveći iz dalmatinskih luka za Trst. Ali su tokom vremena bijesni valovi podrovali tu luku. Za današnji pomorski saobraćaj važna je sjeverna luka, razmjerno plitka i vještački izgrađena. Pored toga ima dobrih i lijepih luka i uvala: Mala i Vela Smardeća, Pernastica, Kotlina, Loišće, Pa-pranica, Počukmarok, Ugljanica, Sv. Ante, Mavrova, Dobra voda, Slatine, Nozdre, Sotorišće i druge. Današnje naselje se nalazi skoro u sredini otoka, na njegovom najužem dijelu i 1953. g. je brojilo 428 stanovnika. Naselje ima nekoliko studenaca stajace i bočatne vode. U nekim uvalama ima također bočatne vode. U rimsko doba je otok bio obrašten šumom, koja je kasnije, a najviše za mletačke vladavine u Dalmaciji, postala predmet privredne eksploatacije. Od latinske riječi »silva« (šuma) dobio je otok svoj naziv. Danas na Silbi ima crnogorične makije i šume od česmине ili crnike (*Quercus ilex*). To je vrsta primorskog hrasta, čije je drvo odlično za gradnju brodova. Ima i nekoliko hiljada stabala maslina. Svojedobno je otok bio na glasu zbog svojih vinograda i tad je bilo 50% površine otoka pod lozom.

Ali kad se 1894. g. pojavila filoksera, kroz kratko ih je vrijeme uništila. Od davnine je na Silbi razvijeno intenzivno gajenje ovaca, koje daju vrlo dobru vunu i izvršno mlijeko. Danas obnovljena stočarsko-mljekarska zadruga proizvodi prvorazredni sir, koji se traži na svim našim tržištima.

Na zapadnoj obali otoka, nedaleko rta i uvale Počukmarok, prigodom krčenja zemlje za vinograde, nađeno je mnogo opeka, ostataka žara, jedne osti i nešto rimskog novca s likom Antonina Pija, koji je vladao od 138.—161. g. poslije n. e. Po ovim se nalazima daće zaključiti, da je već tada u uvali Počukmarok bilo neko ribarsko naselje. U historiji se otok Silba spominje u 9. vijeku, te je 827. g. pripadao Zadarskoj općini. Bizantski car Konstantin VII. Porfirogenet (905—959) u svom djelu »De administrando imperio« (O upravljanju carevinom) kaže, da je Silba bila tada nenaseljena. To isto navodi i arapski geograf Idrizi (1099—1164). Međutim je slavensko naseljavanje na zadarske otoke u većoj mjeri započelo u drugoj polovini 10. vijeka.

Kao što su Dalmacija i njeni otoci još od prastarih vremena pa sve do novijeg datuma mijenjali razne gospodare, tako je i Silba. Za vrijeme mletačke vladavine u Dalmaciji Silba je postala vlasništvo erara Mletačke republike, koja 1639. g. prodade otok kapetanu Fani Soppeu. Silba kasnije prelazi u posjed mletačke porodice Morosini, a ova je 1838. g. prodala otok Lošnjarinu Marku Rağuzinu, koji se tada vratio iz Amerike kao bogat čovjek. Godine 1852. su Silbljani otkupili otok od Rağuzina, nakon duge parnice, koja se vodila u Zadru kroz 13 godina. Staro hrvatsko naselje su na Silbi podigli većim dijelom doseljenici, koji su se, za vrijeme Uskoka, u 16. vijeku naselili na otok iz raznih mjesta Hrvatskog Primorja. U to je doba Silba bila izložena napadajima raznih gusarskih četa, pa su u obranu od istih mještani podigli tri kule, od kojih se najbolje sačuvala ona, koju je 1598. g. izgradio Juraj Vinturić. Ovu kulu spominje pomorski kapetan Bartuo Supićić

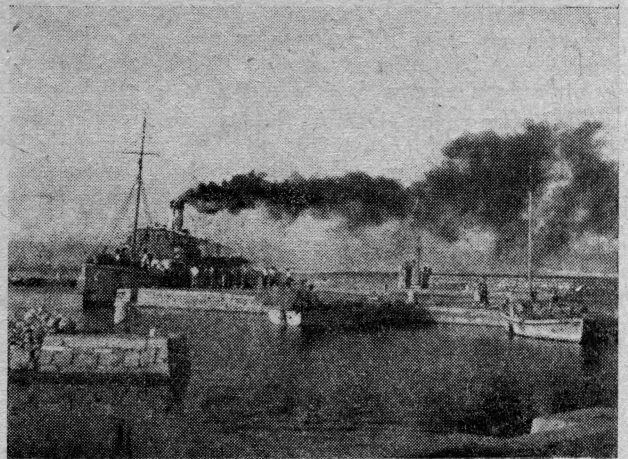
(† 1862) u svojoj knjizi »Povijest Silbe«. Osim toga su mještani bili podigli i nekoliko stražarnica. Kad su u 17. vijeku Silbljani dobili nešto više mira, tad su se posvetili intenzivnijem gospodarskom radu, a osobito pomorstvu. More je bilo onaj faktor, u kojem je njihov pronicavi duh našao vrelu budućeg bogatstva i slave otoka Silbe. Tada je lijepo napredovala silbljanska mornarica. O njoj govori Alberto Fortis u prvom dijelu svog putopisa »Viaggio in Dalmazia« — 1774. (Putovanje u Dalmaciji), gdje kaže, da Silba obiluje pomorcima. To spominje i Farlatti u djelu »Illyricum sacrum«. Sve luke Jadrana dobro poznaju silbljanske pomorce i njihove brodove »marsiliane«, a putovali su po Sredozemnom i Levantinskom moru. Podržavali su također vezu između Apeninskog i Peloponeskog poluotoka. Marsiliane su brodovi veće obalske plovidbe, a često su vršile i prekomorsku službu. Ti su brodovi imali po sredini jedan veliki jarbol na dva jedra s košem, a na pramcu i krmi po jedan mali jarbol s malim jedrom. Većinom su imali samo jednu palubu, a katkad i dvije. Njihova je nosivost varirala od 100—300 kola. Jedna kola su imala 19½ stara, a 1 star — 111 litara. Stari pisci kažu, da je naziv »marsiliane« nastao od talijanske riječi »mercante« (trgovac), a ne po francuskoj luci Marseille. Silbljanska mornarica se postepeno jako razvija i postaje važnim središtem mornarskog života. Ona je pretekla svog sjevernog takmaca, Lošnjane, te u pravom smislu riječi može se kazati, da je 18. vijek doba cvata silbljanske mornarice. Silbljanski brodovi su najviše prevozili iz Dalmacije, Hrvatskog Primorja i Istre u Mletke, a plovili su i na Istok, gdje je kuća Bernetić bila poznata u glavnim trgovačkim lukama Sredozemnog mora. U to doba Silbljani su imali dva tipa jedrenjaka: »manzere« (od tal. riječi »manzo« = vol) i »kastre« (od tal. riječi »castrato« = brav). Manzere su bile veći brodovi na tri jedra, a nosivosti do 3.500 stara. Ovih je brodova bilo 38. Kastre su manji brodovi na dva jedra, nosivosti oko 1.000 stara, a bilo ih je preko 60. Manzere i kastre su prevozile ponajviše stoku debelog i sitnog zuba s naših obala u mletačke luke na zapadnoj obali Jadrana, a najviše u Mletke. Ova velika trgovačka mornarica od preko 100 brodova, bila je vrela blagostanja stanovništva Silbe, što potvrđuje i stara uzrečica: »Silba zlatom siva, i u njoj se mir uživa«. Za vrijeme prijevoza stoke i drugog materijala, Silbljani su imali uvijek određena mjesta za pristajanje u svim lukama Jadrana. Zadnjih decenija mletačke vladavine u Dalmaciji na Silbi je bilo najveće blagostanje. Sve su luke i uvale u Silbi bile uvijek pune silbljanskih brodova, koji su tu noćili, a putovali su iz raznih dalmatinskih luka u Mletke. Tada su svi Silbljani bili principi (vlasnici brodova), kapetani i mornari. Pomorstvo je u to doba uvjetovalo naglo podizanje blagostanja na Silbi. Umjesto malih kućica u suhozidu, podižu se udobne jednokatnice s prostranim dvorištima, pa i danas daju Silbi izgled varošice ljetnikovaca. Podizanje standarda života uvjetuje i daljnji razvoj ove lijepe varošice i razvijaju se razni obrti: kožuharski, klesarski, tokarski i tkalački. Muška mladež stiče prve početke pismenosti, a pomorsku struku su poučavali vrsni domaći kapetani i svećenici.

Za vrijeme francuske vladavine u Dalmaciji je silbljanska mornarica počela opadati. Naime, jedan je dio brodova bio zaplijenjen, a drugi zapaljen od francuske ratne mornarice. No, još uvijek su silbljanski brodovi plovili u Crno, Egejsko i Levantinsko more. God. 1836. je osnovano u Trstu parobrodarsko društvo Lloyd, koje je koncem 1837. g. imalo deset parobroda, koji su konkurirali svim dalmatinskim jedrenjacima, i plovili su u Mletke, Dalmaciju, Carigrad i Levanat. To je bio konačni udarac svim dalmatinskim mornaricama. Poslije Trsta se diže Pula, kao sjedište austrijske ratne mornarice, a zatim Rijeka, kao pomorsko-trgovačka luka Mađarske. Lloydovi parobrodi, koji su održavali prugu

Trst-Kotor, pristajali su i na Silbi. U to doba silbljanska mornarica imala je mali broj jedrenjaka, među koje: pelige »Ciclope« od 45 t, i posadom od 5 ljudi, »Carlo d' Ottavio« od 42 t, sa 4 čovjeka posade, »Cavaliere de Tursky« od 54 t, i posadom od 6 ljudi, »S. Antonio« od 43 t, sa 4 čovjeka posade, zatim škunu »Sacra famiglia« od 130 t, i 6 ljudi posade i bark »Peppina B.« od 349 t. Po karatnom tipu vlasništva jedrenjaka su Silbljani imali udjela na nekoliko većih brodova, kao na brigantine: »Mir« od 348 t, naoružan sa 2 topa i 10 ljudi posade, i »Tartaro« od 364 t, sa 2 topa i posadom od 10 ljudi. God. 1874. je preuđen na 312 t, a 1875. g. na 300 tona. Imali su udjela na dva kliper-barka: »Milano« od 406 t, naoružan sa 2 topa i posadom od 11 ljudi, i »Padova« od 426 t, sa 2 topa i 11 ljudi posade; zatim još na barkove: »Pacchetto di Trieste« (ranije »Bella Buccarana«) od 375 t, sa 4 topa i 12 ljudi posade, »Ararat« od 500 t, sa 11 ljudi posade, »Sinai« od 425 t, i »Fanny B.« od 482 t, sa 2 topa i 11 ljudi posade. Ovim je zapovijedao kapetan duge plovidbe Garofolo Josip Antunov iz Silbe. Poradi nevremena je bark potonuo sa svom posadom 7. veljače 1867. g. u Crnom Moru, nedaleko mjesta Kila. Zbog velike konkurencije Lloydovih parobroda, potpuno su klonule dobro poznate i veoma uvažene stare pomorske trgovačke obitelji: Bogdanić, Bernetić, Garofolo, Rasol, Sambunjak, Silvestrić i Supićić. Nakon toga mnogi Silbljani stupaju u službu kod Lloyda i drugih parobrodarskih društava u svojstvu »nostroma«, konobara i kormilara. Mnogi pak sele daleko od svog kraja, te idu u daleki svijet. Tako jedni idu u Rusiju, gdje pomažu u organizaciji ruske mornarice na Crnom moru, a drugi idu na Dunav u svojstvu kapetana i mornara. Velik je broj preselio u Ameriku i Australiju, a kasnije idu i na prokop Sueskog kanala. Ponovo su oni prosperirali kao vrsni pomorci i sagradili su kuće i dvorove, crkve i škole. U mnogim se kućama nalazi još i danas mali pomorski i etnografski muzej. Tu se mogu vidjeti slike raznih brodova, s kojima su Silbljani plovili po raznim morima i pod raznim zastavama. Nadalje tu ima raznovrsnog posuda i pokućstva, kupljenog u dalekom svijetu. Zatim ima slika iz pomorskog života, koje su bile svojedobno povećane u Hongkongu.

Danas je Silbljanima pomorstvo glavno zanimanje i glavno vrelu prihoda. Njihove današnje ladice su tipa »batelj«, slične batelini i čozotskom bragocu. One su plitke i duge, i naliče više riječnoj, nego morskoj ladici.

Vrijedno je istaknuti, da su prije osnutka Centralne pomorske vlade u Trstu (1850) bili osposobljeni za kapetane duge plovidbe: Bernetić Domenik pok. Doménika, Garofolo Josip Antunov i Supićić Bartul pok. Antuna. Kasnije su mnogi Silbljani dobili od Pomorske vlade



Silba sjeverna luka

patent kapetana duge plovidbe, kao: Bernetić Antun Dominikov, Bernetić Dionisij Šimunov, Bogdanić Ivan pok, Gašpara, Paulina Ivan Ivanov, Sambunjak Toma Ivanov, Silvestrić Antun, Silvestrić Domenik, Supićić Antun Bartulov i drugi. Kapetan Bogdanić Ivan je poznao nekoliko jezika. Radi svoje hrabrosti bio je odlikovan od Grčke kolajnom za zasluge, a norveška i švedska vlada su ga pohvalile i poklonile mu skupocjen dalekozor.

Otpравниci za lučku i pomorsko-zdravstvenu službu na Silbi od 1853. do 1913. g. bili su: Lovrović Frano, Nakić Mate, Nardelli Ilija, Rakamarić Božidar, Mattiazzi Antun, Damiani Emanuel, Degrandi Jerolim Antun, Moscovita Josip, Nakić Leandar, Lengo Artur i Nakić Julije.

Dozvolom austrijskog ministarstva je na 6. prosinca 1883. g. bilo svečano otvorenje pomorskog tečaja na Silbi. Premda je padao snijeg i bila velika studen, ipak se tog dana održalo veliko slavlje. Zvona su slavila, a iz pušaka se pucalo. Cjelokupno stanovništvo, mlado i staro, pošlo je u školsku dvoranu, određenu za predavanje spomenutog tečaja. Dvorana, hodnik i stube bile su pune svijeta. Tad je don Ivan Valentić, predsjednik školskog vijeća, održao lijepi govor, a zatim predstavio Antuna Nakića kao učitelja pomorskog tečaja. Učitelj Nakić je govorio o silbljanskoj mornarici, nabrojio je sve domaće kapetane i vlasnike brodova i njihove zasluge. Konačno je prikazao propast silbljanske mornarice dolaskom parobroda. Ovoj pomorskoj svečanosti se nije pridružilo općinsko upraviteljstvo, jer je bilo u rukama talijanaša sa načelnikom Marinićem, koji je bio postao nekakav turski paša za Silbu. Pomorski tečaj je bio obavezan za sve muškarce osnovne škole, koji nisu

dalje pohađali koju srednju školu, a isti je trajao dvije godine. Kasnije je tečaj vodio kap. Juraj Carić. Svi oni, koji su završili ovaj tečaj, imali su prvenstvo ukraja na parobrodima austrijskog Lloyda. Pomorski tečaj je prestao djelovati po svršetku Prvog svjetskog rata, jer su talijanske okupacione vlasti raznijele sav školski materijal i pribor.

Dana 1. studenog 1887. g. je umro u Trstu Marko Domenik Garofolo, sin brodovlasnika. Na njegovu je uspomenu bila osnovana kod Pomorske vlade u Trstu »Zaklada Marka Domenika Garofola« sa glavnicom od 12.000.— forinti, koji su iznos poklonili pokojnikova majka Tereza ud. Garofolo rođ. Garusa, njegova sestra Marija Magdalena Garofolo i njegova žena Marija ud. Garofolo rođ. barunica Burlo. Od kamata glavnice isplaćivale su se pripomoći na 1. studenog svake godine pomorcima, njihovim udovicama i siročadi Silbe, Lošinja i Trsta.

Općinska uprava na Silbi je od 1. listopada 1907. g. rabila na svom uredovnom pečatu novi grb. Također je nad ulaznim vratima općinskog doma bio postavljen novi grb. Na temelju historijskih podataka je don Vinko Rasol bio sastavio novi grb, razdijeljen u četiri polja, s više slika u raznim bojama. Slike su simbolične i prikazuju najglavnije momente iz silbljanske prošlosti. Tako je u četvrtom polju bila slika »manzere«, koja je podsjećala na ono doba, kad je silbljanska mornarica bila u najboljem cvatu.

Na završetku je potrebno istaknuti, da je stanovništvo Silbe sačuvalo do danas stare mornarske vrline svojih predaka. Nekadašnja silbljanska mornarica je propala, ali se sačuvala pomorska tradicija. Danas Silba postaje opet ono, što je nekad bila.