

Otok Iž i njegovo brodarstvo

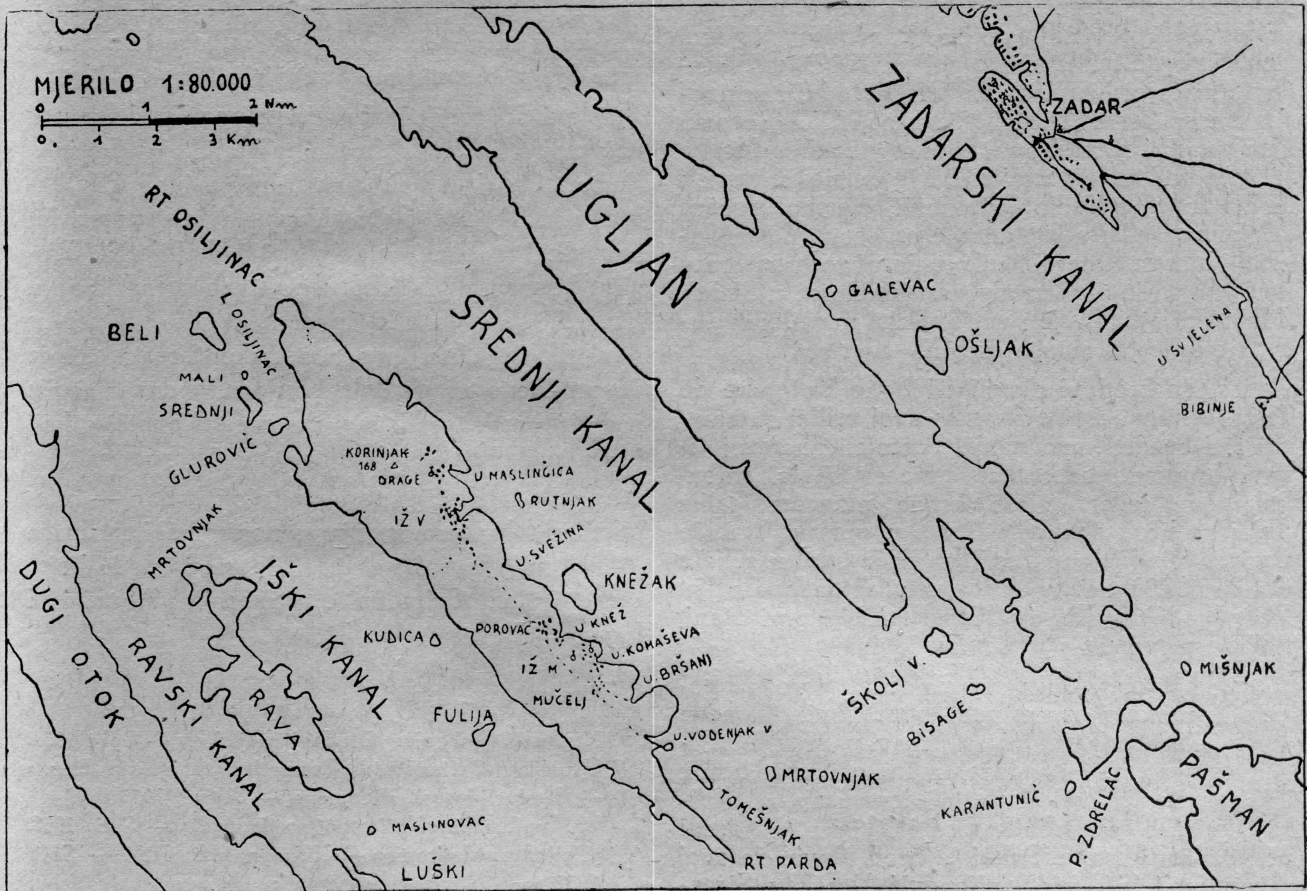
Ljubo Marčić — Split

U zadarskom arhipelagu, između Dugog otoka i Kornata s jedne strane, te Sestrunja, Ugljana i Pašmana s druge, prostire se Srednji kanal, koji ide paralelno s obalom kopna. Tu se između Ugljana i Dugog otoka smjestio u smjeru sjeverozapad-jugozapad otok Iž. Dug je 12,5 km, širok 2,7 km, a površina mu je 17,59 km². Dužina razvedene obale iznosi 35,1 km. Najsjevernija mu je točka rt Osiljinac, a najjužnija rt Parda. Na sjeverozapadnom kraju Iža leže otočići: Beli, Mali, Srednji i Glurović. Između ovih otočića i obale Iža nalazi se luka Osiljinac, koja je dobro i prostorno sidrište za brodove srednje veličine. Južnoistočno od otočića Glurovića je mala luka Soline, gdje se mali brodovi zaštićuju od svih vjetrova. U Iškome kanalu, između Iža i otoka Rave leže otočići Kudica i Fulija. U Srednjem kanalu, između Ugljana i Iža, pred obalom potonjeg smjestili su se otočići: Tomešnjak, Mrtovnjak, Knežak i Rutnjak. Uvale Vodenjak Veli, Bršanj, Komaševa, Knež, Svežine i Maslinčica dobra su sidrišta za male brodove.

Iž je kamenit otok, izgrađen od kredina dolomita i vapnenca. To je brežuljasti otok, i najviši se vrh Korinjak (168 m) nalazi u sjeverozapadnom dijelu. U dolinama se od dolomite stvorilo dobro tlo, koje ima vode. To je omogućilo rodnost raz-

nih kultura. Južna strana otoka, gdje je nekoć bila sama šuma, sada je odličan maslinjak. Računa se, da Iž daje godišnje do 150 vagona maslina. Kako otok Susak (jugozapadno od Lošinja) daje godišnje oko 150 vagona vina, to se ova dva otoka popunjavaju. Naime, Ižani daju Sušćanima ulje za vino.

Ižani su se već davno počeli zanimati pomorstvom, pa su iskoristili more na sve moguće načine. Kako im otok nije mogao dati sve potrebno za njihov opstanak, to su silom prilika bili primorani, da se — osim ribarstva — posvete i brodarstvu. Iz pisanih izvora i tradicija, prvi se počeci brodarstva spominju u 15. vijeku. Naime, kad su Turci prodirali u naše krajeve, tad su obitelji Vojvodić iz Boke Kotorske došle oko 1425. u Iž kao izbjeglice. Svojim su peligom dovezle pokućstvo i alat. Vojvodići su bili prvi »paruni« broda (gospodar, vlasnik broda) na Ižu. Riječ »parun« se i danas rabi na Ižu. U njihovom magazinu u Maslinčici postojale su nekad tri uljene slike kao freske na zidu, a prikazivale su tipove brodova paruna Vojvodića. Kad se 1900. godine popravljao magazin, slike su uništene. U Vojvodićevoj se staroj kući vidi još danas jarbol njihova broda, koji služi kao potporanj pod gredama. U 16. vijeku spominju se dva paruna: 1552. Grgur



Oporović i njegova galija, a 1574. neki Parunić. U 17. vijeku je bilo devet paruna, a u 18. vijeku je iško brodarstvo najviše napredovalo, pa je bilo 34 paruna. Tad je obitelj Banić imala 13 većih brodova, a Vojvodić 18. Godine 1711. je parun Jerolim Banić prevezio 231 vola u Mletke, a Lovre Banić 70 volova. Godine 1749. su paruni Jerolim Banić i Šime Sutlović, te Šime Konatić i drugovi prevozili odličan građevni kamen iz Lavdare (rimska Lapidaria) u Zadar za javne radove. Paron A. Brajković je 1752. dobio nalog, da iz Lavdare prevozi kamene ploče. Jere Banić je učinio poznanstvo u Trstu s nekim Grkom, koji ga je uputio u brodarske i trgovačke poslove. Tako je on podigao lijepe kuće i kupio 13 velikih jedrenjaka. Za četiri stotine cekina je prodao 1757. veliki trabakul nekim Zadranima. Iste godine spominje se Šime Zvorinić kao kapetan broda. Jerolim Banić je u svojoj oporuci od 1779. godine ostavio sinu Šimi jedan brod. Šimeto Banić (gusar) je opljačkao jedan turski brod. Parunu Matiji Cvitanoviću oluja je potopila trabakul s teretom kod otočića Suska, kad je plovio za Ankonu, a posada se spasila. Poslije ove nesreće kupio je »manzeru« za prijevoz stoke »debelog zuba« i dobro je zaradivao. Jerolim Škorlić se spominje 1793. kao »parun«. Andrija, Osip, Miho i Matija ud. Strgačići su 1799. kupili trabakul. Neki su paruni u 18. vijeku bili birani za »seoskog kralja« otoka Iža, kao na pr.: Stipan Strgačić oko 1742., Jere Banić oko 1770. i Tomažo Vlasnov oko 1797. Pored spomenutih je u 18. vijeku bilo i drugih paruna. U 19. vijeku su bile 33 braceru. Tad je Šime Strgačić 1812. svojom bracerom »Rebecca« prevezio žito za francusku vojsku. Toma Strgačić i braća kupili su 1817. kod Santa Stančića braceru »Santa Croce« od 5 t nosivosti. Parun Ante Strgačić je bio 1835. »seoski kralj« Iža. Pri prokopu Suškog kanala Marko Rušinić toliko je zaradio, da je kupio braceru i njome trgovao. Miho Cvitanović je imao braceru »Belona«, a Ante Cvitanović braceru »Casta Suzana«. Parun Šimeto Banić je darovao brod bratu Anti, ali ga je ovaj prodao i nastanio se u Smirni (Mala Azija), gdje je i umro. Osim navedenih paruna bilo je još mnogo drugih.

Iški su brodovi plovili od Boke Kotorske do Trsta, Ankone i Mletaka. Po svoj prilici su zalazili i u Sredozemno more. Postojali su razni tipovi brodova, kao: leut, bracera, štela, trabakul, pelig, lođer, goleta, škuna, manzera, galija (ovaj se brod spominje 1552. u oporuci Katuše Oporović iz Iža) i pinko. Takav je brod u reljefu uklesan 1730. na grobu Tomaža Vlasanova u Ižu Velom. Po tradiciji su Vlasanovi bili prvi Ižani, koji su plovili i na tuđim brodovima.

Ižani su prevozili razni materijal: drvo, pragove za prozore i vrata, nadgrobne ploče, kamene gurle i krunice za čatrnje, kamenice za ulje, tekstil, cement, zatim volove, putnike, raznu hranu i kamen. U Ižu Velom postoji toponim »Za Mletko«, odakle se vadio kamen i iški su ga paruni prevozili u Mletke. Svaki je brod plovio za svoj račun. Obitelji Banić, Cvitanović, Draškov, Strga-

čić i Vojvodić imale su po nekoliko brodova. Ti su brodovi plovili samo po nalogu kućnog paruna. Da Ižanima uspije bolje trgovina, imali su u stranim lukama svoje »sansire«. To su bili posrednici pri prodaji i kupnji razne robe. Prema količini prodane, odnosno kupljene robe, sansiri su dobivali nagradu. Također u Ižu su strani brodovi imali svoje sansire. Jedan od njih bio je Strgačić Šimun (umro 1913). Iška mornarica bila je izvor blagostanja stanovništva Iža, koji se njom i ponosio. Tako paruni i mornari grade kuće s ljepšim i dotjeranim pragovima i pokrivaju iste s crepovima. Zatim postavljaju stakla na prozore, grade »kamin« od kamena i čatrnje s gurlama od tesanog kamena. Dovoze razno pokućstvo, lonce od metala i mjedene svjetiljke. Nabavljaju uljene slike i svoje portrete.

Do 300 Ižana mornara je plovilo po raznim oceanima i morima, što dokazuju mnoga pisma i dopisnice iz raznih krajeva svijeta. Ovi iški pomorci donose na Iž osjetljiva bogatstva, grade higijenske stanove i čatrnje, pokućstvo se modernizira. S dalekog puta donose kinesko-japanske vaze i servis za kafu, skupocjene tepihe, uokvirne portrete i slike parobroda, na kojima su plovili. Mnogi od njih su naučili i strane jezike.

Na početku 20. vijeka iško je brodarstvo u opadanju. Bilo je oko 27 jedrenjaka, među kojima nekoliko na motor. Prije Drugog svjetskog rata je Barić Ivan i drug posjedovao tri jedrenjaka: Enare I. do 20 t nosivosti i Enare II. do 50 tona. Ovi su brodovi bili na motor, a izgubljeni su u prošleme ratu. Treći jedrenjak »Enare III.« od 60 tona bio je bez motora i preživio je rat.

Ižani su ranije nabavljali nove brodove, a i popravljali iste kod brodograditelja u Lošinju, Zadru i Trogiru. Neki su paruni pozivali u Iž kalafate iz Trogira i drugih mjesta radi popravka njihovih brodova. Rafael Baučić, kalafat iz Trogira, koncem 18. vijeka definitivno se nastanio u Ižu, gdje je tada bilo dovoljno crnike (Quercus ilex). To je jedna vrsta primorskog hrasta, čije je drvo odlično za gradnju brodova. I danas u Ižu postoje brodogradilišta Baučić i Konatić, koji imaju sposobne kalafate za gradnju brodova.

Treba istaknuti i to, da je otok Iž dao — osim kapetana bracera, strojara, nostroma i mornara — nekoliko kapetana duge plovidbe, među koje: Ivana i Šimu Cvitanovića, Spasoja Strgačića i Ljuba Vlahova.

Upotrebljena literatura:

1. Kap. Ivo Gluhonja: »Brodovi na jedra« — Split 1951.
2. Vladislav Cvitanović: »Pomorsko zanimanje Ižana« — Starine Jugosl. akademije — Zagreb 1955.
3. Dr. Ivo Rubić: »Naši otoci na Jadranu« — Split 1952.
4. »Peljar po Jadranu« — Hidrogr. inst. JRM — Split 1952.