

predmet i širega pogleda, konteksta, što otvara prostor za nova specijalistička istraživanja i sintetiziranja. Radmila Radić nije prošla neki oblik teološkoga ili religio-loškoga formalnog obrazovanja, ali se i s *Vojislavom Janićem* i s *Misijom* potvrdila kao autorica koja je najveći srbijanski stručnjak za modernu i suvremenu religijsku povijest, poglavito središnje i bočne tokove povijesti Srpske pravoslavne crkve. Ona je stručnjakinja kojoj, i kad se ne bavi atraktivnim predmetima i ne donosi velike novine, u brižljivoj obradi tema povezanih s religijskim zajednicama crkveni povjesničari, ne samo srbijanski, teško mogu konkurirati.

Mirko Mlakar

Mateo Bratanić, *Pomorstvo Dalmacije u 19. stoljeću: otok Hvar u tranziciji* (Zadar; Stari Grad: Sveučilište u Zadru; Muzej Staroga Grada, 2020), 207 str.

Reminiscencija na kapetana Antu „Mora” Gamulina kako među Grcima pjeva pjesme suprotiva Turcima što živi u Pavlinovićevim stihovima, kao i sačuvana ulja na platnu legendarnih hvarskih jedrenjaka poput brika *Genitore Nicolò*, uz kojega se veže usmenom predajom sačuvana anegdota o kapetanu Niki Dubokoviću kako sviranjem klavira u crnomorskoj oluji umiruje posadu, i u oku neupućenoga promatrača budili su znatiželju i otkrivali potrebu za studijom koja bi cjelovito raščlanila zlatno doba hvarskoga pomorstva. Taj je zadatak objavljivanjem knjige *Pomorstvo Dalmacije u 19. stoljeću: otok Hvar u tranziciji* prepoznao i ispunio Hvaranin Mateo Bratanić, čime je ujedno iskazao počast svojem bodulskom zavičaju, koji zavidan stupanj društvenoga, kulturnoga i gospodarskoga razvitka u promatranom razdoblju duguje upravo kapetanskim obiteljima.

Bratanićeva studija rezultat je sustavnoga istraživanja teme duljega od desetljeća i pol. Postavljanjem pomorske tranzicije otoka Hvara u širi, pokrajinski okvir Bratanić je napravio iskorak u odnosu na radove zaslužnih istraživača koji su u vrijednim dosadašnjim istraživanjima temeljito rasvijetlili pojedine aspekte hvarskoga pomorstva, od kojih autor u uvodnim napomenama poimence ističe Franu Maroevića, Luku Dančevića, Niku Dubokovića Nadalinija, Olivera Fija i Mladenka Domazeta. Nakon uvodnih napomena (str. 7–11) slijedi središnji dio knjige, strukturiran u osam poglavlja (str. 11–123), iza kojih kao deveto dolazi epilog (str. 123–129). Knjiga završava poglavljima X–XII, koja sadržavaju opsežan popis izvora i literature (str. 129–143), vrijedne priloge u obliku tablica i grafova (str. 143–198) te slike (str. 198–207). Na popis izvora i literature te spomenute priloge u vidu tablica, grafova i slika otpada čak 78 stranica od 207 koliko ih knjiga ukupno ima.

Ovisno o kutu iz kojega promatramo fenomen otoka i otočnosti, more u životu otočana ima dvojaku funkciju: ono osamljuje čovjeka, ograničava njegovo iskustvo na zadani dio kopna odsijecajući ga pritom od društvenoga središta, dok ga istovremeno otvara prema globalnom iskustvu svjetskih otoka i priobalja. Dostatno je

zaviriti u raskošne kuće i vrtove orebičkih kapetana da bismo razumjeli u kolikoj je mjeri lokalna zajednica crpila iz kozmopolitskoga pomorskog iskustva, što je zahvalna tema za povijesno istraživanje mentaliteta ili svakodnevice na mikrohistorijskoj razini pomorskih naselja. Bratanić se, svjestan ovoga fenomena kao i višestruke uloge pomorske aktivnosti u zbivanjima koja su oblikovala otok Hvar i čitav istočno-jadranski prostor, u ovoj studiji odlučio za pomorski pristup, shvaćajući more kao prostor uključivanja, što s lakoćom u knjizi dokazuje analizom prijelaza hvarskih brodara pogonjenih konjunkturuom u pomorskoj trgovačkoj privredi iz regionalnoga u globalni prostor djelovanja.

Nakon što u prvom poglavlju, naslovljenom „Pomorska povijest kao presudna povijest Jadrana” (str. 11–21), čitatelja upoznae s definicijom pomorske povijesti kao grane povijesne znanosti, predstavlja njezin predmet istraživanja, razvoj, nadahnuća i probleme te teorijski objašnjava pristup moru kao povijesnom akteru, uvažavajući specifičan položaj Jadranskoga mora – najsjevernije točke Sredozemnoga mora što čini izlaz srednje Europe na more, Bratanić nas narativno jasnim stilom uvodi u svijet peliga i škunera, brikova i barkova. Pri dijakronijskom objašnjavanju konteksta hvarske pomorske povijesti u drugom poglavlju (str. 21–35) na nekoliko stranica odveć detaljno ulazi u općepoznate događaje davne (pra)povijesti. No već u trećem poglavlju, pod naslovom „Položaj Kraljevine Dalmacije i otoka Hvara unutar austrijskog pomorskog trgovačkog sustava” (str. 35–53), koristeći objavljene pomorske regeste iz mletačkih arhiva Nikole Čolaka, analitički se hvata u koštac s monolitnim stajalištem starije hrvatske historiografije, koja naglašava restriktivniji pristup mletačkih vlasti spram dalmatinske brodogradnje i pomorske trgovine. Novija istraživanja, kao i kvantitativni podaci iz pomorskih regesta, upućuju na primjenu slobodnijega načela i stanovitoga napretka pomorstva i trgovine u posljednjem stoljeću mletačke vladavine u Dalmaciji, stoljeću u kojem Habsburgovci prvi put iskazuju konkretne pomorsko-trgovinske aspiracije prema Jadranu.

Iako naslov studije kao vremenski okvir određuje čitavo XIX. stoljeće, pretežno se tematizira razdoblje druge austrijske uprave, na što nas autor neizravno upućuje navodeći da su podaci o brodarstvu na Hvaru do sredine XIX. stoljeća nedostatni i nepotpuni. Unatoč toj poteškoći, Bratanić u četvrtom poglavlju, „Brodarstvo u usponu” (str. 53–61), ipak uspijeva razabrati nastupajuće trendove: spori oporavak flote od gubitaka iz razdoblja napoleonskih ratova te postupni uspon brodarstva tijekom 1820-ih i 1830-ih, sa sve većim značenjem peliga – jedrenjaka koji će sredinom stoljeća postati najčešći tip broda hvarskih brodovlasnika. Kao prijelomne godine u razvoju hvarskoga, pa i čitavoga dalmatinskog brodarstva ističe 1830-e i 1840-e s obzirom na to da se tada otvara veliko izvozno tržište Crnoga mora, s čijih se obala dalmatinski jedrenjaci vraćaju nakrcani crnomorskim žitom, kojega u Dalmaciji poslovično nedostaje.

Zametak dugoročno nesavladive konkurencije dalmatinskom jedrenjaštvu posijan je 1830-ih formiranjem parobrodarskoga društva *Austrijski Lloyd*, koje će pod pokroviteljstvom središnje vlade, gušenjem lokalnih privatnih inicijativa, izrasti u brodarškoga mastodonta. Od pojave prvih parobroda, unatoč početnim nesavršenostima, započet će premreživanje Jadrana i Sredozemlja parobrodarskim linijama,

zbog čega će vlasnici jedrenjaka izgubiti dio tržišta koji se odnosi na prijevoz putnika, manjega tereta i pošte. Paralelno s jačanjem parobroda, pomalo paradoksalno, hvarska brodarska flota s uporištima u Starom Gradu, Jelsi i Hvaru doživljava vrhunac, što će se u drugoj polovini XIX. stoljeća vrlo konkretno manifestirati u do tada najvećem broju brodova, a zatim i u najvećoj ukupnoj zapremini. To razdoblje u kojem otok Hvar postaje važan pomorski čimbenik, iako i dalje inferioran u odnosu na najjače pomorske sredine poput Pelješca ili Dubrovnika, Bratanić analizira u petom poglavlju pod naslovom „Brodarstvo na vrhuncu” (str. 61–83). Zlatno doba hvarско-brodarstva i pomorske trgovine posljedica je isprepletanja konkretnih lokalnih čimbenika s kretanjima koja će promijeniti odnos ključnih gospodarskih činitelja prema Sredozemlju i uvesti ga kao gospodarski prostor u svojevrsnu tranziciju. Lokalni čimbenici mogu se tražiti u spomenutom smanjenju tržišnoga udjela jedrenjaka u lokalnoj privredi uslijed pojave prvih parobrodarskih linija te u nedostatku plave ribe u hvarско-viškom akvatoriju, opterećenom i eskalacijom stoljetnih prijevora oko tradicionalnih ribolovnih pošti, dodatno potenciranih uplovljavanjem zapadnojadranskih ribara iz Chioggie, tzv. *ćozota*, što je zbrojeno usmjerilo hvarske brodare na izlaz u Sredozemlje, na kojem se rađala opća konjunktura pomorske trgovine uslijed porasta zapadnoeuropske industrijske proizvodnje.

Iako se 1860-ih i 1870-ih primjećuje opadanje broja evidentiranih brodova u hvarскоj floti, povećavala se ukupna tonaža zahvaljujući u prvom redu Dubokovićevim jedrenjacima duge plovidbe. Uza sve snažniju konkurenciju rentabilnijih parobrodarskih linija, neizbježna propast jedrenjaka ipak se počela nazirati već 1880-ih, kada uz trend smanjivanja broja brodova započinje kontinuirano opadanje njihove ukupne tonaže, što je proces praćen nemogućnošću generacije brodarka koja je kapital stekla za konjunkturu jedrenjačkoga brodarstva da pronade mjesto na tržištu u znatno izmijenjenim okolnostima industrijskoga doba. Parobrod *Algarve* (poslije preimenovan u *Buon Padre*), o kojem autor piše u šestom poglavlju (str. 83–93), ostao je u sjećanju Hvarana kao jedini hvarски parobrod. Izuzev određenoga poslovnog uspjeha obitelji Novak s udjelom u parobrodu *Algarve*, pokušaji investiranja u parobrodarstvo ostalih hvarских kapetanskih obitelji nisu polučili veće rezultate, no takvim ulaganjima one načelno nisu ni bile sklone.

U poglavlju „Ribarstvo” (str. 93–107) autor donosi kratak pregled dalmatinskoga ribarstva u XIX. stoljeću te kod hvarских brodarka sredinom stoljeća primjećuje ulaganje prijevoznika u proizvod, odnosno ulov i pripremu ribe. Takvu diversifikaciju djelatnosti Bratanić naglašava kao jedinstveni fenomen u dalmatinskom pomorstvu. U tzv. brodarsko-ribarskim operacijama po Sredozemlju opisanima u osmom poglavlju, „Hvarani izvan Jadrana” (str. 107–123), s organiziranim poslovanjem na Lampedusi i Siciliji, u tuniškoj Mahdiji te južnom Portugalu, prednjači hvarska obitelj Novak, a slijede ju starogradski Maroevići. Te obitelji, uz jelšanske Gamuline i naravno Dubokoviće sa slavnim jedrenjacima duge plovidbe, čine okosnicu brodarske flote iz zlatnoga doba hvarske pomorske trgovine od sredine XIX. stoljeća do početka 1880-ih.

Pored povjesničara, Bratanićevu knjigu u ruke mogu uzeti i čitatelji bez znanstvenih pretenzija, iščitavajući ju izvan historiografskoga ključa s obzirom na to da donosi nekoliko intrigantnih prizora iz pomorskoga života poput neizvjesne potrage

paruna Tomaža Novaka za tajanstvenim otočićem bogatim ribom, obznanjuje tragičnu sudbinu ponosa flote, veličanstvenoga barka *Demetrio Fario*, iz brodskoga dnevnika prenosi sredozemnu epopeju peliga *Giuseppe II*. te nas upućuje na putopisna zapazanja književnika Ante Tresića Pavičića s krstarenja Jadranom na Dubokovićevo kuteru. Studija *Pomorstvo Dalmacije u 19. stoljeću: otok Hvar u tranziciji* nedvojbeno je upečatljiv znanstveni doprinos istraživanju dalmatinske povijesti, osobito na srednjodalmatinskom otočnom području, i to ne samo gospodarske nego i društvene, pa i političke povijesti s obzirom na to da je kapital pomorskih kapetana često stajao u službi preporodnoga pokreta u Dalmaciji. Bratanićevo istraživanje primjer je kako se služiti prvorazrednim izvorima poput objavljenih svezaka mletačkih pomorskih registra Nikole Čolaka ili pak popisima tršćanskoga *Pomorskoga godišnjaka (Annuario marittimo)*, iz kojih se unatoč njihovoj kvantitativnoj naravi mogu izvući obuhvatniji zaključci. Autor je koncipirao istraživanje tako da se pomorstvo otoka Hvara u XIX. stoljeću promatra „kao svojevrsna studija slučaja (*case study*) koja može činjenično, a još više paradigmatički odgovarati drugim mikrolokacijama u Kraljevini Dalmaciji, ali i šire na Sredozemlju unutar istog promatranog razdoblja”. Kao studija slučaja, ona predstavlja inspiraciju i nameće potrebu za tematskim istraživanjem toga razdoblja prije svega na ostalim srednjodalmatinskim otocima, poput Brača, koji na prvi pogled ne plijeni pozornost flotom poput hvarske, no svakako bi se valjalo nadovezati na predradnju koju je još 1995. objelodanio Jugoslav Gospodnetić monografijom *Brač i njegovo pomorstvo*. Takvih sinteza povijesti Dalmacije nedostaje, stoga željno iščekujemo nove pothvate na Bratanićevo tragu.

Jure Trutanić