

Željko Brguljan

Neovisni istraživač
HR - 10000 Zagreb

Izvorni znanstveni rad / Original scientific paper

Primljen / Received: 12. 12. 2020.

Prihvaćen / Accepted: 16. 7. 2021.

UDK / UDC: 75Ivanković, B.

DOI: 10.15291/aa.3556

Prilog opusu slikara Bazija Ivankovića: portreti jedrenjaka *Prima Donna* i parobroda *Vera ex* *Vercingetorex*

A Contribution to the Opus of
Painter Basi Ivancovich (Ivanković):
Portraits of the Sailing Ship *Prima*
Donna and the Steamship *Vera* (ex
Vercingetorex)

SAŽETAK

Nakon uvodnog dijela o pojavi portretnog slikarstva brodova i važnijim portretistima brodova u lukama Sredozemlja, posebno onima koji su slikali brodove u vlasništvu ili pod zapovjedništvom kapetana iz pomorskih središta istočne jadranske obale, od Trsta do Kotora, članak se bavi osobom i djelom Bazija Ivankovića (1815. – 1898.), pomorskog kapetana podrijetlom s južnojadranske obale, koji u drugoj polovici 19. st. postaje najplodniji tršćanski slikar brodova. Ustrajnim istraživanjem registrirali smo 276 slikareva rada, likovni opus koji dodatno rasvjetljava i osobito ilustrira prošlost pomorstva istočne jadranske obale, ali i povijest parobrodarskog društva Austrijski Lloyd iz Trsta. Ovom prilikom katalogu Ivankovićevih djela pridružujemo portrete jedrenjaka *Prima Donna* i parobroda *Vera* (ex *Vercingetorex*). Oba broda nastala su u slikarevoj podmakloj dobi, a očigledna razlika u prenijetoj atmosferi (prva u smirenom, a druga u živom ozračju) potakla nas je na likovnu analizu, ali i istraživanja u pomorsko-povijesnom kontekstu, uvijek nužno kod slikarstva brodova. Stoga smo dvije, likovno analizirane, Ivankovićeve slike opravdano obogatili otkrivenim podacima o naslikanim brodovima, te tako uzbudljivi likovni prikazi dobivaju i zanimljiv plovidbeni životopis.

Ključne riječi: Bazi (Bazilije) Ivanković, marinističko slikarstvo, portreti brodova, kasno 19. stoljeće, njujorško-dubrovački jedrenjak *Prima Donna*, francusko-britanski parobrod *Vera* (ex *Vercingetorex*)

ABSTRACT

After an introductory part on the emergence of ship portraiture and the important portraitists of ships active in the Mediterranean ports, especially those who painted ships owned or commanded by captains from the maritime centres of the Eastern Adriatic from Trieste to Kotor, the article deals with the person and work of Bazi Ivanković (1815-1898), a naval captain originally from the southern Adriatic who in the second half of the 19th century became the most prolific ship painter in Trieste. Our persistent research has resulted in the attribution of 276 paintings to this artist, an oeuvre that further illuminates and especially illustrates the maritime past of the Eastern Adriatic, as well as the history of the steamship company Austrian Lloyd of Trieste. Portraits of the sailing ship *Prima Donna* and the steamship *Vera* (ex *Vercingetorex*) have been added to the catalogue of Ivanković's works. The artist painted both ships in his advanced age, and the obvious difference in the evoked atmosphere (the first calm, the second lively) has prompted an artistic analysis as well as research on the maritime-historical context, which is always necessary when it comes to ship portraiture. The visual analysis of the two paintings by Ivanković has thus been enriched by information on the painted ships, adding interesting navigational biographies to their exciting visual portraits.

Keywords: Basi (Basilio) Ivancovich, marine painting, ship portraiture, late 19th century, New York-Dubrovnik sailing ship *Prima Donna*, French-British steamship *Vera* (ex *Vercingetorex*)

Na području Jadrana i Mediterana prikaze broda, nastale u razdoblju intenzivne navigacije, nalazimo osim u pomorskim muzejima i u crkvama pomorskih središta. Većinom su to votivne zbirke srebrnih pločica i slika brodova prikazanih u pomorskom sukobu ili zahvaćenih olujom. Salone pomorskih kuća krasili su i portreti brodova na mirnom moru – naslikani nakon izgradnje i porinuća broda, od kasnih potomaka darivani crkvenim zbirkama ili prodavani muzejima. Ove slike podsjećaju na teške trenutke pomorskog života, a ujedno su doprinos poznavanju pomorske prošlosti.

Zavjetne slike pomoraca iz ranijih stoljeća malog su formata, naslikane temperom na dasci, u pravilu djela su anonimnih autora, a nalazimo ih u crkvenim i samostanskim zbirkama obiju jadranskih obala (Gospa od Škrpjela pred Perastom, Gospe od Anđela u Orebiću, Santa Maria del Monte u Ceseni). Jedinstven je primjer na našoj obali narudžba dobrotskih Ivanovića – niza kompozicijski i koloristički dojmljivih veduta kasnog Canalettova sljedbenika Vincenza Chilonea s prikazom borbe jedrenjaka braće Marka i Joza Ivanovića u patraskom zaljevu (1823.), od kojih su danas četiri slike u Veneciji (Museo Storico Navale), a dvije u Kotoru (Pomorski muzej Crne Gore).

U 19. stoljeću postupno se gasi tradicija zavjetnog darivanja srebrnih pločica, dok portretno slikarstvo brodova uzima sve većeg maha te se razvija po svim važnijim lučkim gradovima. U duhu težnji pripadnika nove klase, portretima kapetana i njihovih brodova ističe se statusni simbol uzdignutog pomorskog staleža. Takve su slike, posebno u drugoj polovici stoljeća, bile vrlo tražene. Imućniji pojedinci i obitelji mogli su naručiti i zahtjevnije kompozicije s prikazom za povijest obitelji važnog pomorskog događaja, a najčešće su zahtijevali izradu slike s prikazom flote jedrenjaka koje su posjedovali. Takvi su primjeri i dva Ivankovićeve platna iz druge polovice 19. stoljeća – *Pošćićeva flota* (Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja, Rijeka) i *Pred lukom* (PMCG, Kotor).

1.
Bazi Ivanković, *Pred lukom*, 1871.,
ulje na platnu, 114 x 174 cm, vl.
Pomorski muzej Crne Gore, Kotor
(foto: S. Krasan)

Basi Ivancovich, *In Front of the
Harbour*, 1871, oil on canvas, 114
x 174 cm, owned by the Maritime
Museum of Montenegro, Kotor



Iako velik broj slikara brodova, u okviru svojeg tehničkog umijeća, likovnog talenta i trenutne inspiracije, stvara većinom prosječna djela, ipak i oni u sretnim trenucima uspijevaju postići dinamičnu i skladnu kompoziciju, bogatu i živu atmosferu, te tako s pojedinim djelima stati uz bok talentiranijim i priznatijim autorima. Pored brojnih neutvrđenih autora koji su djelovali u sredozemnim lukama, istaknuli su se kao važni portretisti jedrenjaka članovi nekoliko marinističkih obitelji koje su tijekom nekoliko generacija stvarali nebrojene slike ovog žanra. Članovi obitelji Luzzo, koji su slikali u prepoznatljivoj naivnoj maniri, djelovali su Veneciji, poslije i u Genovi i Trstu. Kao najplodniji slikar obitelji, izdvaja se Giovanni stariji, koji je u razdoblju od 1847. do 1877. naslikao mnoge jedrenjake i s jadranskih obala.¹ Neusporedivo kvalitetnije radove ostavili su nam članovi marinističke „dinastije” Roux, djelujući generacijama u Marseilleu, a vrsnoćom i talentom ističe se Ange-Joseph Antoine, aktivan sve do 1835., kada umire od kolere.² Pored njih, u muzejskim i crkvenim zbirkama pomorskih gradova Jadrana i Sredozemlja nalazimo brodske portrete Trščanina Felice Pollija, Vincenza Poireta koji je godinama djelovao u Zadru kao vedutist dalmatinskih gradova i portretist njihovih žitelja, potom braće Funno, Maltežanina Nicolasa Camillierija, Talijana Raffaela Corsinija koji je djelovao u Smirni, Michelea Renaulta, portretista brodova luke Livorno, Belgijanaca koji su slikali u antverpenskoj luci – Petrusa i Carolusa Weytsa, Riječanina Antuna Franje Luppisa i drugih, sve do Johna Henryja Mohrmanna i Marie-Edouarda Adama, od kojih je prvi djelovao u luci Antwerpen, drugi u Le Havreu, a čije djelovanje seže do nakon Velikog rata.³

Ravnopravno s njima, a u usporedbi s nekima i superioran u slikanju tehničkih elemenata broda ili u prijenosu morske atmosfere, slikao je u Trstu Bazilije – Bazi Ivanković, podrijetlom s naše južne obale. Svojom likovnom ostavštinom i danas nam dočarava pomorsku prošlost istočne jadranske obale tijekom druge polovice 19. stoljeća. I premda još nedovoljno istražen, ovaj portretist brodova trščanske luke i umješnošću zanata, ali i opsegom djela zaslužuje biti svrstan među značajne slikare brodova Jadrana i Sredozemlja.

Bazi Ivanković – pomorski kapetan i slikar

Ivanković spada među one slikare brodova koji su prethodno imali pomorsku karijeru. U njegovoj osobi sjedinjena su dva zanimanja: pomorskog kapetana, koje mu je pružilo mogućnost da na plovidbama temeljito upozna brod i more, i slikara brodova, koje mu je posredstvom kista omogućilo da zabilježi sjećanja na plovidbu i sudbine brodova. Svoj je život posvetio moru, pa je to, kada je slikarstvo u pitanju, rezultiralo dojmljivim opusom. Možemo ga danas smatrati među značajnim portretnim slikarima brodova Jadrana i Mediterana druge polovice 19. stoljeća, čija se djela rado nabavljaju i s poštovanjem čuvaju. No mnogi detalji iz slikareva života, i danas – više od dva stoljeća od njegova rođenja, iako ih razni autori ponavljaju, još uvijek nisu dokumentarno potkrijepljeni.

Smatra se da Ivankovićev opus broji oko 300 slika brodova, dok neki autori spominju i 400 slika. Početkom pedesetih godina prošlog stoljeća opus B. Ivankovića pogrešno se pripisivao kap. Đorđu Ivankoviću iz Trsta, pomorcu i brodovlasniku rodom iz Herceg-Novog,⁴ čija se likovna produkcija pokazala sasvim beznačajnom. Najveći doprinos u identifikaciji autora znatnog broja portreta brodova bilo je otkriće pisama i računa koje je slikar Ivanković iz Trsta upućivao Pelješkom pomorskom društvu iz Orebića, a u kojima dogovara detalje oko izrade niza naručenih slika jedrenjaka u vlasništvu Društva. U njima se redovito potpisuje s „*B. Ivancovich*”, a sadržajno je posebno važno jedno pismo iz 1869. u kojem Ivanković ponosno ističe da je i kapetan duge plovidbe i slikar.⁵ No, dilemu oko Ivankovićeve imena uno-

si pismo upućeno mu tih godina od pelješkog društva, gdje ga u adresi imenuju s „*Bart. Ivancovich*”. Mnoge dileme oko slikareve osobe razriješene su krajem pedesetih, zahvaljujući podatcima iz upisnika umrlih, nekim arhivskim podatcima koji se odnose na slikarevu prethodnu pomorsku karijeru i posebno iskazima Bokelja dr. Antona Dabinovića, kojem je slikareva kći Eugenija bila kućna učiteljica u Trstu. No, primjerice, važan podatak, koji svi autori prenose, o upisu u maticu umrlih Srpske pravoslavne opštine u Trstu nikad nije potkrijepljen dokumentom.⁶

Slikarevi biografski podatci utvrđeni su cjelovitije tek desetljeće poslije zahvaljujući podatcima pronađenim u općinskoj arhivskoj građi u Trstu.⁷ Nakon toga smo mogli, još uvijek nesigurno i s upitima, ispisati osnovni životopis ovoga, nama bitnog portretista tršćanskih, lošinjskih, peljeških, bokeljskih i inih brodova. Slikar Bazi Ivanković⁸ rođen je u Carigradu 16. rujna 1815. Navodi se, ali nije dokazano da mu je otac bio pomorski kapetan Jovan Ivanković iz Herceg-Novog, nastanjen radi pomorske trgovine u Carigradu, posebno jer je taj podatak negirala sama (šira) obitelj Ivanković iz Herceg-Novog.⁹ Bazijeva majka Katarina Vajano, prema navodima većine autora, izvorno je iz Carigrada. No, ovaj je podatak još manje siguran, jer sam ustanovio da je njezino prezime stoljećima prisutno u više talijanskih gradova.

Nikakvih podataka nemamo o Ivankovićevu djetinjstvu, pa ni školovanju. Prvi sigurni podatci povezani su s njegovom pomorskom karijerom. Iako ne znamo kada je Bazi položio kapetanski ispit, već ga u dobi od 23 godine nalazimo kao zapovjednika brigantina *Santa Rosalia* pod jeruzalemskom zastavom. Tim je brodom 22. listopada 1837. uplovio u Carigrad s teretom iz Galaca, a četiri dana poslije isplovio za Trst. Ponovno 9. ožujka sljedeće godine, na putu iz Trsta uplovljava u Rose. Potom, sve do 1846. zapovijeda brigantinom *Annetta Triestina* u vlasništvu Bokelja Špira Đurasovića, prevozeći pretežno žito iz crnomorskih luka.¹⁰ Nedugo nakon te godine napušta plovidbu te se, po svoj prilici, krajem četrdesetih godina nastanjuje u Trstu i potpuno posvećuje slikanju brodova. Zasad nemamo podataka o njegovu vjerojatnom slikarskom naukovanju. I premda postoje neke indicije da je Bazi prije svoje tršćanske aktivnosti jedno vrijeme radio u Marseilleu, zasad to ne možemo potkrijepiti dokazima. No, to bi moglo upućivati i na to da je možda učio slikanje u radionici obitelji Roux.

2.

Bazi Ivanković, *Bark Eber*, 1870.,
ulje na platnu, 46 x 66,8 cm, vl.
Dubrovački muzeji – Pomorski
muzej, Dubrovnik (foto: B. Gjukić)

Basi Ivancovich, *Bark Eber*, 1870, oil
on canvas, 46 x 66.8 cm, owned by
the Dubrovnik Museums – Maritime
Museum, Dubrovnik



Bazi Ivanković je u braku s Lucijom Klemenc (Clemenz) imao šest kćeri. Tu je brojnu obitelj, vjerojatno bez dodatnih prihoda, morao othraniti svojim slikarskim radom. Stoga ne iznenađuje što je puno radio te bio i prisiljen prilagoditi se željama naručitelja. Od slikanja brodova se teško preživljavalo, pogotovo u lukama gdje je bila jača konkurencija. U periodima kada nije bilo narudžbi, djeca lučkih slikara su čak i prosila, kako bi obitelj preživjela, primjerice djeca Giovannija Luzza dok je djelovao u genovskoj luci.¹¹ Nasreću, Ivankovićev status slikara tršćanske luke nije bio tako nezavidan, prije svega zbog brojnih narudžbi dalmatinskih, dubrovačkih i bokeljskih kapetana i brodovlasnika. No, činjenica da je pretežno producirao slike prema željama naručitelja i da je morao raditi brzo sputavala ga je u likovnom razvoju, primoravala na stereotipna rješenja, gušila inspiraciju i sprječavala da se posveti motivima koji su mu otvarali veće mogućnosti, prije svega prikazima flota jedrenjaka.

Naručitelji – pomorci, većinom bez likovne kulture, diktirali su sadržaj slike. Tako se slika njihova, obično tek porinuta, broda svodila na njegov profilni prikaz koji se prostirao većinom širine formata, dok je u drugom planu plovilo nekoliko brodova, a u trećemu se spajalo more s nebom ili su se nazirale obale. Nešto više slobode i slikarskog zamaha dopuštale su mu narudžbe slika s prikazima brodova u oluji, na kojima je dokazao da je istinski osjećao more i atmosferu vremenskih mijena. Kada su mu prilike dopuštale, posvećivao se radu na većim kompozicijama. To su platna s grupama jedrenjaka pred lukom, poput dvaju prikaza flote brodova prčanjanskih obitelji Florio-Visin ili veliko platno s jedrenjacima pred lukom (PMCG, Kotor; Župna zbirka, Prčanj) kao i riječki prikaz jedrenjaka i parobroda ili *Pošćićeva flota* (PPMHP, Rijeka). No, na nizu portreta pojedinačnih jedrenjaka i parobroda Ivanković je pokazao zavidno poznavanje i sposobnost prikaza konstrukcije broda sa svim detaljima, te također „život” valova i oblaka koje je tretirao s osjećajem, kako i priliči nekadašnjem zapovjedniku jedrenjaka koji se u svojoj pomorskoj karijeri zauvijek srodio s brodom i morem.

Preminuo je u Trstu 11. veljače 1898. godine u 83. godini. Za života nije izlagao, a slike su mu krenule u „galerijski život” tek pola stoljeća nakon smrti na prigodnim izložbama od Rijeke do Kotora. Najvažnije predstavljanje Ivankovićeve opusa bila je retrospektivna izložba priređena u Gliptoteci HAZU u Zagrebu 2006. na kojoj je izloženo gotovo stotinu i pedeset Ivankovićevih slika, a izložbu su popratile i odgovarajuće publikacije.¹² Ustrajnim nastojanjima u pronalaženju još nepoznatih Ivankovićevih slika, 2011. objavljen je Ivankovićev opus – katalog slika koji je brojio više od 240 radova.¹³

No, posljednje desetljeće pojavile su se dosad nepoznate Ivankovićeve slike, među kojima se, ovom prigodom, želimo pobliže osvrnuti na dvije posebno zanimljive, ne toliko po autorovim likovnim dosezima, koliko po značenju u okviru pomorske povijesti. Riječ je o Bazijevim portretima jedrenjaka *Prima Donna* i parobroda *Vera*, prethodnog imena *Vercingetorex*.

Portret njujorškoga, potom dubrovačkog jedrenjaka *Prima Donna*

Ovaj portret američkoga, poslije dubrovačkog jedrenjaka, nakon što je desetljećima krasio tinal vlasnika ili njegova zapovjednika, danas se nalazi u posjedu uglednog povjesničara umjetnosti.¹⁴ Slika je, kao i većina Ivankovićevih radova izvedena uljem na platnu, ali je nešto većih dimenzija od slikareva standardnog formata, mjeri 52 x 87 cm. Prema signaturi, Ivanković je *Prima Donnu* portretirao 1889. (d.d.k.: „*Ivanovich 1889*”), stoga je portret ovog trojarbolnog jedrenjaka naslikao relativno kasno – u dobi od 74 godine. To je na slici evidentno – prije svega u „smirenom” koloritu, ali i pomanjkanju određene svježine. S druge strane, iskustvo starog pomorca nije zamrlo, poznavanje broda i osjećaj za more na ovoj slici ne zaostaje za ranijim radovima.



3.
Bazi Ivanković, *Nava Prima Donna*, 1889., ulje na platnu, 52 x 87 cm, vl. Radoslav Tomić, Split (foto: R. Matić)

Basi Ivancovich, *Nava Prima Donna*, 1889, oil on canvas, 52 x 87 cm, owned by Radoslav Tomić, Split

Jedrenjak je prikazan uobičajeno, ne samo za Ivankovića nego i većinu lučkih slikara tog doba – naslikan je s boka, u plovidbi Tršćanskim zaljevom zdesna ulijevo. Jedrilja su osunčana i napeta vjetrom. Volumen im je naglašen isticanjem sjena. Sva su jedra, osim glavne debljače, razapeta. Nad velikim jarbolom vijori svjetloplava zastava s imenom broda, a nad krmenim dijelom austrougarski državni stijeg. Slika je među malobrojnim Ivankovićevim radovima s pravilno usmjerenim zastavama – u smjeru vjetra. Inače je većinom slikao zastave koje vijore u smjeru suprotnom od plovidbe broda, a tu je namjernu nelogičnost radio kako bi postigao dinamičniju i slikovitiju kompoziciju.

„Tijelo” broda naslikao je sa svim konstrukcijskim detaljima, od kosnika do krmena dijela. Pulena je jedva vidljiva, a prema konturama riječ je o ženskom liku. Nad tamnim brodskim trupom ističu se bijele nadgradnje – kabine, ograde kao i čamci za spašavanje. Od 16 članova posade vidljivo je samo troje koji se nalaze na krmenom dijelu broda.

More je valovito, naslikano je paletom od čiste bijele (zapjenjena površina mora) do tamnoplavih tonova (dublji slojevi i prednji plan). Nebo je vedro s ponekim oblačkom, a sve skupa, posebno predio horizonta, prevučeno određenom maglovitom „koprenom”. Čini se kao da je naslikana izmaglica posljedica vrućeg ljetnog dana, nastala zbog isparavanja površinskog sloja mora. U drugom se planu prikazuju dva broda koji plove paralelno s navom *Prima Donna* i u istom smjeru. Ispred, pod kosnikom nave, naslikan je brik bez zastava i vidljivih oznaka, a iza našeg jedrenjaka dvojarbolni parobrod čiju zastavu na krmi jedva da možemo identificirati kao austrougarsku.

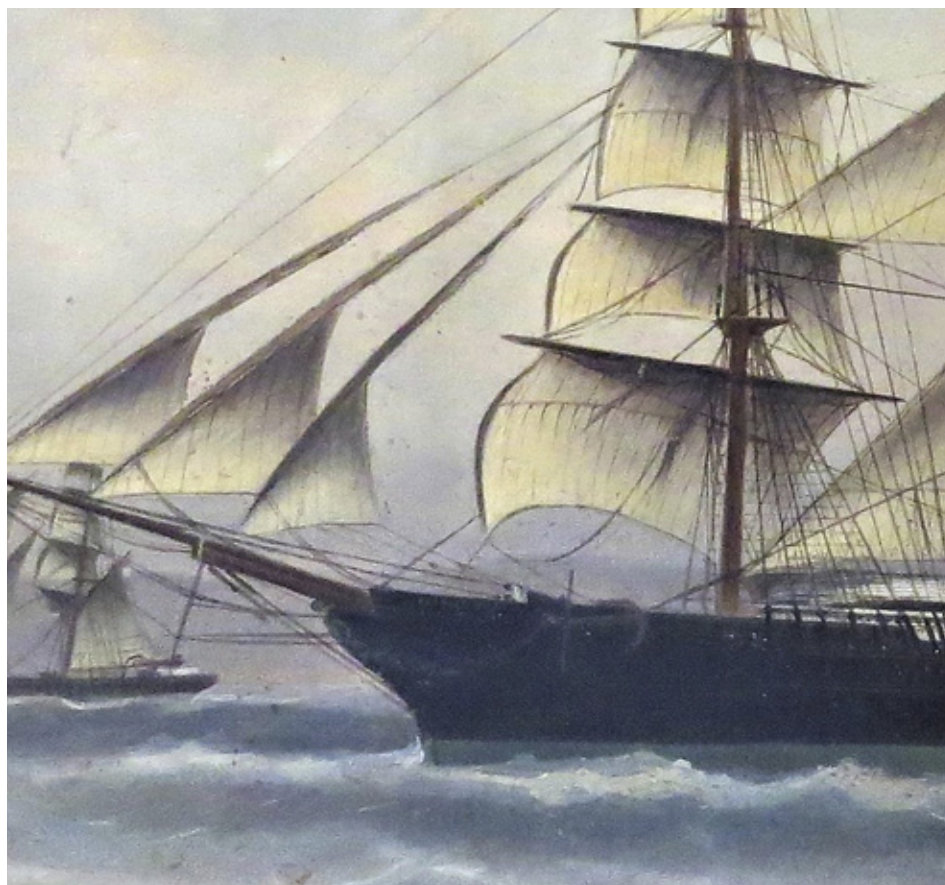
Komparirajući sliku *Nava Prima Donna* s drugim portretima brodova koje je Ivanković naslikao na prijelazu devetog u posljednje desetljeće 19. stoljeća, nalazimo znatne sličnosti sa slikom *Bark Abraham* iz 1888. (Hrvatski povijesni muzej, Zagreb), posebno u oblikovanju jedrilja i trupa broda. Također, na identičan način tretira nebo i more na trima slikama iz 1890. u privatnom posjedu – *Brik Anfitrione*

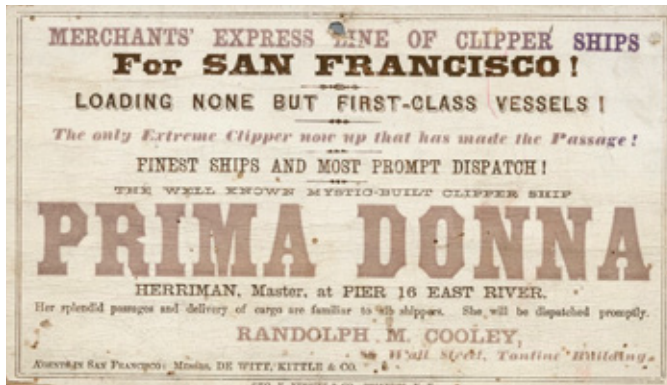
(Orebići), *Bark Ave R.* (Dobrota) i *Srećna P.* (Zagreb), premda je na potonjoj brod usmjeren suprotno od *Prima Donne*, a u pozadini nema parobroda te je izostala napetost jedara – vjetar ih ne pokreće.¹⁵ Još izraženiju podudarnost i u figuralnim elementima i u pikturalnim vrijednostima nalazimo na portretima dvaju barkova koje je Ivanković tih godina naslikao za bokeljske naručitelje: *Elena ex Carolina Visin* oko 1888. (Zavičajni muzej, Herceg-Novi) i *Milan* iz 1889. (privatno vlasništvo, Herceg-Novi) na kojima nalazimo vrlo slično nebo – „prošarano” oblačićima, uzburkano more, potom privid volumena jedara postignutog sjenčanjem i druge detalje sasvim slične kao na portretu *Prima Donne*.¹⁶ Ipak, Ivankovićev portret barka *Conte Iginio L. ex William Naizby* (privatno vlasništvo, Pariz) iz 1889., iako je brod usmjeren suprotno od *Prima Donne*, posjeduje najveću sličnost s ovdje analiziranom slikom – ne samo u podudarnim elementima slike (identičan parobrod u drugom planu desno) ili figuralnom oblikovanju (trupa i palube broda, jedrilja, posebno napetosti jedara) nego i u kolorističkim postignućima (tonsko slikanje) te prenesenoj atmosferi vjetrovita vremena posredstvom morskih valova i putujućih oblaka.¹⁷

Sve spomenute slike koloristički su bliske portretu nave *Prima Donna*, no neke, poput *Bark Conte Iginio L.* zrače većom svježinom, što, s obzirom na to da su slikane iste godine, možemo pripisati stanju slike, odnosno čistoći boje ovisno o tome je li slika restaurirana ili je s dugogodišnjim naslagama koje su reducirale intenzitet boja. K tomu, neke od navedenih slika dodatno su „oživjele” zahvaljujući nizu živopisnih signalnih zastavica, primjerice portreti brodova *Conte Iginio L.* i *Srećna P.*

Jedrenjak *Prima Donna* izgrađen je na istočnoj američkoj obali, nedugo po završetku Krimskog rata, u vrijeme ekonomske krize koja je pogodila pomorski pro-

3.a

Bazi Ivanković, *Nava Prima Donna*, detalj slike (foto: R. Matić)Basi Ivancovich, *Nava Prima Donna*, detail



4. Pozivnica za putovanje kliperom *Prima Donna* iz New Yorka za San Francisco, studeni 1862. (tisak: Geo. F. Nesbitt & Co., NY), Robert B. Honeyman, Jr. Collection of Early Californian and Western American Pictorial Material, BANC PIC 1963.002:1556:080-A, Credit: The Bancroft Library, University of California, Berkeley

Invitation to travel by the *Prima Donna* clipper from New York to San Francisco, November 1862

5. Pozivnica za putovanje kliperom *Prima Donna* iz New Yorka za San Francisco, 5. svibnja 1864. (tisak: Geo. F. Nesbitt & Co., NY), Robert B. Honeyman, Jr. Collection of Early Californian and Western American Pictorial Material, BANC PIC 1963.002:1556:079-A, Credit: The Bancroft Library, University of California, Berkeley

Invitation to travel by the *Prima Donna* clipper from New York to San Francisco, May 5, 1864

met na Jadranu. Pred početak Rusko-turskog rata za prevlast tjesnacima Bospor i Dardaneli, 1852. dubrovačka flota trgovačkih jedrenjaka duge plovidbe spala je na jedva 30 brodova, dok je austrijska trgovačka mornarica brojila više od 600 brodova duge plovidbe, od kojih 56 parobroda u posjedu tršćanskog Lloydja.¹⁸ Krajem rata dubrovačka se flota obnavlja sa sedam jedrenjaka, većinom duge plovidbe, među njima brigantinom *Teresa Catterina*, izgrađenim 1856., čiji je suvlasnik, s 8 karata, bio Dubrovčanin Pavle Matijević.¹⁹ U godini gradnje *Prima Donne*, Dubrovčani nisu nabavili ni jedan novi brod, a tek je osnutkom i razvojem Dubrovačkog pomorskog društva oživjelo, nekada slavno, dubrovačko trgovačko pomorstvo, makar i na kratko. Oživjela je i produktivnost slikara Ivankovića jer su u njegov tršćanski atelijer stizale narudžbe za portretiranje jedrenjaka koje je Društvo uključivalo u svoju flotu.

Nava *Prima Donna*, prikazana na Ivankovićevoj slici, izgrađena je 1858. u američkom brodogradilištu Stonington Coms, mjestu na ulazu u zaljev Long Island. Budući da se na slici, jedva vidljivo, pod kosnikom prikazuje pulena u liku žene zanosno uzdignutih ruku, očigledno u pozi operne pjevačice, u vezi s podrijetlom imena broda nema dvojbi. Jedrenjak je dobio ime po vodećoj pjevačici opere ili onoj koja je dobivala glavne uloge u *commediji dell'arte*. I kako su opernoj primadoni pripadale zahtjevne uloge u sjajnim nastupima, tako se i od ovog jedrenjaka očekivalo isto. I doista, on je imao istaknutu ulogu u prometu ne samo roba nego posebno putnika između tada vodećih američkih gradova. Da se ime broda tijekom njegova duga vijeka nije mijenjalo, potvrđuje nam popis austrijskih trgovačkih brodova za godinu 1884. u kojem stoji napomena da je brod i u vrijeme dok je bio pod američkom zastavom nosio isto ime – *Prima Donna* (*prima di bandiera degli Stati uniti di America collo stesso nome*).²⁰ Ovo je veoma važan zapis jer potvrđuje da su američka i dubrovačka *Prima Donna* isti brod. Novi bi vlasnik u pravilu brodu nadjenao novo ime, a u ovom se slučaju to nije dogodilo gotovo sigurno zbog slavne prošlosti jedrenjaka.

Ostaje nepoznanica tko je bio prvi vlasnik nave koja se u vrijeme američkog posjeda vodila kao kliper. No, puno zanimljivosti nude nam podatci s reklamnog materijala – par pozivnica na putovanje (*Clipper ship cards*) povratnom linijom New York – San Francisco kliperom *Prima Donna*. Pozivnice za plovidbu tiskane su u boji u tehnici visokog tiska, prva (8,7 x 15,6 cm) 1862., a druga (11,2 x 18,5 cm) 1864. u kombinaciji s tehnikom graviranja, obje u njujorškoj tiskari *George F. Nesbitt & Co.*

Sadržaji sačuvanih *ship cards* otkrivaju nam detalje iz života broda koji je u Trstu naslikao B. Ivanković. Popularni jedrenjak (*well known clipper ship*) *Prima Donna* pod zapovjedništvom kapetana Herrimana povezivao je šezdesetih godina 19. stoljeća istočnu i zapadnu američku obalu, Atlantik i Pacifik, kao brza trgovačka linija s kabinama prvog razreda za udoban smještaj putnika. Polazio je s njujorškog mola broj 16 na East Riveru, a u slučaju lošeg vremena putovanje se odgađalo. Pozivnice najavljuju putnicima zabavno putovanje, a pošiljateljima robe uobičajenu besprije-

kornu dostavu. No, na što se mislilo pod pojmom mistične gradnje broda (...*mystic-built clipper ship*), nije nam sasvim jasno.

Pozivnice otkrivaju i predstavnika preko kojeg su se obavljale rezervacije za putovanja. U New Yorku to je bio Randolph M. Cooley s uredom na Wall Streetu 88 (Tontine Building), a u San Franciscu tvrtka De Witt, Kittle & Co.²¹ Za Coolley znamo da je i prije nudio putovanja – trgovačkim brzim kliperom *California*, koji je također prevozio putnike za San Francisco u udobnim kabinama prve klase²² te kliperom *Andrew Jackson*, u vlasništvu Johna H. Browera, koji reklamira kao najbrži brod na svijetu (*the fastest ship in the world*) što je u to vrijeme i bio.²³

Znatan prilog poznavanju portretiranog jedrenjaka jesu i dvije ilustrirane reklamne karte za putovanje ovim brodom u zbirci Kongresne knjižnice u Washingtonu.²⁴ Prema njima, organizaciju putovanja obavljala je agencija za pomorski prijevoz *Sutton & Co.*²⁵ Effingham Sutton već je 1855., dakle prije izgradnje ovog jedrenjaka, organizirao brodska putovanja, što potvrđuje njegovo pismo (California State Library) upućeno nepoznatom primatelju u kojem piše o troškovima novog broda. No tada je, prema logotipu s pisma, njegova tvrtka imala sjedište na njujorškoj adresi 84 *Wall Street*, dočim je na gornjoj karti nova adresa 58 *South St. Cor. Wall*. Budući da je E. Sutton tek 1875. kupio zemljište na kojem je izgradio niz kuća čime je započelo formiranje 57. i 58. ulice,²⁶ zaključujemo da je i u kasnim sedamdesetim godinama *Prima Donna* još uvijek plovila na istoj liniji: New York – San Francisco. I na ovim reklamnim letcima kao zapovjednik broda (*master*) navodi se Harriman. No, ako bi ta riječ ipak označavala vlasnika broda, teško bi bilo zaključiti tko bi to bio iz obitelji uglednih njujorških biznismena, među kojima se u to doba posebno isticao Edward Henry Harriman, izvršni direktor željeznica.²⁷ Budući su na objema ilustriranim kartama, unutar različitih prostora i ugođaja, prikazane iste gospođe, možemo zaključiti da su to bile sudionice glazbenog programa za zabavu putnika, jer se kliper *Prima Donna* reklamira kao omiljeno sredstvo putovanja prvog razreda (*The Always Popular A. I. First Class Clipper Ship*). Putovanje brodom od New Yorka do San Francisca od 1914. odvijalo se Panamskim kanalom, a put je dug oko 6 000 milja. No plovidba *Prima Donne* odvijala se oko rta Horna, a taj je put bio više nego dvostruko duži (oko 14 000 milja). Tako dugu plovidbu trebalo je učiniti

6.a i 6.b

Reklamne karte za putovanje kliperom *Prima Donna*, 70-e godine 19. stoljeća, (tisak F. G. Nesbitt & Co., NY), *Westward by Sea: A Maritime Perspective on American Exspanion 1821–1890*, The Library of Congress, Washington (izvor: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PRIMA_DONNA_\(Ship\)_c112-02-14.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PRIMA_DONNA_(Ship)_c112-02-14.jpg))

Promotional tickets for travelling on the *Prima Donna* clipper, 1870s



7.
Montagne Dawson, Njujorški
jedrenjak *Prima Donna*, s.a., ulje
na platnu, 71 x 107 cm, Sotheby
2007. (izvor: <http://www.sothebys.com/en/auctions/ecatalogue/lot.214.html/2007/sporting-art-n08369>)

Montagne Dawson, New York's
sailing ship *Prima Donna*, s.a., oil on
canvas, 71 x 107 cm, Sotheby 2007



zanimljivom i privlačnom, odnosno na prikladan način animirati putnike, a to je vlasnik uspješno činio glazbeno-zabavnim nastupima dama s plakata te je plovidba kliperom *Prima Donna* postala vrlo popularna razonoda.

Dok je bio u vlasništvu Amerikanaca, ovaj je jedrenjak prometovao i na preko-oceanskim linijama za luke Japana, Kine i Filipina, a prema nekim izvorima, u vrijeme Američkog građanskog rata 1861. – 1864. bio je uključen u Ratnu mornaricu SAD-a.²⁸ A prema podacima inspektorata u Halifaxu (Nova Škotska), zaduženog za pregled brodova koji su prevozili putnike, doznajemo o još jednoj liniji kojom je *Prima Donna* prometovala. Dana 19. srpnja 1870. pomorski inspektor bio je u pregledu „barka” *Prima Donna*, koji je plovio iz New Orleansa za Havre Saint-Pierre na sjevernoj obali ušća rijeke Saint Lawrence (Quebec) te je dopustio iskrcaj zapovjednika broda, kap. Perkinsa na njegov zahtjev, jer je bolovao od hemoptize – iskašljavao je krv.²⁹

Dane američke popularnosti jedrenjaka s Ivankovićeve slike retrogradno je ovjekovječio i britanski slikar Montagne Dawson (1895. – 1973.) izvanredno dinamičnom slikom na kojoj kliper *Prima Donna* plovi punim jedrima. Svjetlošću i svježinom majstorski je prenio atmosferu. I Dawson je prethodno plovio kao pomorski časnik, a slikarski talent baštiniio je od oca i djeda – slikara brodova. Nakon Prvog svjetskog rata uzdiže se kao ilustrator i posebno kao slikar jedrenjaka, a u zreloj dobi postaje članom Kraljevskog društva umjetnika.³⁰

Jedrenjak *Prima Donna* tek 1884. mijenja matičnu luku, seli svoje sjedište s novoga na stari kontinent. Te ga godine kupuje nekoliko brodovlasnika iz dubrovačkog kraja. Najveći udio u brodu – 12 karata imao je Fabijan Tomov Matijević iz Dubrovnika, nećak već spomenutog brodovlasnika Pavla i unuk Fabijana Matijevića.³¹ Preostalu polovicu jedrenjaka posjedovali su Ivo Račić iz Cavtata (6 k.), Mato Šišić iz Rijeke Dubrovačke (5 k.) te Tomo Kosović iz Kućišta (1 k.).³²

Prema popisu austrijskih jedrenjaka duge plovidbe za godine 1884. i 1885. nava *Prima Donna*, nominativa HQGD, imala je nosivost 1390 tona (bruto 1430 t), bila je dužine 61,57, širine 11,75 i visine 7,28 metara, a opsluživala ju je posada od 16 članova. I novi vlasnik koristio se njome za prijevoz trgovačke robe i putnika na preko-oceanskim linijama, a dozvola plovidbe izdana mu je 5. svibnja 1884. pod brojem

67. Prethodno je brod morao biti konstrukcijski preuređen jer se u službenim popisima od tada redovito navodi kao nava, a to nam potvrđuje i Ivankovićev portret jedrenjaka. I dalje se kao vlasnik polovice broda navodi Fabijan Matijević (*Fabiano Matievich*) iz Dubrovnika, dok je zapovjednik Frano Valjalo (*Francesco Vaglialo*), sin pok. Šimuna iz Gruža.³³ Brod nije ostao dugo u vlasništvu Dubrovčana, već 22. rujna 1886. prodan je u Trstu neutvrđenim talijanskim državljanima.³⁴

Slikar Ivanković je portret *Prima Donne*, prema dataciji uz potpis, naslikao 1889. – tri godine nakon prodaje broda. Kako je naručitelj slike prebivalištem s dubrovačkog područja, gotovo je sigurno da je slika pripadala obitelji vlasnika Matijevića. Štoviše, Matijević je od Ivankovića sliku naručio u Trstu tijekom prodaje broda 1886. godine, kako bi imao trajnu uspomenu na brod koji je nekada posjedovao. Iz mnogih primjera primjećujemo da je bilo uobičajeno naručiti portret broda nakon izgradnje (kupnje) i prije prodaje. Bazi je *Prima Donnu* vjerojatno skicirao te 1886. neposredno s mola tršćanske luke te ga je u atelijeru dovršio tek tri godine poslije – 1889. Očigledno je tih godina, kao već afirmiran portretist brodova, imao brojne narudžbe, jer je ranije slike završavao u vrlo kratkom roku.

Portret francusko-engleskog parobroda *Vera ex Vercingetorix*

Portret engleskog parobroda *Vera*, koji se nalazi u posjedu pasioniranog slovenskog kolekcionara i proučavatelja pomorske prošlosti Jadrana, naslikao je Ivanković istih godina kad i navu *Prima Donna*, zapravo nepune dvije godine prije. No, koloritom kao i postignutom razigranošću neba i mora rad ne odaje ruku vremešnog slikara. Stoga nam se nameće, dosad nepostavljeno, pitanje mogućeg slikareva suradnika. Mogla je to biti jedna od Bazijevih kćeri koja je postupno prateći očev rad mogla preuzimati slikanje pojedinih partija slike. Na slici *Parobrod Vera* razigrano nebo moglo je biti djelo njezine ruke, dok samo tijelo čeličnog broda odaje ruku nekadašnjeg kapetana.

8.

Bazi Ivanković, *Parobrod Vera*, 1887., ulje na platnu, 45 x 73,7 cm, Zbirka Mitja Lamut, Ljubljana (foto: M. Lamut)

Basi Ivancovich, *Steamship Vera*, 1887, oil on canvas, 45 x 73.7 cm, Mitja Lamut Collection, Ljubljana





8.a
Bazi Ivanković, *Parobrod Vera*,
detalj slike (foto: M. Lamut)

Basi Ivancovich, *Steamship Vera*,
detail

I na ovoj slici brod je postavljen po ustaljenoj formi i njegov profil prostire se gotovo cijelom širinom platna, parobrod plovi, također, zdesna ulijevo. Kao rijetkost izdvaja se svijetli „inkarnat” broskog trupa, gotovo metalnog sjaja. Takav slučaj nalazimo još jedino kod portreta brik-škune *Cristo* iz 1891. (PPMHP, Rijeka) čija je kobilica također, ali samo dijelom, metalno sive boje, vjerojatno limena oplata.³⁵ U cijelom Ivankovićevu opusu još je iznimka portret danskog brigantina *Marie* iz 1880. (privatno vlasništvo, Berlin) s bijelo naslikanim trupom broda, dok su svi ostali brodovi naslikani u tamnom, smeđem ili sivom, tonu s eventualnom bijelom prugom duž trupa, ako su bili opremljeni topovima.³⁶

Iz dimnjaka, koji se uzdiže na sredini broda, među jarbolima sa smotanim jedrima, razvija se crni dim koji se rasplinjava na zraku. Članovi su posade vidljivi uz kompas na komandnom mostu te uz kormilo donjeg mosta, iznad krmernih kabina. Zastave, državna na krmu i vlasnička na zadnjem jarbolu, slabo se raspoznaju, ali ona nad krmom svakako je engleska. More je slikano tonski, od tamnoplavih prednjih partija do sasvim svijetlih neposredno uz brod koje završavaju bjelinom morske pjene. Dva jedrenjaka iz drugog plana i daleke brdovite obale naslikani su skicozno. Nebo, s prodorom svjetla nad horizontom, očarava. Općenito, slikar se rasteretio minucioznog slikanja usputnih detalja, a posvetio se prenošenju osnovne atmosfere te time postigao jači likovni dojam ukupnog djela.

Uspoređujući portret parobroda *Vera* s ostalim slikama Ivankovićeve opusa, jednako dinamičan prikaz mora nalazimo na slici parobroda *Aukathor* naslikanog u Tršćanskom zaljevu iste, 1887. godine (Sjøfartsmuseum, Bergen), dok je nebo bez oblaka, ali, također, toplijeg tonaliteta u donjim slojevima, dočaravajući period zalaska sunca. Smireniju površinu mora, a također žarko nebo nalazimo na portretu parobroda *Bojana* iz 1892. (privatno vlasništvo, Dubrovnik).³⁷ Živo more s portreta parobroda *Vera* slikar je, nešto manjim intenzitetom, ponovio 1889. slikajući paro-

brod *Cherburg* (PPMHP, Rijeka) koji plovi, također, pod engleskom zastavom.³⁸ No, na ovoj slici nebo je sasvim nedefinirano – doima se da je s tog dijela slike počišćena boja ili da je slika ostala nedovršena. Živu razigranost mora, kakva je na slici parobroda *Vera*, nalazimo, u manjem stupnju, na slikama parobroda *Dorotea* iz 1894. (privatno vlasništvo, Zagreb), *Dubrovnik* iz 1892. (Pomorski muzej, Dubrovnik), pa i *Gruž* iz iste godine i u istom muzeju, ali dinamiku i kolorit neba ni približno. Neku paralelu u slikanju neba, ako nam to dopušta loša snimka slike, možemo povući s Ivankovićevim portretom norveškog parobroda *Svea* iz 1887. (Sjøfartsmuseum, Bergen).³⁹ No, izrazitiju sličnost neba možemo naći samo na jednoj slici Ivankovićeve opusa, na portretu parne fregate *Radetzky* – votivnom daru mornara Giuseppea Salaja iz 1861. (crkva Marijina prikazanja, Strunjan).⁴⁰ Međutim, kako je strunjanska slika, na osnovi povijesnih činjenica, datirana u početak sedmog desetljeća 19. stoljeća, dakle, među najranije Bazijeve slike, a *Vera* je nastala krajem devetog desetljeća te kako obje slike odaju ruku mlađeg slikara, pod pretpostavkom da slika nije kasnije zbog mogućih oštećenja doslikavana, ponovno se otvara pitanje slikarskog pomoćnika u Ivankovićevu tršćanskom atelijeru, kojeg ne treba tražiti izvan obiteljskog kruga.

Portretirani parobrod *Vera* izgrađen je 1881. u Velikoj Britaniji, u brodogradilištu John Blumer & Company na Sjevernom doku (North Dock) u Sunderlandu. Trup broda bio je željezni, duljine 85,4, širine 7,4 i visine 11,3 metara, a imao je nosivost 2018,94 bruto i 1291,92 neto registarskih tona. Pogonila su ga dva „kompaund” brodska stroja od po 200 konja britanske proizvodnje, izgrađeni u tvornici Thomas Clark & Co. u Newcastle on Tyne, a kao pomoćni pogon, kako slika pokazuje, brod je imao jedra na dva jarbola. Nalazimo ga na popisu parobroda izgrađenih 1881. u Sunderlandu, kao 83. od 86, pod imenom *Vercingetorix*, poslije preimenovan u *Vera*. Izgrađen je za tvrtku *Delmas Frères*,⁴¹ koju su osnovala braća Julien i Frank Delmas 1867. za prijevoz sirovina iz francuske luke La Rochelle.⁴²

Zahvaljujući zapisniku službene istrage o brodolomu parobroda *Vera*, provedene u Hullu od 2. do 4. travnja 1889. pred sudcem E. C. Twissom i uz asistenciju pomorskih kapetana J. Castlea i A. Andersona, ostali su nam poznati mnogi detalji, ne samo o nesretnom slučaju nego i o samom brodu i vlasnicima.⁴³ Novoizgrađeni brod imenovan po galskom vođi iz pedesetih godina pr. Kr. – Vercingetorixu, a registriran pod brojem 93,100 u matičnoj luci La Rochelle, francuskom gradu u Biskajskom zaljevu. U siječnju 1887. brod je kupio Walter Samuel Bailey te ga je krajem istog mjeseca registrirao u britanskom lučkom gradu Hullu (Kingstom upon Hull) pod brojem 22714 i s novim imenom *Vera* te znakom prepoznavanja KLNR.⁴⁴ Bailey je bio jedini vlasnik broda i upravljao je poslovima pomorske trgovine.

Na putu za London i Grimsby isplovio je posljednji put iz hrvatske luke Rijeke u veljači 1889. s teretom od 1800 tona. Brodsku posadu činilo je 25 članova, a na brodu je bila i kapetanova supruga te dva devetogodišnja dječaka kao slijepi putnici.⁴⁵ Po drugom izvoru, na brodu je ukupno bilo 25 osoba, uključujući još dva putnika koja su se vraćala u domovinu: prvi po nalogu engleskog konzula, a drugi (vojnik) na dopust s Malte. Zbog greške u navigaciji 8. ožujka 1889. parobrod *Vera* nasukao se na obali Chesil Beacha, između Langtona i Fleet Coastguard Stations, nasreću bez žrtava.⁴⁶ Brodom su upravljali kap. Thomas Campbell,⁴⁷ prvi časnik C. Butlin, drugi časnik Rea i treći časnik Monkhouse, dok su strojem upravljali J. B. Pegdeu, W. P. Groves i J. Starr, svi iz Hulla. Posljednje preuzimanje robe bilo je na Malti, ukrcan je teret žitarica, lana, naranača i drugih proizvoda. Na povratku s Malte prema matičnoj zemlji, brod je uplovio u Jadran, nakon Venecije, isplovio je 18. veljače iz Rijeke za Britaniju. Pratilo ga je lijepo vrijeme sve do rta Finistere koji je oplovio 5. ožujka na udaljenost od 6 milja i gdje je s obala viđen posljednji put prije nesreće. No, dalje ga je nevrjeme s vjetrovom i pljuskovima pratilo sve do Engleskog kanala. Uslijed jakog vjetrova i nikakve vidljivosti, kapetan koji nije mogao promatranjem uočiti kopno,



9. Parobrod *Vera* nasukao se 8. ožujka 1889. uz obalu Chesil Beacha, sjeverno od Portlanda (izvor: <https://www.deeperdorset.co.uk/wreck/vera/>, foto: Weymoth & Portland Museums)

Steamship Vera ran aground on March 8, 1889 off the coast of Chesil Beach, north of Portland

pa čak ni svjetionik Portland, nije mogao odrediti poziciju broda. Pred zoru 8. ožujka prvi je časnik pri sondiranju dubine mora načinio kobnu grešku, evidentirajući znatno veću dubinu nego što je stvarno bila.⁴⁸ Čim je shvatio da brod plovi prema obali, kapetan je naredio upravitelju stroja da krene strojevima natrag. Iako se sve brzo poduzelo, bilo je prekasno.

Puhao je snažan jugozapadni vjetar s velikim valovima koji su zapljuskivali brod i obalu. Nakon udarca, svi su izašli na palubu, upaljena su sva svjetla na brodu te aktiviran alarm. Brod je bio nasukan oko 110 metara (120 yarda) od obale Chesil Beacha, a spasilačka ekipa obližnje obalne straže stigla je do broda već za 20 minuta. Posada i putnici, prevezeni su u zgradu pomorske straže, a očekujući da će se, zbog nevremena koje je i dalje bjesnilo, brod razbiti, pristupilo se spašavanju osobnih stvari. Sljedeći dan u zaljev su stigla dva Lloydova tegljača kako bi spasila brod i teret. No, nakon oštećenja jednog tegljača, od pothvata se odustalo, a sve do 21. ožujka odvijao se prijenos tereta na obalu.⁴⁹ Pomorski sud u Hullu nije ustanovio nikakvu odgovornost zapovjednika kap. T. Campbella, već prvog časnika C. Butlina, koji je nepažljivim mjerenjem dubine mora kapetanu dao pogrešne podatke, pa mu je, odlukom suda, oduzeta dozvola za plovidbu na period od šest mjeseci.⁵⁰

Na jednom prethodnom proputovanju parobroda *Vera* kroz Jadran, s vjerojatnim uplovljavanjima u luke Venecije i Rijeke, zadržao se ovaj britanski brod u tršćanskoj luci gdje ga je 1887. Ivanković portretirao – neposredno ili preko fotografije, a slika se nakon više vlasnika skrasila u zbirci slovenskog kolekcionara.⁵¹ Nakon stoljeća i pol Ivankovićev portret svježinom izraza i osobnim doživljajem mora i broda omogućava nam da istinski doživimo sudbinu još jednog plovećeg bića.

Zaključno

Slikar B. Ivanković ostavio nam je bogat opus slika brodova koji je iznimno važan za upotpunjavanje i ilustriranje pomorske povijesti prije svega Jadrana. U tršćanskoj luci i svojem atelijeru bilježio je pomorsku situaciju istočne obale Jadrana druge polovice 19. stoljeća, perioda u kojem su postupno nestajali jedrenjaci, a parobrodi preuzimali primat u prijevozu i tereta i putnika. S obzirom na njegovo južnojadransko podrijetlo, slikareva je izdašna produkcija rezultirala velikim brojem portreta brodova koji su bili u vlasništvu i pod zapovjedništvom kapetana s Hrvatskog primorja, iz Dalmacije, Dubrovnika i Boke kotorske.

No, predmet ovog rada dvije su novopronađene slike s prikazima brodova koji su bili pretežno u posjedu inozemnih brodovlasnika. Slike smo uključili u katalog Ivankovićevih radova te ih likovno obradili, a k tomu istražili smo povijest portretiranih brodova, koja se, u obama slučajevima, pokazala iznadprosječno zanimljivom.

Trojarbolni jedrenjak *Prima Donna* bio je veći dio svojeg plovidbenog vijeka u posjedu Njujorčana, a dubrovački ga vlasnik nakon samo dvije godine posjeda pro-

daje Talijanima. Plovidbena povijest, osobito američki period, ovog jedrenjaka vrlo je dojmjljiva. Sudjelovao je ne samo u transportu tereta za američke, dubrovačke i talijanske vlasnike nego se proslavio prijevozom putnika na dugoj američkoj liniji oko rta Horna, a sudjelovao je, u sklopu američke mornarice, i u građanskom ratu.

Čelični parobrod *Vera* do svojeg tragičnog završetka služio je za prijevoz tereta kao i putnika. Nakon izgradnje bio je u francuskom posjedu pod imenom *Vercingetorex*, a potom ga je kupio Britanac iz Hulla i nadjenio mu ime *Vera*. Stradao je 1889. u brodolomu u Engleskom kanalu, nasukavši se na obalu Chesil Beacha, sjeverno od Portlanda, srećom bez žrtava.

Obje slike nose Ivankovićev prepoznatljiv rukopis, rađene su uobičajenom slikarevom tehnikom, specifičnim namazom, na standardnim formatima, a njegovu ruku odaju prije svega figurativni elementi slika, precizan prikaz broda slikara s prethodnom pomorskom karijerom, a potom i prenesena, doživljena atmosfera mora i neba. Oba broda Ivanković je portretirao krajem osamdesetih, kao već vremešan slikar – sredinom osmog desetljeća svojeg života. Stoga, ne iznenađuje da je navu *Prima Donna* naslikao u smirenom, magličastom, pa i ponešto sumornom ozračju. No, iznenađuje da dvije godine poslije slika parobrod *Veru* s primjetnom živošću i svježinom koju nalazimo samo na rijetkim slikarevim djelima. Stoga otvaramo do sada neuočenu problematiku asistencije, odnosno, zasad samo pretpostavku da je vremešnom slikaru u realizaciji narudžbi pomagao netko iz obiteljskog kruga. Pravilo je da su slikari brodova prenosili svoju djelatnost na potomke. Tako je bilo u slikarskim obiteljima Roux, Luzzo i mnogim drugima. Vjerujemo da nije bila iznimka ni kod Ivankovića. Od šest kćeri, pet ih je u određenom periodu moglo preuzeti takvu ulogu. U godini očeve smrti Eugenija, koja je bila učiteljica, punila je 28 godina, Sofija 33, Marija 37, Amelija 39 i najstarija, Katarina 47 godina. Osim Elizabete, koja je preminula u dobi od 16 godina, svaka od spomenutih kćeri teoretski je mogla biti pomoćnica na izradi slika te, primjerice, dovršavati prizore drugog plana. Eugenija je, kao učiteljica, vjerojatno vladala i likovnim tehnikama. Odgovor na ovo pitanje riješio bi nam misterij neobične svježine ne samo neba na slici *Parobrod Vera* nego i niza drugih slika iz Ivankovićeve kasnog perioda. U budućnosti ćemo svakako nastojati istražiti tu mogućnost.

Ima na Ivankovićevim slikama nešto izazovno, kao da nas slikar poziva da krenemo na plovidbu. Nije ni čudo da je ploveći godinama kao pomorski kapetan upio i znao prenijeti atmosferu s dalekih pučina. Na slikama jedrenjaka *Prima Donna* i parobroda *Vera*, kao i na mnogim drugim platnima, „proključalim” morem i „razigranim” nebom slikar nas potiče na plovidbu, na neizvjesno, ali i uzbudljivo putovanje u radosnom suživotu s elementarnom prirodom – morem i nebom.

BILJEŠKE

¹ ŽELJKO BRGULJAN, *Na granici mora i neba: Zbirka maritimnog slikarstva iz crkve iz župne crkve Rođenja Blažene Djevice Marije u Prčanju / At the Border of Sea and Sky: The Collection of Marine Painting from the Parish Church of the Nativity of the Blessed Virgin Mary in Prčanj*, Perast – Zagreb, 2015., 247–248.

² A CHECKLIST OF PAINTERS c1200-1994, *Represented in the Witt, Library Courtauld Institute of Art*, London, 1995., 439.

³ ŽELJKO BRGULJAN (bilj. 1), 115.

⁴ IVO ŠIŠEVIĆ, *More i pomorski motivi u djelima naših slikara, Jugoslavenski mornar*, 9 (1953), 240–241.

⁵ JOSIP LUETIĆ, *Iz dopisivanja bokeljskog (?) slikara kap. B. Ivankovića, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru*, V (1956), 219–226.

⁶ IGNJATIJE ZLOKOVIĆ, *Tragom slikara Ivankovića, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru*, VII (1958), 297–302.

⁷ IVO ŠIŠEVIĆ, *Nepoznati detalji iz života slikara B. Ivankovića, Pomorstvo*, 3-4 (1968), 116–117.

⁸ Slikarevo ime razni izvori i autori bilježe kao Basilio (Basi), Bazilije (Bazi), Vasilije (Vaso) i Bartol, a prezime mu nalazimo zapisano i kao Ivankovich ili kako se sam potpisivao – Ivancovich.

- ⁹ Ana Čeranić rođ. Ivanković iz Herceg-Novog tvrdila je da B. Ivanković nije rodom iz Herceg-Novog i da u njezinu rodu nije bio nitko s imenom Vaso te da se slikarstvom bavio njezin stric Đorđe Ivanković koji je, kao brodovlasnik, živeo u Trstu i njezina tetka Marija (Mara) Ivanković, žena kap. Mila Milišića. – JOSIP LUETIĆ, Prilog o slikaru brodova Ivankoviću, *Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji*, 13 (1961), 299, nap. 4.
- ¹⁰ PETAR PALAVRŠIĆ, *Kapetani i jedrenjaci Herceg Novog*, Herceg-Novi, 2018., 128.
- ¹¹ ANICA KISIĆ, Slike brodova stranih majstora 19. i 20. st. u Pomorskom muzeju u Dubrovniku, *Zbornik Dubrovačkih muzeja*, 1, Dubrovnik, 2004., 123.
- ¹² NADA FISKOVIĆ, *Slikarsko djelo B. Ivankovića*, Zagreb, 2006.; ŽELJKO BRGULJAN, *Portreti bokeljskih jedrenjaka*, Zagreb, 2006.
- ¹³ ŽELJKO BRGULJAN, *Pomorstvo Boke Kotorske na slikama Bazija Ivankovića / The Maritime Life of the Bay of Kotor in the Paintings of Bazi Ivancovich*, Zagreb – Kotor, 2011, 120–217.
- ¹⁴ Na dopuštenju objavljivanja slike zahvaljujem akademiku Radoslavu Tomiću.
- ¹⁵ ŽELJKO BRGULJAN (bilj. 13), 123, 129, 132, 196.
- ¹⁶ ŽELJKO BRGULJAN, Prilog opusu B. Ivankovića – slike na novskom području, *BOKA – Zbornik radova iz nauke, kulture i umjetnosti*, 40, Herceg-Novi, 2020., 89–111 (96–97, 101).
- ¹⁷ ŽELJKO BRGULJAN (bilj. 13), 144.
- ¹⁸ ANNUARIO MARITTIMO, Trieste, 1853., 123–175, 206.
- ¹⁹ IVO PERIĆ, Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću, *Građa za gospodarsku povijest Hrvatske*, knjiga 20 (ur. Vladimír Stipe-tić), Zagreb, 1984., 58–59, 96; Ostali vlasnici brigantina bili su Pavle Pavlović s 8 te Miho i Juraj Učović s po 6 karata. Učović je bio rod Matijeviću, po supruzi Mariji. Pavle Matijević imao je sina Vlaha koji je bio odvjetnik, a sa suprugom Marijom Svilokos izgradio je na Pilama vilu *Sunčanica*, nazvanu vjerojatno po liku iz Gundulićeva *Osmana*. Kuća je izgorjela u podmetnutom požaru 2017., od čijih je posljedica preminula vlasnica – Vlahova praunuka.
- ²⁰ ANNUARIO MARITTIMO, Trieste, 1885., CXXIX.
- ²¹ Na dopuštenju objavljivanja ovih dviju tiskovina zahvaljujem gospodinu Deanu Smithu, UC Berkeley – Bancroft Library, a na pomoći gospođi Nensi Brailo.
- ²² URL: https://sh.wikipedia.org/wiki/Datoteka:California_Clipper_500.jpg (pristup: 18. 10. 2020.).
- ²³ ALLAN FORBES, *The Story of Clipper Ship Sailing Cards*, Boston, 1950., 234.
- ²⁴ URL: <http://memory.loc.gov/cgi-bin/ampage?collId=mymhiwe&action=browse&fileName=c112//mymhiwec112.db&recNum=72> (pristup: 18. 10. 2020.).
- ²⁵ URL: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PRIMA_DONNA_\(Ship\)_\(c112-02-14\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PRIMA_DONNA_(Ship)_(c112-02-14).jpg) (pristup: 18. 10. 2020.).
- ²⁶ URL: <https://www.triplemint.com/blog/a-short-history-of-sutton-place/> (pristup: 18. 10. 2020.).
- ²⁷ URL: <http://www.smokershistory.com/Harriman.html> (pristup: 18. 10. 2020.).
- ²⁸ URL: <https://textileranger.com/2017/11/15/ladies-of-the-clipper-ship-prima-donna/> (pristup: 18. 10. 2020.).
- ²⁹ *Halifax and St. John Quarantine Reports*, 1870, str. 96–99, preuzeto URL: <http://www.theshipslist.com/Forms/reportcanada.shtml> (pristup: 19. 10. 2020.).
- ³⁰ E. H. H. ARCHIBALD, *The Dictionary of Sea Painters of Europe and America*, Woodbridge, 2000., 145.
- ³¹ Fabijan Matijević st. prvi se naselio u Dubrovnik, doselivši se iz Karlobaga.
- ³² ANNUARIO MARITTIMO (bilj. 20), XXVI-LI.; STJEPAN VEKARIĆ, *Naši Jedrenjaci*, Split, 1997., 338.
- ³³ ANNUARIO MARITTIMO (bilj. 20), LXX.; ANNUARIO MARITTIMO, Trieste, 1886, LXX-LXXI.
- ³⁴ ANNUARIO MARITTIMO, Trieste, 1887., CCIV.
- ³⁵ NIKŠA MENDEŠ, *Stari jedrenjaci : Katalog muzejskih zbirki III / Old Sailing Ships : Catalogue of Museum Collections III*, Rijeka, 2000, 98.
- ³⁶ ŽELJKO BRGULJAN (bilj. 13), 208.
- ³⁷ ŽELJKO BRGULJAN (bilj. 13), 131, 134.
- ³⁸ NIKŠA MENDEŠ (bilj. 35), 98.
- ³⁹ ŽELJKO BRGULJAN (bilj. 13), 148, 149, 158, 211.
- ⁴⁰ DUŠKA ŽITKO, *Ex voto – votivne podobe pomorcev*, Koper, 1992, 17–18, sl. br. 9.
- ⁴¹ *Ships built at Sunderland in the 1880s*, vidi URL: <http://www.searlecana.org/sunderland/sunderland126.html> (pristup 14. 10. 2020.).
- ⁴² URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Delmas_\(shipping_company\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Delmas_(shipping_company)) (pristup 14. 10. 2020.). Godine 1910. tvrtka je preimenovana u Delmas Vieljeux, a 1922. otvorila i prvo brodogradilište. Nakon Drugog svjetskog rata tvrtka se preselila u Le Havre te se specijalizirala za afričko-europsku trgovinu, a 1996. kupio ju je Bolloré Group.
- ⁴³ Local History & Maritime Digital Archive Southampton, The Merchant Shipping Act, 1854 to 1875, No. 3773 S. S. „VERA”, URL: https://plimsoll.southampton.gov.uk/SOTON_Documents/Plimsoll/15755.pdf (pristup 14. 10. 2020.).
- ⁴⁴ URL: <https://www.deeperdorset.co.uk/wreck/vera/> (pristup 14. 10. 2020.).
- ⁴⁵ Local History & Maritime Digital Archive Southampton (bilj. 43), No. 3773.
- ⁴⁶ Točno godinu dana prije, 9. ožujka 1888. na ovom, možda najopasnijem, obalnom dijelu Engleskog kanala doživio je brodolom bark *Lanoma*, na putu iz Tasmanije za London, te je od 18 članova posade poginulo čak 12, uključujući kapetana te prvog i drugog časnika.
- ⁴⁷ T. Champbell je kapetansku ispravu dobio 8. kolovoza 1882. (br. 06,822) te je u vrijeme brodoloma *Vere* bio relativno mlad kapetan.
- ⁴⁸ Časnik Butlin je sondiranu dubinu mora evidentirao kao 33 stope (60 metara), a stvarna dubina, kako je istraga poslije pokazala, bila je 23 stope (42 metra).
- ⁴⁹ URL: <https://www.deeperdorset.co.uk/wreck/vera/> (pristup 14. 10. 2020.).
- ⁵⁰ Local History & Maritime Digital Archive Southampton (bilj. 43), No. 3773.
- ⁵¹ Na korisnim podacima o brodu i dopuštenju objavljivanja slike zahvaljujem gospodinu Mitji Lamutu.