

INICIJATIVA ZA OSNIVANJE POMORSKE ŠKOLE U STAROME GRADU IZ 1875. GODINE

U radu je predstavljena Inicijativa za osnivanje pomorske škole u Starome Gradu iz 1875. godine. Na osnovi izvornog dokumenta koji je pohranjen u Državnom arhivu u Trstu raspravlja se o potencijalnoj mogućnosti osnivanja pomorske škole. U razdoblju izrazito značajne pomorske aktivnosti cjelokupnog otoka Hvara, a napose Staroga Grada formirala se ideja koja je bila upućena na nadležne vlasti. U elaboratu se donose zanimljivi podaci kojima se podupire ideja o osnivanju, a govore o Starome Gradu kao o središtu dalmatinske pomorske trgovine. Argumentacija je potkrijepljena konkretnim demografskim, obrazovnim, gospodarskim i pomorskim informacijama. Premda škola nije nikad osnovana, ovaj izvor nam daje jednu upotpunjenu sliku pomorskog Starog Grada iz 1875. godine.

Ključne riječi: pomorska škola; pomorska trgovina; Stari Grad, otok Hvar; Kraljevina Dalmacija; 1875. godina

Pomorska djelatnost otoka Hvara doživjela je svoju kulminaciju u drugoj polovini 19. stoljeća. To je vrijeme izrazito frekventne pomorske djelatnosti koja se manifestirala u obliku brodarstva, trgovačke plovidbe i brodogradnje, a zatim i sekundarnih pomorskih aktivnosti koje su bile u službi primarnih.¹ Razlog ovakve situacije je globalna konjunktura u pomorskoj trgovini i brodarstvu koja je zahvatila Kraljevinu Dalmaciju, pa istovremeno i lokalna područja kao što su otok Hvar s tri svoje glavne luke: Hvar, Stari Grad i Jelsu. Na krilima sve

¹ Cjelovito o ovome u Mateo Bratanić, *Pomorstvo otoka Hvara u 19. stoljeću: otok Hvar u tranziciji*, Zadar, 2020.

intenzivnijih potreba za pomorskim transportom robe, otočki brodari uključuju se prvenstveno na sredozemnim i crnomorskim relacijama, međutim njihove plovidbe postaju učestale i na drugim svjetskim morima i oceanima. Njihovo kretanje je većinom oslonjeno na sustav slobodne plovidbe pri čemu se za potrebe druge strane krca teret u jednoj luci i prevozi do druge, destinacijske, luke gdje se iskrcava uz dostavu naručitelju. Na taj način se ostvarivala zarada koja se s vremenom pretvarala u kapital za kupovanje novih jedrenjaka i širenje poslovne djelatnosti.

Od sredine stoljeća brodarstvo raste tako da je evidentiran sve veći broj jedrenjaka u vlasništvu brodara otoka Hvara, pa je moguće pratiti vlasništvo nad jedrenjacima prema glavnim otočnim lukama. Kroz pedesete godine zabilježen je 61 jedrenjak sposoban za pomorsku trgovinu na otoku Hvaru, od toga prema lukama pripadnosti: Stari Grad je imao 35, Hvar 14, a Jelsa 12 jedrenjaka. U sljedećem desetljeću taj se broj smanjuje: iznosi 45, prema lukama pripadnosti: Stari Grad 18, Hvar 18 i Jelsa 9. Sedamdesetih godina taj broj na razini otoka Hvara iznosi 38, prema lukama pripadnosti: Stari Grad 18, Hvar 11 i Jelsa 9. Važno je naglasiti kako se radi o službenim brojevima koje donosi *Annuario Marittimo* (Pomorski godišnjak) iz Trsta, službeno glasilo Središnje pomorske vlade. U stvarnosti taj broj je bio sigurno nešto veći jer se pojedini brodovi nisu registrirali za trgovačku plovidbu svake godine, već samo onda kada su imali osigurane poslove i primjerenu posadu. Jedrenjaci su većinom bili registrirani za veliku obalnu plovidbu, a poneki od njih za dugu plovidbu ili pak malu obalnu plovidbu.²

Ovako iznimna plovidbena i trgovačka aktivnost zahtijevala je veliki broj radne snage koja je obuhvaćala cjelokupnu hijerarhiju brodske posade, od časničke pa sve do mornarske. Naravno, na vrhu su bili kapetani, potom su slijedili poručnici a zatim i sva ostala posada broda prema svojim zadaćama. Kroz 19. stoljeće sve više se uočava potreba obrazovanja cjelokupne brodske hijerarhije, počevši od kapetana pa do nižih časnika i ostataka posade. U vremenu kada polako tehnički zahtjevniji parobrodi preuzimaju dominaciju na moru, postaje jasno kako se pomorska zvanja i vještine ne mogu postići samo praktičnim služenjem i boravkom na brodovima već je potrebno pristupiti obrazovanju takvih kadrova kroz

² Postojale su tri temeljne vrste plovidbe unutar koje su se svrstavali jedrenjaci, a kasnije i parobrodi: velika (duga) plovidba za brodove veće tonaže koji su mogli ploviti svim svjetskim morima, zatim velika obalna plovidba za brodove srednje tonaže koji su plovili Jadranom, Sredozemljem i Crnim morem, a iznimno plovili uz obale Atlantika, i mala obalna plovidba za brodove manje tonaže koji plove obalom Jadrana. Kasnije se ta podjela mijenja pa se uvode nove kategorije vezane uz veliku i malu obalnu plovidbu.

različite oblike tečajeva i škola. Slijedom toga, središnje državne vlasti provode niz reformi stavljajući na snagu dekrete i propise kojima se formaliziraju zahtjevi u pomorskom obrazovanju. Na početku se to većinom odnosi na časnički udio posade: kapetane i poručnike, a kasnije će bit poželjno obrazovanje i za cjelokupnu posadu. Dekretom iz 1841. godine, i privremenim pravilnicima iz 1852. i 1858. propisuju se uvjeti za stjecanje pomorskih zvanja koji se posebno odnose na kapetane različitih vrsta plovidbi. Ubrzo se u polaganje ispita uključuju i poručnici, kao i poslovođe brodova (vođa palube, noštromo). Uočava se potreba teoretsko-praktične osposobljenosti kroz širi spektar disciplina, a ne samo onih vezanih uz plovidbu. Ispiti su se redovito polagali pred posebnim povjerenstvima koja su postojala u Trstu, Rijeci i Dubrovniku, a povremeno i u Malom Lošinjju, Zadru, Splitu i Meljinama. Novi Privremeni pravilnik iz 1871. nadopunio je nedostatke prethodnih propisa i dodatno pojačao materiju koju je trebalo polagati kao i potrebu za praksom.³

Međutim, pokazalo se da tečajevi i praksa nisu dovoljni za postizanje pomorskih zvanja u sve složenijim zahtjevima trgovačke plovidbe, kao i snažnom zahtjevu za tehničkim znanjem uslijed prodora parobroda. Iz tih razloga državne vlasti pokreću uvođenje javnih pomorskih škola koje bi zadovoljile potrebu za sve većim zahtjevima za pomorska zvanja. Prema pisanju O. Fija još je 1808., kada je na Hvaru otvorena gimnazija, kanonik Franjo Solitro koji je predavao matematiku bio ovlašten predavati i nautiku. Taj predmet je predavao sve do kraja školske godine 1809./10. kada je predmet ukinut. Prema Fiju postojala je intencija otvaranja „nautičkog tečaja“ u Starome Gradu, što se nije ostvarilo, zbog *nedostatka financijskih sredstava*.⁴ Možemo konstatirati kako je francuska vlast sigurno imala na umu potrebe pomorskog obrazovanja pa je na takav način potrebno promatrati ove inicijative. Austrijskoj upravi koja se vratila na Jadran po okončanju Napoleonskih ratova trebalo je duže vrijeme da pristupi institucionalizaciji pomorskog školstva. Tek je 1849. rješenjem Frane Josipa I. donesena odluka o formiranju pomorskih škola i to u Bakru, Zadru, Splitu, Dubrovniku i Kotoru.⁵ Raspored ustanovljenih pomorskih škola svjedoči da se one formiraju u većim urbanim središtima, a ne tamo gdje je značajnija koncentracija zahtjeva za

³ Sanda Uglešić, Osposobljavanje i početci institucionaliziranog obrazovanja pomoraca na hrvatskom djelu Jadrana tijekom XIX. stoljeća, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 54/2012., Zadar, 221-250, ovdje posebno vidjeti 228-238.; Oliver Fio, *Prilozi poznavanju pomorskog školstva na našoj obali u XIX. stoljeću*, Zagreb, 1956., 33-41.

⁴ Fio, *Prilozi poznavanju*, 17.

⁵ Uglešić, *Osposobljavanje*, 241.

pomorskim zvanjima. Razlog tome je da su ta središta mogla ponuditi kvalitetniji nastavni kadar koje je već bio prisutan u drugim školama. Već je 1852. rješenjem od 26. svibnja pristupljeno reorganizaciji pomorskih škola kao i donošenju novog nastavnog plana i programa koji se modernizira. Škole se otvaraju ne samo za potencijalne kapetane duge plovidbe, već i voditelje velike i male obalne plovidbe, pisare, brodske poslovođe i brodograditelje. Tečajevi, koje su prethodno nudili privatne osobe, sada su postali sastavni dio javnog obrazovanja. Široki spektar predmeta je pored temeljnih nautičkih znanja i matematike obuhvaćao i pomorsko pravo, strane jezike i trgovinu. Pomorske škole su bile podijeljene u dvije kategorije: glavne pomorske škole (Trst, Venecija, Rijeka i Dubrovnik) s naprednim tečajevima i sporedne pomorske škole (Zadar, Split, Kotor i od 1854. Rovinj) s nižom razinom tečajeva.⁶ Program škola sastojao se od dvogodišnjih tečajeva za kapetane i poručnike duge plovidbe, polugodišnjeg tečaja za obuku kapetana duge plovidbe i voditelja velike obalne plovidbe, te večernjih tečajeva za kapetane male obalne plovidbe i poslovođe.⁷ Pomorske škole bile su u razini srednjih škola, tzv. realki, pa su ponegdje bile spojene s nižim realkama, djelujući kao poseban odjel škole. Nadzorništvo nad školama bilo je u ingerenciji Središnje pomorske vlade u Trstu, uz dozvolu angažiranja pokrajinskih školskih nadzornika. Najplodnije razdoblje djelovanja škola su pedesete i šezdesete godine. Već 1860. ukinute su zaderska, rovinjska i dubrovačka škola zbog malog broja učenika. Dvije godine kasnije, 1862., obnovljena je dubrovačka škola, međutim sada s nižim stupnjem, kao sporedna pomorska škola. Splitska pomorska škola, kojoj najbliže gravitiraju potencijalni polaznici s otoka Hvara djelovala je sve do 1879. kada je zbog reorganizacija pomorskih škola bila ukinuta.⁸ Do kraja stoljeća preostale pomorske škole prolazile su kroz zahtjevnu programsku tranziciju, pri čemu su znanja tehničke prirode dolazila u prvi plan u kontekstu sve snažnije dominacije parobrodarske plovidbe.⁹

Unutar takvih relacija 1875. godine pojavila se inicijativa da se u Starome Gradu otvori Pomorska škola.¹⁰ U toj općini institucionalno školovanje može se pratiti od 1828. kada je otvorena muška niža početna škola, a ženska pučka škola

⁶ Fio, *Prilozi poznavanju*, 20-21.

⁷ Uglešić, *Osposobljavanje*, 242.

⁸ Mateo Bratanić - Sanda Uglešić, *Brodarsko-obrazovni čimbenici stanja splitskog pomorstva u drugoj polovici 19. stoljeća, Pomorski Split do početka XX. stoljeća*, ur. Nenad Cambi i Arsen Duplančić, Split, 2019., 363-390, ovdje posebno 377.

⁹ Fio, *Prilozi poznavanju*, 23-33.

¹⁰ Državni arhiv u Trstu, Trst. AST-22, I. R. Governo Marittimo (1850.-1923.), busta 852, no. 8762. Dopis se koristi ekstenzivno kroz cjelokupni rad.

je otvorena 1869., iste godine kada je uvedeno i obavezno šestogodišnje školovanje za oba spola, međutim u odvojenim učionicama. Sve do 1880. nastavni jezik je bio talijanski.¹¹ Snažna pomorska aktivnost, ne samo Staroga Grada, već cjelokupnog otoka i šireg područja srednjodalmatinskih otoka koji su pripadali Splitskom okrugu, evidentno je predlagače inicijative da se osnuje Pomorska škola u Starome Gradu potakla da se obrate na sve adrese koje su relevantne za dobivanje dozvole pri pokretanju ovakve institucije. Dopis je upućen 7. listopada 1875. iz Staroga Grada na nekoliko adresa: Školski provincijski savjet u Zadru, na Pomorsku vladu u Trstu¹² i na Ministarstvo javnog obrazovanja u Beču. U uvodnom djelu koji sadrži adresate ističe se, među ostalim, kako je takva škola potrebna jer se na Braču, Hvaru i Visu daju instrukcije za mlade u mjestima u kojima se nalaze. Središnji dio molbe sastoji se od dva dijela: narativnog u kojem se daje širi kontekst potrebe za osnivanjem Pomorske škole u Starome Gradu i popisa trgovačkih kapetana i poručnika duge plovidbe i voditelja velike obalne plovidbe koji pripadaju luci Staroga Grada. Na kraju je priložen i popis brodova prema vrsti i tonaži.

Narativni dio naslovljen na *svjetlo Ministarstvo* započinje latinskom sentencom *Naturam expellas furca, tamen usque recurret* što se može prevesti: *Istjeraj prirodu zubljom, ona ipak tjera svoje*. Ideja ove sentence ubrzo nam postaje jasnija jer u nastavku piše kako se to može primijeniti ne samo na osobe, nego na pojedini narod i grad i to samo u uvjetima kada se ukloni prisila i nasilje, a priroda se sama poravnava. U davnim vremenima ljudi su bili majstori kretanja kroz pustinjske predjele i more i njihov instinkt ih je doveo do najprikladnijeg mjesta za osnivanje domova. Očigledno autor misli na vrijeme kada su grčki kolonizatori osnovali Stari Grad. U nastavku navodi kako je mjesto postalo cvjetajuće trgovište (emporij), koje je s vremenom potaklo pohlepu i zavist, kao i reakcije nasilnika koji se obrušavaju na slobodu prirode. Međutim, nasilnici su doživjeli svoj kraj, a sloboda prirode je ponovno pokrenuta kako bi dala svoje stare plodove. Očigledno su „nasilnici“ generativan termin za sve one koji su remetili slobodu općeg života i trgovine, ne specificirajući točno o kojima se radi. U dobu u kojem autor dopisa piše osjeća se početak preporoda, veliki trgovački valovi se nižu, a osjeća se i povratak slobode. Vraćajući se u prošlost, navodi kako je mjesto bilo slavno, starije od Rima (sic!) starije od starih Dalmatinaca (možda misli na Del-

¹¹ Mladen Domazet, *Stari Grad na Hvaru: otočni grad na razmeđu 19. i 20. stoljeća*, Stari Grad, 2011., 89-90.

¹² Središnja pomorska vlada u Trstu je od 1871. preimenovana u Pomorsku vladu u Trstu.

mate?) a suvremeno možda s Trojom, unutar čijih kolosalnih zidina (možda autor aludira na ostatke kiklopskih zidina) ponovno se stanovništvo posvećuje obradi polja i plovidbi, aludirajući kako ponovno oživljava grčki život i kultura (kultura obrade zemlje i plovidbe - tipično za grčku civilizaciju), što je onomad ugasio *grabežljiv rimski kolos*. Stari Grad je, prema autoru, bio prvi bastion slobode na istočnoj obali Jadran, čiji se duh nije ugasio odupirući se prolaznim navalama barbara, kao i *5 ili 6 stoljeća* dugom mletačkom ugnjetavanju. U tom razdoblju bilo je *protiv prirode* dati Hvaru (Lesina) život industrije i trgovine, a istovremeno ugasiti Stari Grad (*Cittavecchia*) koji je nastao iz ruševina Farije,¹³ koji je u međuvremenu preživio raspad Bizanta, željezo barbara i vandalsku vatru Turaka. Autor slaže povijesnu pozornicu teške sudbine Staroga Grada, koja nije u svakoj rečenici kronološki strukturirana ni odmjerena, kako bi privukao pozornost na njemu suvremeno razdoblje u kojem se otvaraju nove mogućnosti, od kojih je i otvaranje pomorske škole. Dakle, nastavlja, kako je pala Venecija, a zatim nastupila nova austrijska vlast, koja ako možda i ne nastavlja mletačku politiku, ipak je ostavila stvari kakve je našla, odnosno dopustila je Hvaru da ostane, protiv svih pravila dobre uprave, središte svih vlasti, civilnih i crkvenih. Prije početka ustavnih sloboda¹⁴ Stari Grad nije imao nijedan ured osim nekoliko neophodnih za opće interese: carinu, poštu, župu, općinu i *nepotpuni tečaj pučke škole*. Dolaskom ustavnih sloboda uklanjaju se neprirodne barijere i na vidjelo izlaze *prirodne snage čovjeka, zemlje i grada* gdje Stari Grad postaje čimbenik u areni političkog života, sudjeluje na neposrednim izborima *sa svojih 500 kompaktnih glasova, glasova koje je imao tada kao i danas zahvaljujući isključivo svojoj poduzetničkoj djelatnosti, svojoj trgovini i svojoj mudroj i brojnoj populaciji*. Jasno je kako autor navodi važne čimbenike koji su doveli do suvremenog razvoja mjesta, što se posebno osjeća u sedamdesetim godinama.

Nakon ovih naznaka općenitije prirode, autor prelazi na konkretnije podatke koji govore u prilog potrebi osnivanja pomorske škole. Osvrćući se na prethodno desetljeće (1860. - 1870.) konstatira kako je pristigao parobrod, te je Pomorska vlada pomogla pri uređenju obale i iskopavanju luke ističući kako je u tome bila važna dobra volja ljudi na lokalnoj razini. Zatim prelazi s iznošenjem konkretnih podataka za mjesto: *Smješteno na obali mora, posvećeno plovidbi sa 113 brodova, sa 17 kapetana duge plovidbe, četiri poručnika, sedam voditelja velike obalne plovidbe i*

¹³ Sporovi oko središnjice otoka između Staroga Grada i Hvara posebno su se zahuktali u 19. stoljeću, kada se uz razvoj arheoloških istraživanja i povijesne znanosti učestalo taj spor stavlja u suvremeni politički kontekst.

¹⁴ Tj. od 1861., kada je nastupio parlamentarni život.

12 male obalne plovidbe, sa 362 mornara odsutnih zbog plovidbe u inozemstvu,¹⁵ s jednim brodogradilištem i jednim škverom, s potrebnim operativnim osobljem za cijelu godinu, sa stanovništvom od 4222 osobe,¹⁶ s 209 muških školaraca koji pohađaju pučku školu, s tri književnika i studenta znanosti, sa šest profesora, sa dva doktora, sa šest liječnika, sa dvadeset svećenika i s jednom knjižnicom s više od tri tisuće svezaka te sa samo jednom školom. Samo pučkom, jednom za muške i jednom za djevojčice. Sve su to podaci nakon kojih, prema autoru, nije potrebno inzistirati na otvaranju barem jedne pomorske škole u ovom mjestu. Naglašava kako sve dalmatinsko otočje koje daje najveći i gotovo isključivi kontingent mornara za trgovačku i vojnu mornaricu nema na svom području niti jednu pomorsku školu, dodajući kako bi Stari Grad bio *okosnica, sok i središte triju otoka nazvanih sestre (Hvara, Brača i Visa) gdje bi se mogla pohađati pomorska škola koja bi bila jedna sat hoda udaljena od Jelse, Vrboske i Bola (sic!)*.

U nastavku iznosi konkretne podatke koliko bi đaka pohađalo školu prema obližnjim općinama i mjestima:

- Bol, s 2041 stanovnikom i 96 školaraca koji pohađaju pučku školu, što je 24 po tečaju, može ponuditi nautici u Starome Gradu jednu trećinu, što je 8 polaznika,

- Jelsa (Gelsa), s 1218 stanovnika i 75 školaraca, što je 19 po tečaju, može dati 6 polaznika,

- Vrisnik, s 579 stanovnika i 27 školaraca, što je 7 po tečaju, može dati 2 polaznika,

- Vrboska (Verbosca), s 831 stanovnikom i 60 školaraca, 15 po tečaju, može dati 5 polaznika,

- Svirče (Sfirze), s 701 stanovnikom i 45 školaraca, 11 po tečaju, može dati 3 polaznika,

- Vrbanj (Verbagno), s 982 stanovnika i 48 školaraca, 11 po tečaju, može dati 4 polaznika,

- i Stari Grad (Cittavecchia), konačno s 4222 stanovnika, 209 školaraca, što je 52 po tečaju, može dati 17 polaznika po godini i 34 u dvije godine.¹⁷

¹⁵ Ovaj podatak uvelike korespondira s istraživanjem Olivera Fija (*Pomorci otoka Hvara 1871.-1964.*, Split, 1964.) koji je svoje istraživanje radio na temelju registara pomorskih knjžica.

¹⁶ Podaci sa službenim popisom postoje za 1869. godinu kada Stari Grad bez zaselaka ima 3127 stanovnika, što nam govori u prilog činjenici da su podaci izneseni u dopisu vrlo precizni. Isto se odnosi i na druga mjesta koja se daju u nastavku, vidjeti Mirko Korenčić, *Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1857.-1971.*, Zagreb, 1979., 296.

¹⁷ Zanimljivo je kako je u ovom dijelu argumentacije izostavljen Hvar (Lesina), možda zbog nedostatka podataka, a možda i zbog svojevrsnog antagonizma koji se osjeća iz pisanja autora kad govori o povijesnom kontekstu. U svakom slučaju, autor će u nastavku i Hvar staviti u računicu.

Sve to bi ukupno činilo 45 polaznika u prvoj godini, te 90 u dvije godine koji bi mogli pohađati pomorsku školu u Starome Gradu. Autor poentira da toliko ne daju zajedno tri pomorske škole u Splitu, Dubrovniku i Kotoru, koje još uz te škole imaju i gimnazije i više realke posvećene klasičnim i tehničkim studijima. Prema njemu, u Starome Gradu pomorska škola odgovorila bi na *prirodni poziv stanovnika* kao i na priliku za uzdizanjem onih koji se ne mogu nositi s morem, a posvetili bi se trgovini i industriji. Pomorska škola bi na takav način zamijenila potrebu za gimnazijom u mjestu, a istovremeno bi *obeshrabrila očinsku i majčinsku taštinu sitne ambicije da moraju žrtvovati sina kojeg za svećenstvo, kojeg za sitne poslove.*

U nastavku dopisa autor navodi kako sigurnosti tolikih potencijalnih polaznika i posljedične koristi koje škola može dati za mjesto i šire područje treba nadodati sve vještine koje se u takvom obrazovanju stječu. Na prvom mjestu je strogo tehničko znanje, fizička i geografska konstitucija zemlje, stjecanje jasnih i praktičnih pojmova o pravu, higijeni i crtanju, a također i pripravničko znanje za učenje jezika kao što su njemački, francuski i engleski. Naglašava kako ne nedostaju učitelji kojih *ovdje ima na desetke i koji znaju i govore te jezike.* Završava činjenicom kako bi se mornari mogli na večernjim tečajevima obrazovati za voditelje male obalne plovidbe.

U zaključku narativnog dijela dopisa autor podastire još jednom kako je sigurna velika frekvencija pohađanja škole i brojne beneficije koje će se njenim formiranjem dobiti. Na kraju podastire i podatke o stanovništvu u tri obližnje općine kao podlogu za pomorski promet istih općina koje daje u nastavku:

a) Kretanje stanovništva koje živi u općinama Stari Grad, Hvar i Bol:
prvo mjesto, Stari Grad koji u mjestu ima 3786 stanovnika, a u općini 4222,
drugo mjesto, Hvar koji u mjestu ima 1930 stanovnika, a u cijeloj općini 3049 i
treće mjesto, Bol koji ima u mjestu 1896 stanovnika, a u cijeloj općini 2041.

b) U prosječnom kretanju plovidbe u Dalmaciji, između ovih triju općina, prema registrima uvoz zauzima:

prvo mjesto, Stari Grad s vrijednošću od 250.000 fiorina,
šesto mjesto, Hvar s vrijednošću od 125.000 fiorina i
dvadeseto mjesto, Bol s vrijednošću od 40.000 fiorina.

c) a u izvozu:

prvo mjesto, Stari Grad s vrijednošću od 230.000 fiorina,
sedamnaesto mjesto, Hvar s vrijednošću od 110.000 fiorina i
dvadesetsedmo mjesto Bol s vrijednošću od 72.000 fiorina.

Autor ove podatke citira iz dijela Luigja Mascheka *Manuale del Regno del Dalmazia*, navodeći točnu godinu i stranicu odakle je crpio podatke.¹⁸ Iznoseći podatke o pomorskom prometu pojedinih luka i komparirajući ih s brojem stanovništva pokušava dodatno učvrstiti svoju argumentaciju kako je neophodno osnovati pomorsku školu upravo u Starome Gradu koji prednjači u prometu svojom lukom u odnosu na ostale dalmatinske luke na otocima. Istovremeno, druge dvije komparirane luke u ukupnom prosječnom kretanju, uvoza i izvoza, ne mogu dotaknuti tri četvrtine kretanja Staroga Grada. Na kraju ovog dopisa od strane općinske uprave potpisani su kao vijećnik dr. Niseteo¹⁹ i kao nadzornik Stalio.²⁰

Drugi dio dopisa donosi popise trgovačkih kapetana i poručnika duge plovidbe i voditelja velike obalne plovidbe koji pripadaju luci Staroga Grada. Na kraju je priložen i popis brodova prema vrsti i tonaži. Oni se daju u nastavku:

Popis trgovačkih kapetana i poručnika duge plovidbe i voditelja velike obalne plovidbe (široke i ograničene) koji pripadaju Starome Gradu

Kapetani		
Redni broj	Ime	Prebivalište
1.	Gelcich Baldassare Antonio fu Antonio	Trieste
2.	Gelcich Pietro Prospero fu Antonio	California
3.	Glubich Nicolò fu Stefano	Cittavecchia
4.	Ivanissevich Pietro	Cittavecchia
5.	Illich Tadea di Stefano	Cittavecchia
6.	Illich Antonio di Stefano	Cittavecchia
7.	Mulanovich Filippo di Pietro	Trieste
8.	Pavicich Pietro fu Doimo	Cittavecchia
9.	Pollich Stefano di Giorgio	Cittavecchia
10.	Radovani Francesco Antonio fu Paolo	Cittavecchia

¹⁸ Podaci su korektno preneseni, vidjeti Luigi Maschek, *Manuale del Regno del Dalmazia*, Zadar, 1875., 123-131.

¹⁹ Pretpostavlja se kako se radi o dr. Marku Niseteu (1812. - 1888.), općinskom liječniku u Starome Gradu koji je bio zaslužan za suzbijanje većih posljedica kolere 1855., ujedno autonomaskog opredjeljenja i aktivnog u lokalnoj politici, a prema M. Buchbergeru može se zaključiti da je 1874. bio prisjednik u općinskoj upravi. Milovan Buchberger, *Ugledne osobe vezane uz Stari Grad na Hvaru*, Stari Grad, 2014., 60; Milovan Buchberger, *Petar Niseteo posljednji polihistor Dalmacije*, Stari Grad, 2017., 190-193.

²⁰ Vjerojatno se radi o Luji Staliju (1799. - 1882.) koje je bio profesor nautike i ravnatelj splitske Pomorske škole. Upravo bi on mogao biti autorom većine tvrdnji koje se iznose u ovom dopisu s obzirom da se iznose s visokom razinom stručnosti. Vidjeti Buchberger, *Ugledne osobe*, 86-87; Buchberger, *Petar Niseteo*, 158.

11.	Radovani Triffone fu Paolo	Cittavecchia
12.	Sarianovich Antonio fu Giorgio	Cittavecchia
13.	Tanaseovich Stefano fu Antonio	Cittavecchia
14.	Villicich Vincenzo di Nicolò	Cittavecchia
15.	Vranković Cosmo fu Pietro	Cittavecchia
16.	Stalio Nicolò fu Giovanni	Spalato
17.	Stalio Giovanni fu Domenico	Rodi
Poručnici		
1.	Bianchini Angelo fu Nicolo	Cittavecchia
2.	Buich Giovanni fu Antonio	Cittavecchia
3.	Buich Antonio fu Antonio	Cittavecchia
4.	Dujmović Martozza Radimiro fu Antonio	Spalato
Voditelji ograničene velike obalne plovidbe		
1.	Bianchini Domenico di Giorgio	Cittavecchia
2.	Damianich Nicolò fu Vincenzo	Cittavecchia
3.	Gercovich Luca Giorgio fu Vincenzo	Cittavecchia
4.	Illich Pietro Andrea fu Tadea	Cittavecchia
5.	Maroevich Francesco di Giorgio	Cittavecchia
6.	Zuviteo Antonio fu Nicolò	Cittavecchia
7.	Radovinich Stefano di Luigi	Cittavecchia
Voditelji ograničene male obalne plovidbe		
1.	Bianchini Giorgio fu Domenico	Cittavecchia
2.	Covacevich Pietro di Domenico	Cittavecchia
3.	Devlahović Giorgio fu Nicolò	Cittavecchia
4.	Garbati Giuseppe fu Vincenzo	Cittavecchia
5.	Ivanissevich Tomaso fu Lodovico	Cittavecchia
6.	Marincovich Antonio fu Nicolò	Cittavecchia
7.	Maroevich Giorgio fu Giovanni	Cittavecchia
8.	Plancich Nicolò fu Giovanni	Cittavecchia
9.	Petrovich Nicolò fu Vincenzo	Cittavecchia
10.	Rossini Domenico fu Matteo	Cittavecchia
11.	Stalio Vincenzo fu Giovanni	Cittavecchia
12.	Stalio Cosmo fu Giovanni	Cittavecchia

Tablica brodova koji pripadaju luci Staroga Grada u godini 1875.

Broj brodova	Vrsta	Tonaža	Opaske
1	Brodovi duge plovidbe	378	U vlasništvu braće gospode Radovani ²¹
7	Brodovi ograničene velike obalne plovidbe	605	Ovi plove kontinuirano do Crnog mora
10	Brodovi ograničene male obalne plovidbe	408	Njihova plovidba se proteže uz obale Grčke, Italije, Sicilije, Barbarije i sve do Konstantinopola.
49	Brodovi ograničene male obalne plovidbe 2. vrste, što znači za Jadran ²²	662	Većinom plove za Veneciju, Trst, Rijeku i Senj.
2	Brodovi ograničene male obalne plovidbe 1. vrste koji plove uz obalu (Jadrana) Dalmacije.	6	
38	Ribarske brodice	113	
6	Ostale pobrojane brodice	12	
113	UKUPNO	2184	

Rekapitulacija vrste brodova

Broj brodova	Vrsta broda	Tonaža
1	Bark	378
6	Škuner	592
3	Trabakul	126
30	Pelig	753
20	Bracera	183

²¹ Jedini brod duge plovidbe u vlasništvu braće Radovani bio je bark *Giovanni* koji je napravljen u riječkom brodogradilištu 1860. godine. Kupio ga je Tripun Radovani, a prodao nekoliko godina kasnije (1878.). S obzirom na to da je mahom plovio Jadranom pokazao se nerentabilnim za braću. V. Bratanić, *Pomorstvo Dalmacije*, 73-74.

²² *Anuario Marittimo* (Pomorski godišnjak) je u svojim tablicama donosio samo brodove prve tri vrste (kategorije). Iz toga je i razlika u odnosu službenih podataka i onih koje se donose u ovom dopisu. V. Bratanić, *Pomorstvo Dalmacije*, passim.

45	Gajeta	121
8	Leut	31
113	UKUPNO	2184

Inicijativa za osnivanjem pomorske škole u Starome Gradu 1875. godine jedan je od niza pokušaja kojim se htjelo poboljšati uvjete obrazovanja i života u Kraljevini Dalmaciji. Slične ideje i nastojanja mogu se uočiti i u drugim krajevima pokrajine. Međutim, činjenica je da nigdje kao na otoku Hvaru, a posebice u Starome Gradu nije bila prisutna tolika količina pomorskih zvanja koja su u vrijeme konjunktura bila prirodan ishod gospodarskog kretanja. Tim više možemo razumjeti autorov stav kako je priroda sklona „samoreguliranju“ i kako „ona tjera svoje“ tj. da je Starome Gradu prirodno bavljenje pomorstvom i trgovinom. Ta je hipoteza uzeta kao temelj molbe za osnivanjem škole, koja se u nastavku razrađuje konkretnim podacima koji joj idu u prilog. Stari Grad je predstavljen kao prirodno središte srednje Dalmacije, svojevrstan *genius loci* dalmatinskog pomorstva koji je prema brojčanim pokazateljima predvodnik u pomorskom prometu. Istovremeno, Stari Grad je prirodno geografsko središte srednje Dalmacije koje može prihvatiti potencijalne polaznike predložene pomorske škole. Bilo bi to rasadište novih pomorskih zvanja u prirodnom okruženju što bi pospješilo napredak ne samo u obrazovanju već i u gospodarstvu. Međutim, inicijativa nije nikada realizirana, štoviše nije pronađen ni službeni odgovor nadležnih tijela na ovu zamolbu. Razlog tome moguće je uočiti ako se promatraju druge aktivne pomorske škole sedamdesetih godina. Kao što je prethodno izneseno, to je razdoblje kada opada broj polaznika, što dovodi do zatvaranja nekih od škola poput splitske 1879., a druge smanjuju svoje aktivnosti i pripajaju se drugim srednjoškolskim institucijama. Istovremeno, u vremenu sve značajnijeg udjela parobrodarske plovidbe, osjeća se da je njihov program više usmjeren na upravljanje jedrenjacima, a nedostaju im predmeti tehničke prirode. Naime, tražila su se znanja poput upravljanja strojem za koja nije bilo jednostavno pronaći profesore niti je obuka bila praktična u manjim sredinama. U takvim okolnostima starogradska inicijativa je zakašnjela jer su na morskome obzoru bili vidljivi neki drugi brodovi oko kojih se kretao crni dim, dok su jedrenjaci pogonjeni snagom vjetra nestajali.



Jedrenjaci u luci Staroga Grada (fotografija u vlasništvu Muzeja Staroga Grada)

Mateo BRATANIĆ
**THE INITIATIVE FOR ESTABLISHMENT OF MARITIME
SCHOOL IN STARI GRAD FROM 1875**

Summary

The paper presents the Initiative for establishing a maritime school in Stari Grad in 1875. Based on the original document that is saved in the State Archive of Trieste, the possibility of establishing a maritime school is discussed. The idea which was directed to the authorities was formed in the time of prominently significant maritime activity of the entire island of Hvar, especially town of Stari Grad. The study brings interesting data that support the idea of establishment, and they talk about Stari Grad as the center of Dalmatian maritime trade. That argument is substantiated by specific demographic, educational, economic and maritime information. Although the school has never been established, this source gives us a complete picture of maritime Stari Grad from 1875.

Keywords: maritime school; maritime trade; Stari Grad; the Island of Hvar; the Kingdom of Dalmatia; 1875