OLIVER FIJO

POMORSTVO OTOKA VRGADE

Dok sjeverozapadnu pomorsku granicu zadarskog arhipelaga zatvara skupina, koju sačinjavaju otoci Premuda, Silba i Olib, dotle na drugoj, jugoistočnoj granici ovaj se zadarski arhipelag završava s otokom Vrgadom.[1] Udaljenost između ovih dvaju krajnih točaka zadarske otočne skupine isnosi oko pedesetak nautičkih milja. Opseg obale samog otoka Vrgade iznosi 4,5 nautičkih milja (8,4 kilometara), a skupa s okolnim mu pripadajućim otočićima i hridima (Kožina, Kamičić, Artina, Veli i Mali Školjin, Obrovanj, Špinata, Oblik, Gira, Murvenjak, Visovac, Vrtlić) razvedenost obalnog ruba iznosi ukupno 11,5 nm odnosno 21,3 km². Po opsegu otok Vrgada, izuzevši otoke Sit i Arta s okolnim otočićima, spada među najmanje otoke ovog dijela arhipelaga, Kornata do Murtera. Razvedenost obale otoka Vrgade iznosi svega 2,07% od cijele razvedenosti na ovom užem području.

Otok Vrgada nalazi se ispred južnog ulaza u Pašmanski kanal te se s ovim plovnim putom mnogo služe obalni brodovi, jer ne samo da je ovaj prometni pravac najkraći put prema Zadru, već je i kanal zaštićen od jakog mora, koje nastaje pri jakim sjeveroistočnim i sjeverozapadnim vjetrovima. Sam otok je izložen vjetrovima bilo iz sjevernog bilo iz južnog kvadranta, jer je otok dosta plitak (najviši vrh Srabljinovac ima visinu od 113 metara). Na sjeveroistočnoj strani otoka smjestilo se samo jedno istoimeno naselje. Inače otok ima stratešku vrijednost, a tokom Drugog svjetskog rata preko ovog otoka vršilo se prebacivanje vojske, vojnog materijala i zbjega između Visa i Kornata te kopna (Modrava, Prosike – Vransko jezero).

[1] U »Peljaru po Jadranu« – istočna obala, I. dio, izdanje Hidrografskog instituta JRM u Splitu, 1952, str. 276–277, ovaj otok nije uvršten u zadarske već u šibenske vode.

[2] »Razvedenost obale i otoka Jugoslavije« – Hidrografski institut JRM, Split 1955, str. 16.

Današnji hrvatski oblik imena otoka i mjesta Vrgada mletačkog je porijekla, iako ovaj oblik nije najstariji, jer se u XVII. stoljeću nalazi naziv Iapkat. Prvobitni latinski oblik glasio je po prilici »insula rubricata« – crveni otok, nazvan vjerovatno zbog crvene ilovaste zemlje na njemu, a ova crvena boja upada u oči, kad se otok promatra s kopna. Toponomastika je u većini hrvatska, ali ima romanskih ostataka.[3]

Vrgada gravitira prema Zadru, iako je udaljenost do Šibenika kao i do Zadra (20 nautičkih milja prema jednom i prema drugom gradu). Otok spada pod narodni odbor općine Biograd, od kojeg je mjesta udaljen nešto manje od šest nautičkih milja. Osim Biograda Vrgađani održavaju stalnu i redovitu vezu s Pakoštanima, mjesto sučelice položeno na kopnenoj strani. S bližim susjednim otocima Pašmanom i Murterom veze su slabije.

Ovim prilogom nastavlja se s prikazom stanja i utjecaja pomorstva na ovom malom otoku onako, kako je i ranije učinjeno za otoke zadarskog arhipelaga, za Ist i za Olib.[4]

PRIVREDA OTOKA

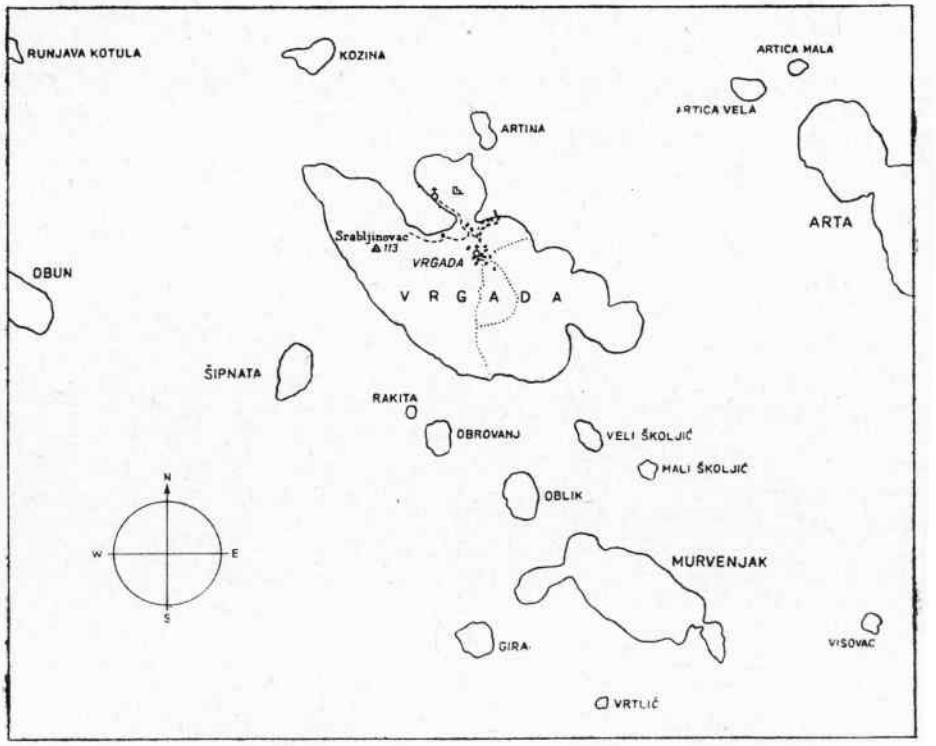
Privreda ovog otoka može da podmiri potrebe pučanstva samo za oko dva mjeseca. Godine 1950. bilo je 26 ha oranica i vrtova, 101 ha pašnjaka, 6 ha vinograda, 85 ha šuma, a 180 ha neplodna tla. Poljoprivreda daje najviše krumpir i žitarice, sve skupa oko 70%. Ostalo otpada na lozu, povrće, smokve i masline. Naročito je podbacila loza, nakon što je 1910. godine bila uništena filokserom i proizvodnja ulja, nakon što je polovinom veljače 1956. godine jaka studen uništila masline. Glavni opskrbljivač hrane za ovaj otok je Poljoprivredna zadruga iz Pakoštana, koja je otvorila i svoju prodavaonicu u Vrgadi. Vrgađani

[3] Dr. Petar Skok »Slavenstvo i romanstvo na Jadranskim otocima«, Jugoslavenska akademija znanosti, Zagreb 1950, str. 140–141. Pored ove radnje lingvistički je obradio ovaj otok Vrgađanin dr. Blaž Jurišić »Govor otoka Vrgade« u Nastavnom vjesniku, Zagreb, sv. XLV, str. 86, 174 i sv. XLVI., str. 17. O Vrgadi su pisali Lucijan Marčić »Zadarska i šibenska ostrva«, Srpski etnografski zbornik, Beograd, knjiga XLVI., 1930; Borivoje Ž. Milojević »Ostrvo Vrgada – geomorfološka promatranja«, Glasnik Geografskog društva, Beograd, sv. 9, 1923.; isti »Dinarsko primorje i ostrva«, Srpska akademija nauka, Beograd 1933, knjiga XCVI., str. 312–313 i 341; Dr. Ivo Rubić »Naši otoci na Jadranu«, Split 1952, str. 98, 104–105. Podatke o Vrgadi nalazimo u djelima F. A. Galvani »Il Re d'Armi di Sebenico«, Venezia 1883, I., str. 79, Carlo Federico Bianchi »Zara cristiana«, Zara 1880, II., str. 137.

[4] Oliver Fijo »Pomorstvo otoka Ista« – Radovi Instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zadru, Zagreb 1957, sv. III., str. 235–263; isti »Pomorstvo otoka Oliba«, Radovi Instituta u Zadru, Zagreb 1958–59, sv. IV.–V., str. 239–260.

Prigodom prikupljanja podataka za ovaj otok (koncem svibnja 1959. godine) piscu su pružili pomoć Petar Punoš pok. Jakova, rođen 1919., poslovni upravitelj Ribarske zadruge u Vrgadi, Marijan Torić Stipin, rođen 1924., knjigovođa Ribarske zadruge, Santo Jurišić pok. Ive, rođen 1895., umirovljeni pomorac pa župnik don Remo Nazor iz Bobovišća (Brač), koji se nalazi na ovom otoku neprekidno od 1932. god.

su imali svoju Poljoprivrednu zadrugu (osnovana 1946. godine), ali zbog nerentabilnosti morala se ista 1956. godine likvidirati. Razlog slabom poslovanju vrgadinske zadruge bio je i u tome, što su prodajnu cijenu robe teretili prijevozni troškovi, koji su dosta bili veći, jer je mjesto udaljeno od većih prodajnih i kupovnih središta, od Zadra, Šibenika i Splita.



U mjestu postoji Ribarska zadruga, osnovana 1909. godine, koja neprekidno sve do danas radi. Godine 1946. ova je Zadruga bila reoganizirana. Danas (1959) ona broji 20 članova i posjeduje dva motorna ribarska broda skupa s ribarskom opremom (plivari, migavice, ludar). Prosjek zarade po jednom članu proizvođaču iznosio je od 7 do 8 tisuća dinara mjesečno. Ribolovna sredstva su zastarjela i prema tome i prihodi ove pomorske privredne grane nisu ni značajni, a niti su stalni te se na ribarstvo ne mogu mnogi ni osloniti.[5]

[5] Krsto Stošić u svojoj knjizi »Sela šibenskog kotara« (Šibenik 1941, str. 180) navodi, da su 1755. godine bili zabilježeni kao koljari ne samo oni iz Zlarina, Žirja, Prvića i Rogoznice, već i oni iz Vrgade.

Turistička je privreda tek u počecima. U mjestu postoji jedna paušalna gostionica. Postoji mogućnost, da se turizam razvije iskorišćujući kućnu radinost, koja može da pruži veoma uredni i čisti smještaj, a plaža u zapadnoj ribarskoj luci sv. Jadre veoma je pogodna i lijepa.

Selo je zbijenog tipa. Sve su kuće veoma uredno držane samo su ulice još nedovoljno uređene, iako se i ovom u zadnje vrijeme poklanja više pažnje.[6] Vrgađani mnogo polažu na to, da lijepo drže kuću, veoma su štedljivi i racionalno troše novac. Štednju više provode na hrani nego na kući i njenoj opremi. Vole se lijepo oblačiti. Prije Drugog svjetskog rata samo oko dvadesetak kuća imalo je krevet i oko 5 do 6 kuća imalo je štednjak. Danas skoro svi imaju i krevet i štednjak. Poslije zadnjeg rata sagrađeno je 35 novih kuća a 90% starih obnovljeno je. Sada se gradi sedam kuća. Uglavnom kuće podižu i obnavljaju pomorci. U mjestu ima dvadesetak baterijskih radio aparata. Električna instalacija je provedena, ali centrala ne radi, jer nije kompletirana.

Mjesto nema poštanskog ureda, brzojava ni telefona. To mnogo otežava saobraćaj, naročito s brojnim pomorcima, čiji je broj svaki dan sve to veći. U mjestu postoji osmogodišnja škola tipa B s dva učitelja. Čest je slučaj, da djecu šalju i na dalje nauke te je ovo mjesto dalo i pravnika i profesora viših škola. U prve dvije godine rada Srednje pomorske škole u Zadru (1957.–58. i 1958.–59.) nije bilo nijednog đaka iz Vrgade, iako je zanimanje stanovnika za pomorska zvanja veliko.

STANOVNICI

Vrgađani su starinom iz Bosne. Bježeći pred Turcima naselili su se najprije u Šopote kod Benkovca, da kasnije pređu na otok Vrgadu. Tako su stanovnici otoka Vrgade slično kao stanovnici bliskog im otoka Murtera prešli iz zađarskih Kotara.[7] Najglavnija struja doseljavanja bila je ona, koja je dolazila s kopna. S mora struja doseljavanja bila je kvantitativno slabija, ali kvalitativno od jačeg značaja.[8] Najbrojnije su obitelji Jurišić, Torić, Brnin, Špadić i Punoš.

U XVIII. stoljeću već se osjećala prenaseljenost. Godine 1754. mjesto je brojilo 228, a 1880. godine 390 stanovnika.[9] Godine 1930. mjesto je brojilo 530 stanovnika sa 76 dimova.[10] Prema popisu stanovništva od

[6] Zbor birača Vrgade odlučio je, da svako domaćinstvo dade po tri dnevnice za popravak pristaništa i putova kroz selo. Do konca 1958. godine utrošeno je bilo oko 2000 radnih sati. Pomoć je dala i Poljoprivredna zadruga iz Pakoštana (»Glas Zadra«, Zadar, br. 390 od 1. siječnja 1959., str. 5).

[7] Godine 1941. u Murteru su bile tri kuće Banov, koja se obitelj doselila iz Vrgade (Stošić, o. c., str. 226).

[8] L. Marčić, o. c., str. 533.

[9] Bianchi, o. c., str. 139.

[10] L. Marčić, o. c., str. 577. – Prof. Blaž Jurišić u citiranoj radnji (str. 87) navodi, da je Vrgada imala do 400 stanovnika. Nije označeno, na koju se godinu odnosi ovaj podatak, ali se pretpostavlja na godinu, kad je radnja izdana, na 1936.–37.



Sl. 1. Mjesto Vrgada.



Sl. 2. Luka Vrgada.

15. ožujka 1948. godine Vrgada je imala 110 domaćinstava sa 538 stanovnika, a prema popisu od 31. ožujka 1953. godine imala je 106 domaćinstava s 513 stanovnika.[11]

U razdoblju do Drugog svjetskog rata mortalitet je bio velik (dizenterija) te bi po prilici od deset djece samo po dvoje ostalo živo. Razlog ovom velikom pomoru bila je nezdrava voda. Nakon što je mjesto dobilo veliku i suvremeno građenu čatrnju, kapaciteta od oko 50 vagona, riješeno je bilo pitanje zdravlja. U razdoblju od zadnjih deset godina t. j. od 1949. pa do konca 1958. godine zabilježen je ovaj natalitet i mortalitet:[12]

Godina	Natalitet	Mortalitet
1949.	18	5
1950.	19	3
1951.	15	2
1952.	14	6
1953.	12	2
1954.	8	3
1955.	12	6
1956.	12	5
1957.	5	3
1958.	14	4

Prema tome srednji godišnji prirodni prirast pučanstva je 11,9, a smanjenje 3,9.

Tokom Drugog svjetskog rata poginulo je u N. O. B.–i 13 Vrgađana, a u službi Saveznika u dugoj plovidbi umro je jedan Vrgađanin, i to kormilar Ante Jurišić, rođen 1913. godine.[13]

ISELJENIŠTVO

Vrgađani su se počeli u jačem broju iseljavati u prekomorske krajeve u razdoblju između dva svjetska rata. Najviše ih se iselilo u Južnu Ameriku (Buenos Ayres) te se računa da danas tamo ima oko stotinu Vrgađana. Nešto, ali veoma manji broj, njih oko petnaest, iselilo se u Sjevernu Ameriku, u Sjedinjene Države i Kanadu. Svi ovi iseljenici održavaju vezu sa starim zavičajem, ali nisu u mogućnosti, naročito oni iz Južne Amerike, da obilnije pomognu svoje u Vrgadi.

[11] »Političko-teritorijalna podjela i imenik mjesta NR Hrvatske« – Zavod za statistiku NRH, Zagreb, izdanje 1951., str. 42 i izdanje 1956., str. 230. U izdanju za 1951. godinu posebno se davaju podaci za selo Vrgada (404 stanovnika, 83 domaćinstva) i za predio Luka (134 stanovnika, 27 domaćinstava), iako oba predjela čine jednu cjelinu.

[12] Podaci iz matice rođenih i umrlih župskog ureda u Vrgadi.

[13] »Pomorski godišnjak 1941.–1951.«, Beograd 1952, str. 114.

Inače Vrgađani se sele po raznim krajevima naše domovine. Dosta ih ima na Rijeci, u Splitu, Zadru, Šibeniku, Dubrovniku, Zagrebu, a naročito u Osijeku. Većinom su zanatlije, mahom tehničari. I ovi stalno održavaju vezu sa svojim otokom.

Pomorci uglavnom drže svoju obitelj u samom mjestu te se rjeđe događa, da istu preseljavaju u veće mjesto, gdje se nalazi sjedište brodarskog poduzeća ili se brod, na kojem je ukrcan, češće navraća.

BRODARSTVO

Podatke za brodove Vrgade službene statistike počinju objavljivati počevši od 1881. godine pa dalje.[14] Te iste 1881. godine zabilježena su bila na ovom otoku tri broda male obalne plovidbe s ukupno 18 brt, ribarica sa 17 brt, i 20 čamaca s ukupno 57 brt. Broj se brodova, sve jedrenjaci, upisani u registar male obalne plovidbe do Prvog svjetskog rata, nije naročito povećao. Tako je 1906. godine zabilježen najveći broj od osam brodova s ukupno 52 brt, a 1913. godine sedam brodova s ukupno 46 brt. Osjetno povećanje zabilježeno je kod ribarica i čamaca. Godine 1895. bilo je 31 ribarica i čamaca, 1903. godine 32, a 1913. godine bilo je ukupno 66, od kojeg je broja otpalo 25 na ribarice i 41 na čamce.

Između dva rata (1918.–1941.) broj se brodova male obalne plovidbe smanjio. Tako su 1925. godine bila samo dva broda s ukupno 14 brt, a 1937. godine četiri broda s 22 brt. Broj se ribarica i čamaca u ovom istom razdoblju kretao između 28 do 35.

Koncem 1957. godine bio je 31 čamac na vesla s ukupno 59 brt te po jedan ribarski čamac na vesla i na motor tako, da su bila ukupno 33 čamca i ribarice sa 67 brt.[15] Brodova velike obalne plovidbe Vrgađani nisu nikad posjedovali, a ovo malo brodova upisanih u kabotažnu plovidbu uglavnom je služilo za podmirenje svojih domaćih potreba.

LUČKI PROMET

U mjestu ne postoji lučki ured. Poslove upravno–pomorske službe danas vrši Lučka ispostava u Biogradu na moru odnosno Lučka kapetanija u Zadru. Prije Drugog svjetskog rata otok Vrgada potpadao je u vezi s pomorsko–upravnom službom pod nadležnost Lučke kapetanije II. reda u Preku, a preko ove Lučkoj kapetaniji I. reda u Šibeniku.

Za pristajanje parobroda redovite lokalne pruge postoji mali pristan, koji ujedno služi i kao vanjski lukobran. Parobrod putničko–teretne

[14] »Annuario marittimo«, Trst, 1881.–1913.; »Pomorski godišnjak« Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu od 1925. do 1939. i »Pomorski godišnjak Uprave pomorstva i riječnog saobraćaja u Beogradu od 1941. pa do 1957.

[15] Ime »Vrgada« koncem 1958. godine imao je jedan motorni brod od 65 brt, koji pripada poduzeću »Bager« iz Splita.

longitudinalne pruge obično ne pristaje uz pristan (tačnije uz glavu lukobrana) već ostaje na sidrištu. Putnici i ono malo robe prebacuju se sa parobroda i na parobrod pomoću čamca. Luka nema svjetionika ni lučkog svijetla. Pored spomenutog lukobrana nalazi se u samoj luci još jedan manji pristan, koji služi za zaklon čamaca. Inače je luka izložena vjetrovima, naročito onim iz sjevernog smjera te – osobito zimi – mjesto često ostaje i po 15 dana bez redovne parobrodarske veze, jer parobrod ne može pristati.

Pomorsku redovnu vezu sa Zadrom Vrgada ima triput tjedno, i to ljeti i zimi. Ova veza održava se lokalnom prugom, a vožnja dugo traje: preko četiri sata. Promet putnika ovom prugom nije velik: pet do šest osoba. Jedino subotom, kad postoji mogućnost, da se iz Zadra može vratiti natrag isti dan, tada je broj putnika veći: do 30. Parobrod longitudinalne teretno-putničke pruge (Rijeka-Lastovo), koju održava poduzeće »Jadranska linijska plovidba«, kao što održava i lokalnu prugu, pristaje u Vrgadi jedamput tjedno na polasku i jedamput na povratku. Statistika prometa, bilo putnika bilo tereta, ne vodi se za ovo mjesto.

POMORCI

Vrgađani su se počeli u većem broju posvećivati pomorskom zvanju počevši od druge polovine XIX. stoljeća.[16] Uglavnom su plovili u zvanju ložača, ugljenara i vođe stroja. Vjerovatno su se na ovo zvanje strojarske službe privikli i naučili prigodom služenja obavezne redovne vojne službe u tadašnjoj austro–ugarskoj ratnoj mornarici, kojoj je bio potreban veći broj ovog osoblja, naročito kad se prelazilo od pogona na jedra na mehanički pogon brodova. U ovom prijelaznom razdoblju mehanički pogon nije bio tehnički usavršen te su strojevi gutali velike količine ugljena. A poznato je, da su našim jakim, izdržljivim i zdravim primorcima davali baš ove teže manuelne poslove.[17]

Do Drugog svjetskog rata pomorsko zanimanje Vrgađana nije bilo niti isključivo niti osnovno. Računa se, da se u ribarstvu i u brodarstvu zapošljavalo tek oko 10% stanovnika Vrgade, sposobnog za privređivanje. Nakon Drugog svjetskog rata ovaj se odnos mijenja: na prvo mjesto dolazi zaposlenje u brodarskoj djelatnosti, pa u ribarstvu, a najmanje u poljoprivredi. Prema podacima Lučke kapetanije u Zadru[18]

[16] Dokumenata o daljoj pomorskoj prošlosti Vrgade nije se našlo, a tako isto i u mjesnoj crkvi nema uobičajenih zavjetnih slika pomoraca.

[17] Mate Balota (t. j. dr. Mijo Mirković) u svojoj knjizi »Puna je Pula« (Zagreb 1954, str. 202, 213–214) navodi, da je pri regrutaciji mornara za Austro-Ugarsku ratnu mornaricu 1899. godine otpadalo na Hrvate 37,2%, a na Slovence 2,6%, usve 40% od ukupnog broja regrutiranih mornara. Pri regrutaciji 1904. godine na Jugoslavene otpadalo je preko 50%. U službi ložionica naši su ljudi dominirali. Koncem 1913. godine od 132 podoficira ložača bilo je naših ljudi iz Dalmacije, Hrvatske, Istre i Trsta 104, t. j. oko 78%.

[18] Registar izdanih pomorskih knjižica Lučke kapetanije Zadar, tri sveske. Prva se počela voditi 26. kolovoza 1947. godine.

za razdoblje od 1947. pa do lipnja 1959. godine izdano je ukupno 90 pomorskih knjižica. Izdavanje profesionalnih knjižica, moreplovnica, u razdoblju od 1947. godine pa dalje imalo je svrhu ne samo, da se po novim propisima izdaju knjižice mlađim pomorcima, već je imalo svrhu i da se zamijene knjižice starijim pomorcima, koji su ovakvu knjižicu već posjedovali. Zato u navedeni broj od 90 izdatih knjižica uključeni su i stari i novi pomorci iz Vrgade. Kako je u prvoj polovini 1959. godine u Vrgadi bilo dvadesetak pomoraca, koji su primali mirovinu (tačnije invalidsku mirovinu, jer većina nema dovoljno pomorske službe, da bi im se mogla odrediti starosna mirovina), to znači, da danas u ovom mjestu ima oko 70 mlađih mještana, koji su u posjedu pomorske knjižice. Ako od ovog broja odbijemo njih desetak mladića, koji još čekaju na prvo ukrcavanje, tada se može računati, da je aktivno uključeno u brodarskoj grani pomorske privrede najmanje 60 Vrgađana, ne računajući i one ukrcane na ribarskim brodovima. Mjesto Vrgada broji oko 500 stanovnika (broj stalno varira, jer s obzirom na specifičnost pomorskog zvanja postoji stalna promjena). Ako se od ovog broja odbije 88 djece, koja su tokom 1958.–59. školske godine pohađala mjesnu osmogodišnju školu i predškolsku djecu, starce i žene, to ostaje muške radne snage oko 120. Kako je u ribarstvu uposleno dvadesetak osoba, proizlazi, da je u brodarstvu uposleno oko 60–65% mještana. Iz ovog se vidi, da je omjer uposlenja stanovnika ovog otoka u razdoblju prije i poslije Drugog svjetskog rata potpuno izmijenjen: od ispod 10% došlo se na 60–65%. Ne samo da se izmijenio broj uposlenih mještana u pomorskoj privredi, već su se izmijenila i zvanja. Dok su prije uglavnom Vrgađani bili zaposleni kao pomoćno strojarsko osoblje (ložači, ugljenari), dotle sada ih najviše ima u palubnoj službi kao brodovođe, kormilari, mornari. Prema službenim podacima »Pomorskog godišnjaka« u razdoblju od 1942. pa do 1958. godine bila su osposobljena četiri Vrgađana za zvanje brodovođe (Milivoj Dukić, Ante Jurišić, Ante Jurišić Josipov i Ljubomir Štorić), trojica za brodskog motoristu (Miro Punoš, Vladimir Torić Antin i Stjepan Jurišić Nikolin) i jedan pomorski radiotelegrafista II. klase (Ante Š. Jurišić). Za ostala niža stručna zvanja (mornar, kormilar, konobar) ova spomenuta službena publikacija donosi samo ukupni broj osposobljenih, bez naznake zavičajnosti i imena pomoraca.

Vrgađane pomorce nalazimo zaposlene na brodovima svih naših brodarskih poduzeća, počevši od riječkih »Jugolinije«, »Jadrolinije« i »Kvarnerske«, piranske »Splošne plovbe«, splitskih »Jadroslobodne«, »Brodospasa« i »Bagera«, zadarske »Tankerske«, dubrovačke »Atlantske«, kotorske »Oceanije«, pa sve do niz manjih obalnih poduzeća.[19]

[19] Kod podružnice »Jadrolinije« u Splitu evidentirana su bila polovicom 1959. dva pomorca iz Vrgade: mornar Toma Brnin i kormilar Šime Kareti. Kod splitskih pomorskih poduzeća »Jadranske slobodne plovidbe« bilo je u istom vremenu ukrcano pet pomoraca iz Vrgade (dva kormilara, jedan čistač stroja, jedan kuhar i jedan konobar), kod »Brodospasa« trojica (dva kormilara i jedan »brodovođa«), a kod »Bagera« osmorica (jedan ložač, jedan kormilar, jedan voda palube, jedan pomoćnik kuhara i četiri mornara).

Inače Vrgađana ima zaposlenih i u brodogradilišnoj industriji (»3. maj« na Rijeci) dok u pomorsko-upravnoj službi Vrgađana nema.

Između dva svjetska rata. t. j. u razdoblju od 18 godina, registrirano je bilo ukupno 1575 mornara, koji su napustili brod i ostali u inostranstvu.[20] Od ovog ukupnog broja zabilježena su i trojica iz Vrgade (Frano Arapović, dezertirao 1929., Šante Punoš dezertirao 1928. i Ante Rostić Jakova, dezertirao 1940.). Poslije Drugog svjetskog rata nije dosada zabilježen nijedan slučaj napuštanja broda.

* * *

Vrgada, jedan od najmanjih i krajnjih otoka zadarskog arhipelaga, položen na skoro prelomnoj točki između gravitacionih zona Zadra i Šibenika, pokazuje stalni i vidni napredak. Taj se napredak vidi ne samo u održavanju postojećeg broja stanovnika i tendenciji, da se ovaj broj i poveća, već i u stalnom poboljšanju životnih prilika na ovom otoku.

Ovaj napredak, dobrim dijelom, treba pripisati pomorstvu. Mjesto – kako je prije spomenuto – udaljeno je od svog glavnog središta Zadra i đosta je izolirano, jer nema svakodnevne redovne parobrodarske veze, nema pošte, nema stalne zdravstvene službe. Sama privreda otoka ne može da zadovolji sve potrebe pučanstva. Usprkos tim negativnim okolnostima u Vrgadi se grade nove i obnavljaju stare kuće, nabavlja se nov namještaj, pa mjesto ostavlja prijatni dojam svojom urednošću, mirnoćom i susretljivošću stanovnika.

Mjesto pokazuje ovakav nagli napređak tek od onog vremena, otkad su se stanovnici pretežno posvetili uposlenju u pomorskoj privredi. U prošlosti Vrgada je imala mali i skromni broj jedrenjaka male obalne plovidbe. Danas ovog brodovlja nema. Međutim se broj čamaca i ribarica i dalje zadržao isti. Prema tome pomorska orijentacija stanovnika otoka Vrgade ni prije, a naročito ne danas, kad se zanimanje za pomorstvo povećalo, nije bila usmjerena na brodarsku djelatnost. Vrgađani nalaze zaposlenje kao pomorsko-saobraćajno osoblje na brodovima svih kategorija plovidbe, od male do duge, bez obzira na sjedište društva. Oni – slično Iščanima – ne emigriraju u većem broju, naročito ne u prekomorske krajeve. Svoju obitelj drže u svom mjestu te svoju zaradu donose i ulažu kod kuće.

Vrgađani svoju naklonost i vještinu đanas iskorišćuju u brodarstvu većinom u palubnoj službi. Povećanjem kapaciteta naše trgovačke mornarice povećavaju se mogućnosti, da se i preostali dio Vrgađana može zaposliti u pomorskoj privredi. Time bi se dobrim dijelom riješilo pitanje daljeg još jačeg podizanja ovog udaljenog malog otoka. Već se i danas vidi povoljni utjecaj pomorstva i na ovoj točki našeg primorja, na točki, koja ima značajnu prometnu važnost, na točki

[20] »Kazalo mornara–bjegunaca Lučke ispostave Silba 1923.–1941.« – Arhiv Pomorskog muzeja Jugoslavenske akademije znanosti u Splitu.

između zadarske i šibenske regije. Na pomorskom zanimanju stanovnika otoka Vrgade danas jednim dobrim dijelom leži njihova osnovica i njihova budućnost.

Iz dosadašnjih ispitivanja, vršenih na nekim otocima zadarske regije (Ist, Olib, Vrgada), opaža se – iako su međusobno udaljeni i iako se nalaze na pomorskim saobraćajnicama različitog značaja i intenziteta – jedna zajednička osobina: naklonost prema pomorskoj privredi, naročito prema brodarstvu. Iako se negdje ova naklonost i potreba ispoljava u jačoj, a negdje u slabijoj mjeri, iako se negdje pojavljuje kao osnovni, a negdje kao dopunski izvor prihoda, ipak pomorstvo bez razlike vrši jak utjecaj na društvene, socijalne i kulturne, a naročito na demografske prilike i odnose.

Za primorske krajeve pomorstvo, a naročito brodarstvo, s obzirom na mogućnosti i vrela, predstavlja važnu industriju, koja se može uspješno razvijati. Zato se opaža jača preorijentacija zanimanja priobalnog stanovništva sa poljoprivrede i ribarstva na brodarstvo, slično onom procesu preorijentacije, koji se zbiva u unutrašnjosti države, kad se zanimanje stanovništva preorijentira sa poljoprivrede na industriju, kad se sa sela ide u grad. S obzirom na specifičnost pomorske privrede ne opaža se u našem slučaju (Vrgada, Ist i Olib) toliko jača migracija otočnih stanovnika u veća središta i gradove, gdje se uglavnom nalaze usredotočena sva važnija i veća industrijska poduzeća. Otočani pomorci – naročito onih nižih i srednjih zvanja – dalje ostaju u svojim mjestima bez obzira, gdje se nalazi središte brodarskog poduzeća, kod kojeg su zaposleni. Na ovaj način, a primjer nam pruža i otok Vrgada, ne ostaju otoci i manja naselja bez stanovnika, važna činjenica u današnjoj pojavi sve veće urbanizacije. Ova pojava ima svoju pozitivnu stranu i tu, da se na ovaj posredni način životni uslovi na našim otocima poboljšavaju, jer porastom pomorske privrede povećavaju se prihodi ne samo grada, već se povećava platežna moć otočana, zarada ostvarena u pomorskoj industriji.

THE SHIPPING OF THE ISLAND OF VRGADA

The island of Vrgada is situated at the extreme southern point of the Zadar Archipelago. The island contains but one village, and it bears the same name. It belongs to the smaller islands, its circumference amounting to but 4.5 nautical miles or 8.4 kilometres. Although this island is midway between Zadar and Šibenik, Vrgada's population gravitates towards the town of Zadar.

The economy of this island is capable of satisfying the needs of the inhabitants for only two months in a year. Therefore foodstuffs are brought mainly from the neighbouring village of Pakoštane, while certain quantities are brought from Biograd and Zadar. The village has a Fishery Cooperative, which was founded in 1909. Tourism is only in its initial phase.

The inhabitants of Vrgada had come from Bosnia fleeing before the Turks, first settling at Šopoti near Benkovac, later coming to the island of Vrgada. In 1754, the village numbered 228 inhabitants, in 1880, 390. Today, the village has 513 inhabitants. The average increase of population in the period 1949–1958 was 11,9, while mortality was 3,9.

The people of Vrgada used to emigrate chiefly to South America (Buenos Aires), but there are some of them also in North America. (U. S. A. and Canada).

Shipping has never been especially developed on this island, a few smaller sailing–vessels being the only craft worthy of note.

Until World War II about 10 per cent were engaged in maritime vocations, mostly as stokers, fishermen and the like. Today upwards of 60 per cent of the inhabitants capable of working are engaged in shipping. This change–over in the occupation of the inhabitants is ever greater and more conspicuous. Shipping has made it possible for the living conditions on this island to improve, so that today it constitutes the basis of the island's economy and the future of its inbitants. The families of the island's mariners usually remain in the village, so that here we do not observe migration from village to town, a phenomenon that today can be observed as a consequence of an ever increasing industrialization.

This small article follows similar articles discussing two other islands of the Zadar Archipelago, viz. the islands of Ist and Olib.

