Oliver Fijo

POMORSTVO ZADARSKO-ŠIBENSKE REGIJE U DRUGOJ POLOVINI XIX. STOLJEĆA

Pomorstvo je predstavljalo i predstavlja jedno od najvažnijih privrednih djelatnosti našeg obalnog stanovništva. Ovo je bila najvažnija privredna djelatnost koja je – posredno ili neposredno – imala ne samo ekonomski već i politički i socijalni značaj. Pomorstvo, uzevši ovaj pojam kao cjelinu, nije se razvijalo na svim tačkama, mjestima ili područjima naše obale jednako, ravnomjerno ili jednostrano. Razni faktori bilo to geografski, ekonomski, politički, socijalni, diktiraju i stvaraju ovu raznolikost. A k tome i samo pomorstvo je kompleksna privredna djelatnost. Brodarstvo se bavi prijevozom dobara i putnika. Brodarstvo može biti spojeno istovremeno i sa samom trgovačkom djelatnošću, t. j. kupovanjem i prodajom dobara. Postoji eksploatacija luka. U ovom slučaju može da se iskorišćuje povoljni geografski položaj luke, što sam po sebi stvara dobre kopnene i morske veze, tranzit. Iskorišćuju se dobra maritimna svojstva luke i sidrišta. Eksploatacija luke se pojavljuje: da se luka iskorišćuje da pomaže trgovini svog vlastitog, autohtonog proizvoda obrta, industrije i poljoprivrede za razliku od alohtonog. U pomorsku djelatnost ubrajamo i brodogradnju i ribarstvo, kao i, u novije vrijeme, pomorski turizam za razliku od primorskog, stacionarnog turizma. Pomorska djelatnost može da se odrazi i u davanju stručnog pomorskog kadra time, da se iskorišćuje ili prirodna ili stvorena vještina i smisao za pomorstvo stanovnika nekog obalnog ili otočnog područja. Zato svako područje, čak i svako mjesto na našoj obali ima svoj osobiti, specifični razvoj u pomorskoj privredi. U tom smislu moramo i promatrati razvoj i stanje pomorstva u zadarsko-šibenskom pomorskom okružju u toku druge polovine prošlog stoljeća. Ovaj uvid, mislimo, da nam može poslužiti i kao koristan podatak pri rješavanju današnjih, aktuelnih pitanja iz oblasti pomorstva.

U ovom prikazu uzeto je razdoblje od 1850. do 1900. godine, t. j. druga polovina XIX. stoljeća, koja je toliko značajna za cijelo pomorstvo bilo svjetsko, bilo naše. Značajna je s obzirom na posve novu tehničku i ekonomsku i socijalnu strukturu, koja se u ovom razdoblju pojavljuje i

djeluje: parni stroj, željezo kao građevni materijal za brodove, prijelaz iz obrtničkog, individualnog poslovanja na novi kapitalistički način. Pomorstvo u ovom razdoblju postaje industrija, industrija pomorskih prijevoza.

Granice zadarsko-šibenskog pomorskog okruga uzete su onako, kako su bile po ondašnjoj pomorsko-upravnoj vlasti i postavljene. Iako je organizacija pomorsko-upravne službe bila provedena više-manje na bazi potencijala tadašnjeg pomorstva (i ribarstva), ipak mislimo, da ovakva rajonizacija ne bi mogla da dade onu pravu ekonomsku sliku, kao što bi dao sistem rajoniziranja na osnovu prirodnih gravitacijskih strujanja. Ovom službenom podjelom obuhvaćeno je i ono područje – iako dosta slično – koje nije toliko ekonomski povezano sa užim područjem zadarskog ili šibenskog pomorskog okruga. Uzeta je ova službena podjela, jer su i podaci, koji su služili kao temelj za obradu ovog prikaza, na taj način i sistematizirani i objelodanjeni.[1]

Prirodno gravitacijsko područje zadarskog okružja obuhvatalo bi na moru zadarsku skupinu otoka od Premude do Vrgade, a na kopnenoj obali od Barić-Drage do Pakoštana te u unutrašnjosti prostor, koji se može omeđiti pravcima od Obrovca do sela Ervenik (Bukovica) i od Ervenika do Pakoštana.[2]

Pomorsko-upravna služba bila je na cijeloj našoj obali u sredini XIX. stoljeća (1852) podijeljena na pet oblasti: austro-ilirsko primorje sa sjedištem u Trstu, civilno Hrvatsko primorje sa sjedištem na Rijeci (kasnije postaje samostalna ugarska Pomorska vlada), dalmatinsko primorje sa sjedištem u Dubrovniku, mletačko sa sjedištem u Veneciji i vojno Hrvatsko primorje sa sjedištem u Senju (venecijanska oblast otpala je 1866. godine).

Dalmatinska pak je oblast bila podijeljena na četiri pomorska okruga sa glavnom lučkom kapetanijom u Dubrovniku i s podređenim lučkim kapetanijama u Zadru, Splitu i Meljinama, gdje se kod ove posljednje nalazio i lazaret. Prema tome zadarski lučki ured potpadao je pod glavni lučki ured u Dubrovniku, da 1863. godine postane samostalna ustanova podređena izravno Središnjoj pomorskoj vladi u Trstu.

Zadarski je pak lučki ured imao svoje podređene lučke ispostave, agencije i odaslanstva. Najvažniji podređeni lučki ured bilo je t. zv. odaslanstvo u Šibeniku. Lučke agencije nalazile su se u ovim mjestima: Rab, Obrovac, Tijesno, Pag, Rogoznica, Skradin, Silba, Biograd, Molat, Nin, Novalja, Novigrad, Premuda, Sale, Vodice i Zlarin. Lučke ekspoziture (ispostave) su bile u Primoštenu, Petrčanima, Sukošanu, Sv. Nikoli na Murteru, Sv. Petru na Rabu, Olibu i Dršanici. Neke su lučke ispostave bile spojene sa carinskim i financijskim uredima. Uključivši kapetaniju u Zadru 1853. godine bilo je ukupno 25 lučkih ustanova, a broj službenika se kretao oko 36. Godine 1872. broj lučkih ureda smanjen je bio na 20 time, što su bili ukinuti Skradin, Premuda, Petrčane, Sukošan, Sv. Petar i Dršanica. Novo osnovani ured bio je u Zapuntelu. Godine 1877. ostaje isti broj ureda, t. j. 20, ali se ukidaju u Zapuntelu, Olibu i u Sv. Nikoli, a

uspostavljaju se u Skradinu, Premudi i u Istu. Ovako stanje uglavnom ostaje sve do konca XIX. stoljeća.

U prvim se godinama lučka služba povjeravala i nepomorcima. Kasnije na čelu lučkih kapetanija su isključivo ili kapetani duge plovidbe ili poručnici trgovačke mornarice ili bivši oficiri ratne mornarice. Manje lučke urede (ispostave, agencije i svjetionike) vode uglavnom osobe, koje su odslužile redovni rok u ratnoj mornarici te stekle neki niži podoficirski čin.

Organizacija lučke službe ne pokazuje nam samo granice zadarsko-šibenskog pomorskog okruga, već nam pokazuje, u kojim je mjestima trebala da se uspostavi, odnosno ukine ova upravno-pomorska služba. Poznajući, koje poslove moraju da obavljaju ovi uredi (upisnik brodova, popis pomoraca, statistika prometa, nadzor nad ribarstvom, brodogradnjom, javnim dobrom, sigurnost plovidbe i pomorske rasvjete i t. d.) možemo posrednim načinom doći do zaključka, da li neko mjesto ima značaja za pomorsku privredu. Jer ako neko mjesto ili otok nema nikakvog udjela u pomorstvu tada, naravno, pomorsko-upravne službe tu ne će ni biti.

Jedrenjaci duge i velike obalne plovidbe

Interes za brodarstvo duge i velike obalne plovidbe u zadarsko-šibenskoj regiji pokazuju ova mjesta: Silba, Premuda, Zadar, Šibenik i Zlarin.

Na osnovu zavičajnosti vlasnika, odnosno suvlasnika brodova te na osnovu upisanih brodova u pojedine kategorije plovidbe[3] može se dobiti slika, koja nam pokazuje, da su Silba i Premuda, od gore spomenutih naselja, na prvom mjestu sa jedrenjacima duge plovidbe. Brodovlasnici iz Silbe posjeduju jedrenjake svih tipova počevši od pelega,[4] škunera, brigantina, brika, barka do kliper-barka, broda vrlo vitkih linija, sagrađenih po uzoru tada najboljih i najbržih jedrenjaka, čuvenih oceanskih klipera. I nosivost brodova im je različita. Zabilježen je brod sa najmanjom nosivosti od 43 tona i najvećom od 627 tona.[5]

Kao brodovlasnici spominju se: Nedjeljko Ivan Silvestrić, kap. Ante Lončarić, kap. Ivan Stjepan Rasol, Petar Marinić, kap. Mihajlo Supičić, kap. Antun Ivan Rasol, Josip i Luka Garogolo (ovaj potonji nastanjen u Trstu), Nedjeljko Sambunjak, kap. Nedjeljko Bernetić Šimunov,[6] Antun Marinić Josipov, Josip Marinić pok. Petra, Antun i Marija udova Zupičić, Ivan Bernetić, Gašpar i Ante Rasol (nastanjeni u Trstu) te kap. Ivan Bogdanić pok. Gašpara. Ukupno 17 brodovlasnika iz Silbe, koji su posjedovali bilo u cjelini bilo djelomično 19 brodova upisanih u kategoriju duge i velike obalne plovidbe. Potpuni vlasnici, t. j. sa svih 24 karata[7] su Silbljani u svim slučajevima samo nad brodovima manje tonaže, osim u jednom, u briku »Peppina B.« od 349 tona nosivosti. (Ovaj je brod bio posljednji veći jedrenjak iz Silbe, a stradao je 19. prosinca 1881. godine, pod zapovjedništvom samog vlasnika kap. Ivana Bogdanića na putovanju iz Cardiffa za Oran.)

Brodovlasničke obitelji iz Silbe, većinom doseljenici iz Hrvatskog primorja i Lošinja, stalno održavaju i obiteljske i poslovne veze sa svojim starim zavičajem. Zato vidimo češće njihovo učešće kao suvlasnika brodova sa brodovlasnicima i brodarima iz spomenutih krajeva (Mate Ivan Skopinić, Mate Melkior Vidulić, Mate Josip Skopinić, Ante Sutora, Pavle Ivančić svi iz Lošinja, a iz Rijeke sa M. Poglajenom, Kazimirom Kozulićem, I. Kalićem, J. Bracodurom, I. Serdocom). U nekim slučajevima Silbljani na većim brodovima imaju pretežni dio karata (do 16), a kod nekih drugih brodova manji dio (od 9 do 1¼ karata).

Premuđani su također posjedovali jedrenjak duge plovidbe. Tako 1863. godine Ante Smirčić iz Premude posjeduje brigantin od 253 tona nosivosti. Taj isti Smirčić suvlasnik je 1873. godine sa osam karata barka »Nerina«, jedrenjaka od 579 tona, a kasnije (1877. godine) i barka »Tolomeo«. I Smirčić, slično kao i Silbljani, udružuje se uglavnom sa brodovlasnicima iz Malog Lošinja.

Zadrani također posjeduju jedrenjake i duge i velike obalne plovidbe. Ali i po broju brodova i po tonaži dolaze na drugo mjesto poslije Silbe i Premude. Vlasnici iz Zadra posjeduju jedrenjake ovih tipova: peota,[8] peleg, goleta, brigantin, bark i brik-škuner. Dok brodovlasnici iz Silbe i Premude imaju poslovne veze sa Lošinjanima i Riječanima, dotle Zadrani sudjeluju kao karatisti sa Dubrovčanima (goleta »Soko«, brigantin »Benja Caboga«, bark »Gino«). Bilo je dva slučaja udruživanja sa jednim brodovlasnikom iz Pelješca i jednim iz Lošinja. I ovdje se kao i kod Silbljana vidi, da su Zadrani potpuni vlasnici sa svih 24 karata kod brodova manje tonaže. Ova je pojava razumljiva, jer rizik poslovanja s većim brodovima na dužim i težim putovanjima (Atlantik, Crno more) zahtijeva udruživanje većeg broja osoba, koji mogu između sebe podijeliti rizik i na taj način lakše mogu snositi eventualnu štetu i gubitak.

Kao vlasnici, odnosno suvlasnici zabilježeni su ovi Zadrani: Petar Burattini pok. Josipa, Vjekoslav Crespi, Mate Jeričević, Josip Marinić (iz Silbe?), Nedjeljko Ceolin, Marko Perlini, Mihajlo Jakšić, A. Orlando, Mate Stančić, Petar Marčetić,[9] Ante Carić pok. Andrije i dr. Mihajlo Klaić, tada (1858. godine) nastanjen i zavičajan u Zadru. Ukupno 12 brodovlasnika.

Šibenik uglavnom posjeduje jedrenjake manje tonaže (pelege, logere) upisane većinom u kategoriju brodova velike i male obalne plovidbe. Posjeduju Šibenčani i četiri broda veće tonaže (jedan škuner, jedan brigantin i dva barka). Brodovlasnici se udružuju sa brodovlasnicima iz drugih mjesta. Najviše se udružuju sa Trogiranima, Bokeljima (Baošić), Trščanima, Kostrenjanima i privrednicima iz Srednje Dalmacije (Split, Brač). Povod ovom udruživanju nije bilo samo podjela rizika pomorske plovidbe, već je udruživanje bilo zasnovano i na trgovačkoj djelatnosti, t. j. prodaji i kupovini raznih dobara, a najviše radi plasiranja svojih vlastitih proizvoda (naročito vino).

Kao vlasnici, odnosno suvlasnici zabilježeni su ovi Šibenčani: Ivan Lapenna pok. Franje, Ivan Kirigin Nedjeljkov, Faust Inchiestri Markov,

Vicko Rossini, Dimitrije Kovačević pok. Tome, V. Radić, Nikola Grubišić Božidara, Ljubislav Kovačević, Ante Vidović i Marija Bartoletti. Ukupno ih je zabilježeno deset vlasnika brodova. Tonaža brodova šibenskih brodovlasnika kreće se između 31 do 324 tona nosivosti.

Zlarin posjeduje isključivo jedrenjake upisane u kategoriju brodova velike i male obalne plovidbe. Uglavnom ovdje vidimo pelege, bracere i logere, a tonaža im se kreće između 10 do 33 tona nosivosti. Jedini jedrenjak duge plovidbe bio je (1868. godine) loger »Tre cugini«, 447 tona nosivosti, vlasnost obitelji Beban.

Kao vlasnici brodova zabilježeni su ovi Zlarinjani: Toma, Nikola i Ivan Beban, Toma Tabulov pok. Jerolima, Ivan Miško, Mate Kalopus (Kaloper?), Marko Stupin, Šime Marović, Ivana udova San, Mate, Petar, Ante i Stjepan Adum, Ivan Kaloper Stjepanov, Toma Manoš i Nikola Makale.

Ovdje vidimo, da su bilo potpuno bilo djelomično, vlasnici isključivo sami Zlarinjani. Udruživanje sa ostalim pomorskim privrednicima iz drugih mjesta, ovdje, u Zlarinu, nije zabilježeno.

Podaci dati u službenim izdanjima tadašnjih pomorsko-upravnih vlasti raspoređuju u odgovarajuće pomorske okruge brodove duge plovidbe na temelju mjesta zavičajnosti vlasnika, odnosno one osobe, koja posjeduje najveći broj karata (glavnog suvlasnika). Za brodove ostalih kategorija plovidbe raspored je izvršen na temelju luke pripadnosti broda. Tako vidimo, da su na temelju zavičajnosti glavnog suvlasnika broda bili 1866. godine u zadarsko-šibenskom pomorskom okrugu ovi brodovi duge plovidbe:

1 bark	od 524 tona
1 brik	od 370 tona
1 škuner	od 150 tona
3 broda sa ukupno	1.044 tone nosivosti

Godine 1868., posljednje godine, kad su brodovi ove kategorije plovidbe bili zabilježeni u ovom pomorskom okrugu, bili su jedan bark, dva brika i jedan loger (4 broda) sa ukupnom tonažom od 1.405 tona.

Prema već iznesenim podacima vidimo broj brodova duge plovidbe, u kojima su bili u toku druge polovine XIX. stoljeća sudionici i zapovjednici osobe sa zavičajnim mjestom iz zadarskog pomorskog okružja. Tako su bili iz Silbe i Premude suvlasnici na 14 brodova, iz Zadra na tri, iz Šibenika na četiri, a iz Zlarina na jedan jedrenjak duge plovidbe. Ukupno na 22 broda.

U registar brodova velike obalne plovidbe (proširena i ograničena) bili su zabilježeni ovi tipovi jedrenjaka u zadarskom pomorskom okrugu: brik-škuner, škuner, loger, trabakul, bracera, peota, peleg, leut i gaeta. Prva tri spomenuta tipa jedrenjaka (brik-škuner, škuner i loger) – ovaj posljednji prelazi za dvije godine, 1882. i 1883., u kategoriju duge plovidbe, zastupani su s najviše po dva broda svakog tipa. Trabakuli su u toku cijele druge polovine XIX. stoljeća više-manje brojčano jednako

zastupani. Tu ne vidimo neki veći pad ili porast. Godine 1868. bilo je 53 trabakula, a pedeset godina kasnije 44. Razlika je samo devet brodova. Sličan je slučaj i sa bracerama. Kod leuta i gaeta vidimo u početku nagli pad. Godine 1871. bilo ih je 237, a slijedeće 1872. godine samo 140. Godine 1880. bio je najmanji broj leuta i gaeta, i to samo 36. Tek pri koncu stoljeća broj se popeo na 91. Prvi nagli pad (1872. godine) vjerovatno je nastao zbog toga, što su brodovi ovog tipa bili prebačeni u drugu kategoriju, u ribarice. Ovi tipovi brodova – leuti i gaete – naročito oni manje tonaže, po svojoj konstrukciji i odgovaraju više za ribarske potrebe, nego da bi mogli korisno poslužiti za pomorski transport. Tako 1872. godine, kad opada broj leuta, gaeta i čamaca vidimo, da se iste godine broj ribarica povećao sa 52 na 364. Prema tome u godinama poslije 1872. samo se veći leut i gaeta smatra brodom, koji može da posluži i za brodarsku djelatnost, te se i dalje vodi u registru brodova obalne plovidbe. Manji leuti i gaete, pogodniji za ribarstvo, prelaze stalno u kategoriju ribarica.

Godine 1879. bilo je u zadarsko–šibenskom rajonu ukupno 172 broda sa 2.318 tona upisano u kategoriju brodova velike i male obalne plovidbe. Počevši od 1880. godine podaci daju poseban pregled za brodove velike obalne plovidbe i poseban za brodove male obalne plovidbe.

Niže navodimo tabelu, kako su bili 1880. godine raspoređeni brodovi male obalne plovidbe po mjestima zadarsko–šibenskog okružja, a na osnovu luke pripadnosti. Mjesta su poredana po broju brodova.

Redni broj	Mjesto	Brodovi	
		broj	tonaža
1.	Zlarin	36	439
2.	Pag	19	156
3.	Ist	17	543
4.	Sale	17	152
5.	Nin	15	221
6.	Rab	13	112
7.	Silba	12	138
8.	Novigrad	10	258
9.	Zadar	8	81
10.	Šibenik	7	112
11.	Rogoznica	5	20
12.	Biograd	4	28
13.	Obrovac	4	19
14.	Molat	2	23
15.	Novalja	1	7
16.	Primošten	1	4
17.	Vodice	1	5
18.	Tijesno	ništa	—
19.	Skradin	ništa	—
	Ukupno broj brodova	172	

Godine 1882. bilo je ukupno 187 brodova male obalne plovidbe sa 2.160 tona. Te godine od 77 mjesta zadarsko–šibenskog okružja 33 mjesta su posjedovala brodove male obalne plovidbe. Na prvom mjestu po broju brodova nalazio se Zlarin sa 28, pa Pag sa 21, Rab sa 18, Iž Veli sa 13, Tribanj sa 12, Vinjerac sa 10, a po 6 Silba, Olib i Šibenik. Ugljan je imao 7, te Kukljica i Prvić Šepurine po pet brodova. Potkraj stoljeća, t. j. 18 godina kasnije, od ukupno 218 brodova male obalne plovidbe Zlarin je ponovo na prvom mjestu sa 22 broda, pa slijedi Pag sa 21, Iž Veli sa 20, Rab sa 15, Kukljica sa 12, Ugljan, Vinjerac, Zadar (bez parobroda) svaki po 11, dok Olib ima 9 brodova.

Ribarice, čamci i prijevoznice

Ribarica je bilo 1880. godine u ovom zadarsko–šibenskom okružju 217. Po mjestima broj ribarica bio je ovako raspoređen:

Redni broj	Mjesto	Broj	Redni broj	Mjesto	Broj
1.	Šibenik	55	11.	Tijesno	5
2.	Sale	50	12.	Biograd	4
3.	Novalja	25	13.	Rogoznica	1
4.	Rab	18	14.	Ist	—
5.	Zadar	13	15.	Molat	—
6.	Silba	12	16.	Nin	—
7.	Zlarin	10	17.	Obrovac	—
8.	Novigrad	10	18.	Skradin	—
9.	Pag	8	19	Vodice	—
10.	Primošten	6			
Ukupno 217 ribarica					

Godine 1882. 24 mjesta od 77 nabrojenih u popisu imala su ribarica u ukupnom broju 232. Dok potkraj stoljeća bilo je u ovom okružju ukupno 445 ribarica sa 1.179 tona. Tada na cijelom našem Primorju, a koje je spadalo pod jurisdikciju austrijske Pomorske vlade u Trstu, bilo je 3.571 ribarica sa 8.408 tona. Prema tome od ovih ukupnih brojeva na zadarsko–šibensko okružje otpadalo je po broju 12,5%, a po tonaži 14,1%.

U ovom istom vremenu, t. j. potkraj stoljeća, od 112 mjesta ovog pomorskog okružja najviše ribarica je bilo u Krapnju, i to 78. Slijedi Sale sa 37, Molat sa 24, Iž Mali sa 26, Ist i Prvić Luka svaki po 22, Zlarin 19, Rogoznica sa 18, Žirije sa 15, Pag sa 14, Novigrad, Kukljica, Vrgada i Vir svaki po 12, a ostala mjesta ispod deset ribarica.

U nijednom pomorskom rajonu na našoj obali nije zabilježen toliki broj čamaca i prijevoznica za teret[10] koliko u ovom zadarsko–šibenskom okružju.

Godine 1868. vidimo 1.241 čamac, 1872. godine 601 (najmanji broj), da 1882. godine broj bude najveći, i to 1.347 čamaca. Godine 1879. bilo je u ovom okružju 1.222 čamca sa 3.632 tone. Te iste godine na cijelom našem primorju (nadležnost Pomorske vlade u Trstu, t. j. bez Ugarskog dijela) bio je ukupno 3.701 čamac sa ukupno 9.051 tona. Prema tome od ovog ukupnog broja čamaca na cijeloj obali na zadarski okrug otpada 33% po broju, a 40,1% po tonaži.

Ova nam tabla daje prikaz, kako je bila 1879. g. ova vrst lađe raspoređena po mjestima ovog pomorskog rajona. Mjesta su poredana po broju čamaca.

Redni broj	Mjesto	Broj	Redni broj	Mjesto	Broj
1.	Tijesno	184	11.	Novigrad	38
2.	Zadar	169	12.	Ist	25
3.	Sale	143	13.	Molat	21
4.	Zlarin	120	14.	Novalja	21
5.	Biograd	117	15.	Vodice	15
6.	Šibenik	103	16.	Nin	9
7.	Rab	93	17.	Skradin	6
8.	Rogoznica	59	18.	Primošten	5
9.	Silba	50	19.	Obrovac	—
10.	Pag	44			
	Ukupno 1.222 čamaca i prijevoznica				

Tri godine kasnije, t. j. potkraj 1882. godine od 77 mjesta zadarskog pomorskog okružja sva su mjesta posjedovala čamce, osim četiri mjesta: Lopar, Kampor, Sv. Petar na Rabu i Nin. I ove godine na prvom je mjestu Tijesno sa 120 čamaca, pa slijedi Rab i Kukljica po 93, Preko sa 88, Šibenik i Rogoznica, svako mjesto po 56, Pag sa 44, Pašman 35, Prvić Šepurine 33, a oko 20 čamaca imala su mjesta Silba, Ist, Vinjerac, Iž Mali i Iž Veliki, Tkon, Neviđane, Vrgada, Zlarin, Prvić Luka, Kaprije, Sv. Eufemija i Kale. Neka su mjesta imala samo po jedan ili dva čamca kao na primjer Ražanac, Starigrad, Vir, Brgulje, Petrčane, Božava, Ugljan, Turanj, Bibinje. Potkraj stoljeća u 112 mjesta ovog rajona bilo je 2.126 čamaca u ukupnoj tonaži od 4.372 tona. Ponovo je Tijesno na prvom mjestu, a zatim slijedi Zadar sa 106, pa Krapanj, Šibenik i Betina po 86, Prvić Šepurina 84 i Preko 76.

Iz ovog dosadašnjeg prikaza možemo vidjeti, koja su se mjesta zadarsko–šibenskog okružja bavila brodarstvom, a koja ribolovom. Brodarstvom u dugoj plovidbi bavili su se stanovnici Silbe, Zadra, Šibenika i Premude. Velikom i malom obalnom plovidbom bavili su se uglavnom iz ovih mjesta: Zlarin, Pag, Ist, Sale, Nin, Rab, Silba, Novigrad, Zadar, Šibenik i Iž Veli. Ribarstvom su na prvom mjestu Sale, pa Iž Mali, Novalja, Molat, Ist, Zlarin i Zadar.

Zadarsko pomorsko okružje obuhvaća kraj, gdje je razvedenost naše obale najveća. I što je obala više razvedenija, to više imamo čamaca. Jer se tek pomoću brodarstva može stvoriti ekonomsko jedinstvo arhipelaga: otoci više nisu izolirani, te se njihova različita privreda može jedno s drugim nadopunjavati. S jednog otoka ide se na drugi ili se ide do kopnene obale radi obavljanja raznih poljoprivrednih, stočarskih, obrtnih, trgovačkih poslova. Veza je potrebita i sa svojim prirodnim gravitacijskim središtem (Zadar, Šibenik) radi obavljanja raznih i neprivrednih poslova (zdravstvena pomoć, škola, upravni i sudski poslovi). Tako vidimo, da se iz Vinjerca ide u Starigrad po drvo, iz Iža ide se u Privlaku vozeći ulje, a na povratku vino. Iz Oliba se vozi u Zadar drvo, iz Kukljice se ide na Lavdaru vaditi kamen, koji se kasnije prevozi za Zadar. Iz Sale se vozi riba. Iz Pašmana, Kukljice, Neviđana, Betine (u Modrave) ide se na kopno radi obrađivanja zemlje. Pored važne funkcije prijenosa vode za vrijeme sušnih ljetnih dana čamcima se obavljaju i vjerske funkcije (Nin, Kukljica).

U ovom rajonu je brod zaista spojio čovjeka s morem, te je brod postao njegov najvažniji pomoćnik u vršenju svakodnevnih poslova. Brod mu je omogućio da može iskoristiti prirodna bogatstva svog okruga. I ova je činjenica čovjeka prisnije povezala s ovim elementom, morem. I kao što su trgovačka umješnost, kapital i dobre veze sa jakim trgovačkim središtima stvorili materijalnu osnovu za brodarstvo, tako je ovaj kraj, baš pomoću ovog malog, neuglednog plovila, stvorio pomorca. Jer je poznato – a na to ćemo se kasnije ponovo osvrnuti – da je baš ovaj kraj davao i daje relativno ne samo najveći broj, nego i odlične mornare našoj i dugoj i velikoj i maloj obalnoj plovidbi, kao i ribarstvu.

Parobrodi velike i male obalne plovidbe

Prvi parobrod, koji se pojavljuje u ovom pomorskom okružju, bio je onaj, koji je nabavio 1881. godine Ante Šupuk iz Šibenika.[11] Dao mu je ime »Šibenik«, imao je 37 BRT, 16 NRT, stroj je razvijao 28 KS. Sagrađen je bio u Gloucesteru 1875. godine, a bio je željezne gradnje s pogonom na vijak (još su se tih godina brodovi dijelili na brodove, koji imaju pogon na vijak i na brodove s pogonom na bočne kotače). »Šibenik« je bio upisan u registar brodova male obalne plovidbe, a luka pripadnosti mu je bila Zadar. Godine 1885. brodom zapovjeda Danijel Makale iz Zlarina. Godine 1889. ovaj parobrod kupuje Pio Negri iz Šibenika te mu slijedeće godine daje i novo ime »Primo«.

Drugi je parobrod, koji se pojavljuje u ovom okružju, parobrod »Vrana«, nabavljen 1888. godine. Kupila ga je obitelj Borelli iz Zadra, a brodom je zapovijedao Josip Manzoni iz Punta. Ovaj mali parobrod imao je 43 BRT, stroj je razvijao snagu od 16 KS, a sagrađen je bio u Mlecima 1850. godine. Međutim već slijedeće godine ovog broda više nema u popisu.

Pio Negri, Andrija Zafranović i Krsto Ježina, svi iz Šibenika, kupuju 1891. godine od Bonačića iz Milne parobrod sagrađen od drva »Neda«. Svi vlasnici sudjeluju po 8 karata svaki. Zapovijeda Andrija Zafranović. Brod je imao svega 11 BRT, a sagrađen je bio u Korčuli 1888. godine. Poslije četiri godine brod je bio prodan P. Napoliju iz Trsta. Te iste 1891. godine Pio Negri kupuje od Mihajla Pianija iz Trsta novi parobrod, kojem daje ime »Secondo« (prije se zvao »Elvira P.«). To je bio brod građen od željeza, imao je 18 BRT, a sagrađen je bio u Trstu 1868. godine. Slijedeće 1892. godine Pio Negri nabavlja još jedan parobrod te mu daje ime »Iniziatore«. To je bio broj od 37 BRT, građen u Trstu 1883. Prvi se zapovjednik spominje Ivan Blasić. Ove iste godine nabavlja Pio Negri novi brod sagrađen u Malom Lošinju 1891. godine, od 42 BRT te mu daje ime po prvom brodu »Primo«. Zapovjednik je bio Antun Brajević–Vujica (1895. g.).

Josip Perlini iz Zadra nabavlja 1891. godine dva parobroda, i to »Airone« od 64 BRT, i »Rondine« od 65 BRT. Prvi je bio sagrađen 1891. godine u Malom Lošinju, a zapovjednik je bio Josip Rasol iz Silbe. Drugi je bio sagrađen također u Malom Lošinju iste 1891. godine, a zapovijedao je Antun Consolari. Josip Perlini nabavlja i treći parobrod te mu daje novo ime »Falce« (prije se zvao »Primorac« pa »Vinodolac« te je bio vlasništvo Brodarskog društva iz Senja). Ovo je bio brod od 49 BRT, sagrađen u Trstu 1875. godine, drvene konstrukcije. Brodom je zapovijedao Nedjeljko Sambunjak iz Silbe. Te iste godine, 1891., Pio Negri nabavlja novosagrađeni parobrod u Malom Lošinju od 67 BRT te mu daje ime »Tommaseo«. Brodom je zapovijedao Andrija Zafranović.

»Falce«, »Rondine« i »Airone« prelaze 1895. godine u vlasništvo novoosnovanog brodarskog poduzeća u Zadru »Società di navigazione à vapore ‚Zaratina'« (Direkciju su vodili Manfred Cotić, Josip Filippi i Aleksandar Mandel).

Godine 1896. Pio Negri nabavlja ponovo jedan parobrod od 45 BRT, sagrađen 1872. godine u Southamptonu. Daje mu ime »Krka«, a zapovjednik broda je Ivan Bolmarić.

Ante Adum iz Zlarina također kupuje 1897. godine jedan parobrod, kojem daje ime »Zlarin«. To je bio brod od 94 BRT, sagrađen 1866. godine u Kielu. Zapovjednik je D. Makale. Ovaj je brod 1898. godine prekupio Pio Negri.

Svi dosada spomenuti parobrodi bili su upisani u kategoriju brodova male obalne plovidbe. Prvi parobrod upisan u kategoriju brodova velike obalne plovidbe bio je »Sebenico«, nabavljen 1898. godine. Vlasnik je bio Pio Negri, a sagrađen je bio iste godine u Malom Lošinju. Zapovjednik je bio Mate Martinolić. Pio Negri i dalje nabavlja. Tako vidimo, da 1899. godine kupuje parobrod »Risorto« od 110 BRT i 63 NRT, sagrađen 1886. godine u Malom Lošinju. Zapovijeda Jakov Knežević. »Zaratina« nabavlja također iste, 1899. godine, novi parobrod, koji dobiva ime »Nibbio«, a ima 112 BRT, 39 NRT. Zapovijeda Ivan Rasol iz Silbe.

Iz prednjeg izlaganja smo vidjeli, da se prvi parobrodi u zadarsko–šibenskom pomorskom rajonu pojavljuju u doba, kad brodarstvo na jedra već vidno opada. Dugogodišnja borba između prirodnog pogona pomoću vjetra i novog, tehničkog pogona na paru, završava pobjedom posljednjeg. U ovom novom razdoblju razvitka brodarstva, vidimo, da su središta novih parobrodarskih poduzeća ostala uglavnom ista, kako je i prije bio slučaj za doba brodova na jedra: Zadar, Šibenik i Zlarin. Otpali su jedino Silba i Premuda. I kao što je u ovom pomorskom području brodarstvo bilo za doba jedrenjaka orijentirano uglavnom na obalnu plovidbu, tako i sada vidimo, da se za doba parobroda orijentira na istu kategoriju plovidbe. I sada kao i prije jači, snažniji ekonomski, financijski i prometni centri privlače sve veću tonažu. Silba i Premuda, orijentirani na dugu plovidbu sa jedrenjacima, bili su najprije i najosjetljivije pogođeni. Preokretom sa jedrenjaka na parobrode Silba gubi uložene kapitale, a za parobrodarstvo je potreban ne samo dotadašnji, već i mnogo jači kapital. I tako se Silbljani i Premuđani ne angažiraju više u brodarstvu kao brodovlasnici, već samo kao pomorsko–saobraćajno osoblje. Zato mnogi ostavljaju svoj otok i polako iseljuju bilo u druge naše i strane pomorske centre, bilo u Ameriku ili Australiju.[12] Stanovnici Premude, pored iseljavanja, orijentiraju se više na ribarstvo. Tako već 1903. godine osnivaju svoju Ribarsku zadrugu, danas jednu od najstarijih na našoj obali. Istu pojavu iseljivanja i iz istih razloga vidit ćemo kasnije i kod Zlarinjana, Ižana i drugih, kad im osnovna privreda, pomorstvo, opada.

Razvoj parobrodarstva, naročito u Zadru i Šibeniku, kretao se relativno dosta povoljno. Tako vidimo, da je već potkraj stoljeća bila u ovom pomorskom okružju flota od 11 parobroda, i to šest parobroda male obalne plovidbe sa ukupno 395 BRT i jedan parobrod velike obalne plovidbe od 297 BRT, koji su svi pripadali brodarskom poduzeću »Pio Negri« u Šibeniku, te četiri parobroda male obalne plovidbe sa ukupno 290 BRT, koji su pripadali poduzeću »Navigazione á vapore Zaratina«.

Dobar napredak u razvoju parobrodarstva omogućen je bio, što je u ovom kraju bio stvoren jaki udruženi kapital, koji je potreban, da bi se ova nova industrija osnovala i održala. Dotadašnji sistem suvlasništva na karate nije više zgodan. Stvaraju se dionička društva. Tako se pojedinačni vlasnici udružuju i stvaraju poduzeća na novim postavama. Pio Negri se udružuje sa Šupukom, Zafranovićem, Ježinom i t. d. Zlarinjanin A. Adum godinu dana nakon kupnje svog parobroda »Zlarin« istog ustupa Pio Negriju i postaje suvlasnik. Od početnog brodovlasnika J. Perlinija iz Zadra stvara se nekoliko godina kasnije novo poduzeće »Zaratina«, da bi se i ovo poduzeće 1907. godine fuzioniralo sa nekoliko ostalih parobrodarskih poduzeća iz sjeverne i srednje Dalmacije: Rismondo, Topić, Negri. Istina, jači financijski centri Trst i Rijeka i dalje privlače, te se i ovdje, u Zadru, kao i u Dubrovniku, a mnogo ranije i u Boki Kotorskoj, vidi seljenje poduzeća prema sjevernom Jadranu.[13]

Službeni podaci, koji su nam na raspolaganju, a odnose se na brodogradilišnu djelatnost ovog zadarsko–šibenskog okružja, dosta su manjkavi i nepotpuni, iako se objavljuju za cijelu obalu već od 1858. godine. Prema tim podacima vidimo, da su u pomenutom razdoblju druge polovine XIX. stoljeća postojala i djelovala samo ova brodogradilišta i škverovi[14]: u Šibeniku brodogradilište, u Zadru do 1888. godine škver, a kasnije brodogradilište, i – kao treće i posljednje – škver u Betini (Tijesno). Prema navedenim podacima djelatnost ovih brodogradilišta, odnosno škverova bila je ovakva:

U Šibeniku od 1875. do 1893. godine novo sagrađenih brodova bilo je ukupno 10, a čamaca 42. Popravljeno je bilo 24 broda, 91 čamac i 1 parobrod.

U Zadru je bilo od 1887. do 1898. godine novosagrađeno: 1 brod i 12 čamaca, popravljeno je bilo 54 brodova, 30 čamaca i 1 parobrod.

U Betini je od 1896. do 1898. godine sagrađeno ukupno 35 čamaca, dok popravci nisu zabilježeni.

Broj osoblja uposlenog na ovim brodogradilištima bio je u Šibeniku najveći 1877. godine, i to 21 radnik, a najmanji 1879. godine, kad je bilo svega 8 brodograditelja. U Zadru je najveći broj radnika bio 1898. godine, kad ih je bilo 18, a najmanji 1892. godine, kad ih je bilo svega 9. U Betini je bilo 1896. godine 16, a 1897. godine 18 brodograditelja.

Od ukupno 16 raznih zvanja tada zastupanih u brodogradnji u ovim spomenutim radilištima bilo je zastupano do najviše 12 zvanja. Nisu bila u ovom okružju zastupana visoko ili specijalno kvalifikovane struke, što je i razumljivo s obzirom na opseg, namjenu i vrst rada ove proizvodne djelatnosti, a koja je bila uglavnom usmjerena za pokriće domaćih, lokalnih potreba.

Ipak brodograđevna djelatnost je mnogo intenzivnija u ovom pomorskom okružju, nego što službene statistike pokazuju. Brodograđevni obrt nije bio razvijen samo u spomenuta tri mjesta. U popisu brodova smo našli, da je pieleg »S. Giovanni Battista« od 28 tona nosivosti, vlasnost Mate Belića iz Visa, bio 1850. godine sagrađen u Obrovcu. Ne registrira se ni gradnja pielega od 30 tona nosivosti »Zrinović Nikola«, koji je bio 1868. godine sagrađen u Zlarinu, vlasnost Mate Aduma. U popisu jahta vidimo, da je kuter »Rinato«, vlasnost A. i O. Martinolića iz Malog Lošinja, bio sagrađen u Zadru 1865. godine. Godine 1886. bile su u Betini sagrađene dvije bracere svaka od 7 tona nosivosti »S. Anastasia« i »S. Antonio«. A djelatnost brodogradilišta u Šibeniku se registrira tek od 1866. godine, Zadra počevši od 1887. godine, a Betine od 1896. godine. Treba napomenuti, da se za sva brodogradilišta i škverove u pomenutim statistikama bilježe ne samo novogradnje i popravci velikih i većih brodova, već i čamaca i ribarica.

Da je postojao razvijen brodograđevni obrt u ovim krajevima, i to ne samo u ova tri spomenuta mjesta, dokaz je veliki broj čamaca. Tako na

pr. vidimo, da je 1886. godine bilo u ovom okružju 374 ribarica i 1.272 čamca. Sigurno, da su se svi ovi mali brodići gradili i popravljali na mjesnim škverima. Gore izneseni primjeri, da su se gradili i nešto veći brodovi, pielezi i bracere, dokaz su razvijenijeg majstorskog umijeća. Ne može se pristupiti gradnji nešto većeg broda, ako se ne pozna dovoljno ovaj zanat. A za dobro poznavanje brodograditeljskog zanata potrebno je dugogodišnje iskustvo, koje se stjecalo praksom na samom radu i prenošenjem znanja od starijih na mlađe.

Arhivski podaci, koji bi nam mogli dati tačniju i jasniju sliku i o ovoj pomorskoj djelatnosti, nažalost, nestali su, kao što je nestao i arhivski materijal, koji bi nam mogao dati podatke o ostalim granama pomorske privrede i trgovine. Osobito je potpuno nestao arhiv malih mjesta i naselja zadarskog pomorskog okružja naročito u toku II. svjetskog rata. Pouzdano se može utvrditi, da je brodogradnja za manje brodove, ribarice i čamce, bila jako razvijena, i to iz razloga, što vidimo, da procentualno ovaj kraj ima i najveći broj baš ovih tipova plovnih objekata.

Građevni materijal za ova brodogradilišta uglavnom se dobavljao iz naših krajeva, i to borovina iz Dalmacije, a iz Hrvatske i Istre hrastovina, jelovina i bukovina. Željezo i ostali metali, uglavnom veoma male količine, jer se radilo o drvenim konstrukcijama, nabavljalo se iz Trsta.

Pomorci

Statistike ne daju tačne podatke o zavičajnosti pomoraca nižih zvanja, kao što su na primjer vođe palube i stroja, kormilari, mladići, sobari, kuhari, ložači i ugljenari. Donekle su najtačniji podaci o kapetanima duge plovidbe i poručnicima. Djelomični su podaci o upraviteljima velike i male obalne plovidbe.

Prema navedenim statistikama na dan 1. siječnja 1868. godine bilo je u tadašnjoj trgovačkoj mornarici uposleno ukupno 23.415 pomoraca. Ovdje su uključena bila oko 18 raznih pomorskih zvanja, počevši od kapetana duge plovidbe, pomorskog strojara, kormilara, tesara, ekonoma, kadeta do ložača i ugljenara. Po kategorijama plovidbe u ovoj statistici obuhvaćeni su, pored duge i velike i male obalne plovidbe, također i posade ribarica. Od ukupno spomenutih 23.415 pomoraca, bilo je sa područja Dalmacije (sjeverna, srednja i južna sa Bokom Kotorskom) ukupno 12.439 pomoraca, odnosno nešto preko 53%. Od ovih 12.439 osoba iz zadarsko–šibenskog područja otpada:

duga plovidba	35
velika i mala obalna plovidba	1296
ribarice	208
Ukupno pomoraca	1539

odnosno oko 12,3% od ukrcanih pomoraca iz Dalmacije. (U ovom broju od 1.539 pomoraca nije uračunat broj vlasnika čamaca i prijevoznica, a kojih statistika bilježi sa 2.482 osobe.) Ukupni broj pomoraca iz zadarsko–šibenske regije bio bi veći, i to iz razloga, što su ukrcani pomorci bili podijeljeni po pomorskim okruzima ne po stvarnoj pripadnosti dotičnog pomorca, već na osnovu zavičajnosti vlasnika ili glavnog suvlasnika broda. Ova je podjela vršena za brodove duge plovidbe. Za brodove obalne plovidbe, kao i za ribarice podijela je vršena na osnovu luke pripadnosti broda. Ovaj drugi način podjele je mnogo tačniji, jer su vlasnici manjih brodova uglavnom ukrcavali za posadu ili svoju bližu i dalju rodbinu ili svoje sumještane. Podjela – vršena samo kod brodova duge plovidbe – na osnovu zavičajnosti vlasnika broda ne daje tačnu sliku. Tako smo iz prijašnjih izlaganja vidjeli, da je iz ovog pomorskog okružja bilo zaposleno samo 35 pomoraca u dugoj plovidbi, što nikako ne odgovara pravom stanju. Prema tome navedeni postotak od 12,3% je mnogo veći, jer smo iz spomenutih primjera vidjeli, da imamo brojne zapovjednike rodom iz Silbe, koji zapovijedaju brodovima duge plovidbe, a koji su brodovi upisani u druge pomorske okruge. Na osnovu zavjetnih slika i uspomena po crkvama ili kod raznih pomorskih obitelji – danas skoro jedini dokumenti – vidimo, da su na jedrenjacima u vlasništvu Lošinjana, Istrana i drugih ukrcani pomorci iz ovog rajona. Na osnovu tih dokumenata vidimo velik broj Zlarinjana, Silbljana, Ižana i t. d., koji plove i na parobrodima, naročito na parobrodima Lloyda.[15]

Najveći broj zaposlenog osoblja iz ovog pomorskog okruga bio je 1883. godine – ne računajući dugu plovidbu – ukupno 4.496 pomoraca. Od ovog broja otpada na obalnu plovidbu 488 osoba, odnosno 11,4% od cjelokupnog broja pomoraca uposlenog u ovoj kategoriji plovidbe. Kod ribarica vidimo veći broj, i to 989, odnosno oko 12%, a kod čamaca 3.019 osoba, odnosno oko 39%.

U razdoblju od 1850. pa do 1900. godine bilo je osposobljeno za kapetane duge plovidbe i poručnike trgovačke mornarice ukupno 53 pomoraca, koji su imali zavičajnost u zadarskom pomorskom okrugu. Na prvo mjesto po broju osposobljenih kapetana i poručnika dolazi Zadar sa 17 osoba, pa Silba sa 16, Šibenik sa 9, Premuda sa 5, Zlarin sa 3, dok Sale, Ist i Rab sa po jednom.

Iz Zadra su bili osposobljeni ovi kapetani duge plovidbe i poručnici: Josip Vušković Ivanov, A. Ceolin Tomin, Ivan Karletcki, Eugen Perini Josipov, Angelo Orlando, Ivan de Grisogono, Petar Niseteo Nikolin, Nikola Marčetić Ivanov, Emil Cippico, Rikard Dragović, Juraj de Franceshi, Vjekoslav Bertuzzi, Rudolf i Vjekoslav Arnerić, Franjo Lanza, Šimun Perić i Anton Grošeta.

Iz Šibenika: Mate Petranić, Nikola Grubišić, Henrik Trevisani, Ante Vidović Josipov, Ugo Laneve Jurjev, Ugo Bersa, Franjo Marinković, Marko Šupuk, Anton Mitis Franjin.

Iz Silbe: Nedjeljko, Ante i Vinko Silvestrići, Ivan Marinić Josipov, Ivan Bogdanić Gašparov, Ante Lončarić, Toma Ivan Lončarić Kazimi-

rov, Valentin Sambunjak Nedjeljkov, Nedjeljko Bernetić Šimunov, Anton Bernetić Nedjeljkov, Šime Bernetić, Mate Car Matin, Ivan Paulina Ivanov, A. Supičić Bartulov, Ivan Stjepan Rasol i Josip Garofolo.

Iz Sale: Faust Lorini Tripunov.

Iz Raba: Krsto Tomašević.

Iz Ista: Mate Šegarić Šimunov.

Iz Zlarina: Ante Beban Nikolin, Mate Kandijaš i Stjepan Sutina Petrov.

Iz Premude: Sveto Lovrović, Pavao Smirčić Pavlov, Anton Smirčić Ivanov, Špiro Smirčić Jurja i Ante Đadrošić.

Statistike ne daju tačne podatke o osposobljenim pomorcima za zvanja upravitelja velike i male obalne plovidbe. A poznato je, da su postojale pomorske škole u Zadru i Silbi. Ova posljednja škola (tačnije tečaj) radila je punih 29 godina (1882. do 1907. godine), a bila je namijenjena prvenstveno za izobrazbu upravitelja obalne plovidbe. Ovaj tečaj na Silbi svake je godine pohađalo prosječno oko šest đaka.[16]

I ovdje kao i u drugim predjelima na našoj obali vidimo i djelomičnu pojavu povremenog ili sezonskog rada u pomorskoj privredi. Ovaj povremeni rad, uposlenje zavisi uglavnom od dva faktora. Prvi bi bio taj, što kapaciteti pomorske privrede ne mogu odjednom da uposle svu radnu snagu, koja se nudi. S druge strane, ponuda će biti veća, ukoliko prinos odnosno ekonomski potencijal zemlje nije tolik, da se dobije onaj minimum potrebit za egzistenciju ovog stanovništva.[17] Ukoliko je veći razmjer između ova dva spomenuta faktora, utoliko imamo veću ili manju pojavu sezonskog ili povremenog rada u pomorstvu. Manja pojava ovog sezonskog rada vidi se kod onih stanovnika, gdje je privredna snaga zemlje bila potpuno nedovoljna, da ih sve prehrani. To je slučaj kod Silbe, Premude, Zlarina, Iža i drugih mjesta. Ovdje su ne samo brojniji pomorci, već i stalniji. Kod Ugljana ili Zverinca ova pojava sezonskog rada je veća zbog toga, što je prinos otoka bolji.

Još treba spomenuti kao vrlo karakterističnо za ovo pomorsko okružje i specijalizaciju u nekim nižim pomorskim zvanjima. Tako na primjer stanovnici nekih mjesta ili otoka posvećuju se uglavnom jednom određenom brodskom zvanju. Vinjerčani uglavnom rade kao brodski kuhari ili konobari. Vrgada daje uglavnom ložače i ugljenare. Zlarin, Iž Veli, Lukoran, Sutomišćica pretežno daje palubno osoblje (vođe palube, kormilare, mladiće). I ovdje, kao što je istaknuto kod brodogradnje, zvanje prelazi od starijih na mlađe, od oca na sina.

Pri završetku ovog poglavlja možemo dati opću karakteristiku, ne ulazeći u pojedinosti, da se stanovnici zadarskog okružja više posvećuju pomorstvu. Stanovnici šibenskog rajona orijentirani su više prema kopnu, prema poljoprivredi, stočarstvu i donekle ribarstvu.[18]

*

* *

Promatrati ovu zadarsko–šibensku regiju istim materijalnim pokazateljima i istim metodama kao i ostala pomorska područja na našoj obali, nemoguće je i nepravilno. Nemoguće je, jer statistike ne bilježe one bezimene stvaraoce i radnike u pomorskoj privredi. Bilježe se imena brodova, i to prvenstveno samo većih. Bilježe se imena brodovlasnika i kapetana duge plovidbe, t. j. onog osoblja, kojem je povjerena i uprava i vodstvo nad ovim sredstvima. Nepravilno je, jer su se samo ovi elementi vlasništva i kapitala uzimali u obzir. A pomorstvo – kao i svaka druga privredna grana, iako ima svoju naročitu osobitost – ima svoje zakone, pravila kretanja, razvijanja, odraza i tradicije. Pomorska se privreda ne može izlučiti iz opće privrede. Ona je sastavni dio ekonomike nekog mjesta, područja ili zemlje. Treba uzeti u obzir, da je osnovica ekonomike ovog kraja poljoprivreda. Ali poljoprivreda ne može postojati u ovom okružju bez ovog lokalnog, kabotažnog brodarstva. A brodarstvo ne može da postoji, ako nema ove osnovice: poljoprivredu. Povezanost ovih dvaju faktora, poljoprivrede i brodarstva, stvara ekonomsko jedinstvo zadarsko–šibenske regije. Prema tome značajka ove regije je mornarsko–poljoprivredna ili čisto mornarska. Značajka slična splitskom pomorskom okružju, naročito otoka Brača i Hvara. U nekim drugim pomorskim oblastima na našoj obali karakteristika je pretežno brodovlasnička (Dubrovnik, Boka Kotorska, Lošinj) ili brodovlasničko–trgovačka–industrijska (Trst, Rijeka). A ova spomenuta karakteristika, pokoravajući se općim zakonima ekonomike, uvjetovana je dominantnom karakteristikom privrede tih oblasti. Pomorstvo prema tome može da se usmjeri bilo na dugu, bilo na kabotažnu plovidbu. Sve ovisi o osnovici privrede. Ali stepen značaja, koji ima pomorstvo za neki kraj, ne leži u tome, da li je to pomorstvo orijentirano na dugu ili veliku, odnosno na malu obalnu plovidbu. Stepen značaja leži u tome, koliko pomorska privreda ima značaja, važnosti i udjela u općoj ekonomici nekog kraja, nekog okružja, bilo da to dolazi posrednim ili neposrednim putem. Refleks, odraz pomorstva osnovni je razlog zašto i pomorstvo postoji u nekom kraju. I taj odraz – što i daje specifičnost ovoj pomorskoj grani privrede – nije samo ekonomske prirode. Pomorstvo se odrazuje na kulturu, na političke, socijalne i društvene poglede i odnose, na čistoću, red, na viši standard života. A ovaj odraz u ovom pomorskom okružju je veoma značajan i važan, ništa manje od ostalih pomorskih središta. (Detaljnije ispitivanje svakog naselja, svakog otoka dalo bi jače potvrdne dokaze.) Prema osnovnoj strukturi ekonomike u nekim dijelovima ovog okružja ovaj značaj dobiva potpuni, a u nekim drugim mjestima dopunski karakter, a što ovisi o mjesnim prilikama.

Naveli smo, da se u nekim oblastima na našoj obali razvijao brodovlasnički, a u ovoj zadarsko–šibenskoj regiji, mornarski karakter. Dok se u prvom slučaju daje i riskira novac i kapital, u ovom drugom slučaju daje se radna snaga i riskira život. Baš na ovom području nalazi se glavni izvor pomorskog kadra, koji je dobrim dijelom i znatno omogućio i doprinio, da se naše pomorstvo podigne, bez obzira u kojem je smjeru bilo



Detalj sa nadgrobne ploče u Silbi

NARODNA REPUBLIKA HRV. ISK.
ZAGREB
JADRANSKI INSTITUT
JUGOSL. VEKA ZNANOSTI I UMJETN.

pomorstvo orijentirano. Struktura brodarstva, kojem kao osnovica služe mnogobrojni mali brodići, može se prikazati kao piramida, kojoj vrh, kao završetak, sačinjavaju malobrojni veliki brodovi sa velikim kapitalom. A ta se osnovica strukture pomorstva nalazi baš u ovom zadarsko–šibenskom kraju.

Značaj, koji ima pomorstvo za ovaj kraj, kao i značaj, koji je dalo stanovništvo ovog kraja pomorstvu, nije ništa manji od ostalih naših obalnih krajeva. Pri tome, da bi se dobila točna slika, treba pristupiti ispitivanju i onih nematerijalnih pokazatelja, koje ne susrećemo u službenim pomorskim statistikama.

BILJEŠKE

[1] »Annuario Marittimo compilato del Lloyd Austriaco coll'aprovazione dell'Eccelso I. R. Governo Centrale Marittimo« – Trst, 1853. do 1899. godine.

[2] Ovaj zadarski arhipelag ima ukupno 17 otoka, 117 otočića, 27 grebena i 10 sika. Napučeni su ovi otoci: Olib, Silba, Premuda, Škarda, Ist, Molat, Dugi otok, Žverinac, Sestrum, Vir, Rivanj, Ugljan, Pašman, Iž, Rava, Vrgada, Ošljak i Škojić pred Prekom (ili Galovac) – Dr. Ivo Rubić, Naši otoci na Jadranu, Split 1952, str. 98.

[3] Vladinim oglasom od 9. X. 1822. godine mala obalna plovidba obuhvaćala je cijeli Jadran do linije Krf–Otranto, uključivši kanal i luku Krfa (»Raccolta delle leggi ed ordinanze dell'anno 1822 per la Dalmazia« – Zadar 1824., str. 197 te za 1825. godinu str. 241). Brodovi su oko polovine XIX. stoljeća bili ustvari podijeljeni u sedam kategorija plovidbe: duga, proširena i ograničena velika obalna, mala obalna za područja Jadrana, mala obalna samo za jedno pomorsko okružje, ribarice te, zadnja, numerirani čamci i prijevoznice. Strogi kriterij, koji je određivao, kojoj kategoriji plovidbe pripada neki brod, nije bio stalan i tačno determiniran.

[4] Peleg, pieleg = jedrenjak na tri jarbola (kod nas obično na dva), oblika sličnog trabakuli, nosivosti manje od 100 tona (»Dizionario di Marina«, Rim 1937.).

[5] Zakonska težina jedne tone bila je 1748 bečkih funti (0,5601 kg), a tona zapremine bila je 42 pariške kubične noge (1865. godine). Na dan 1. rujna 1871. godine stupio je u Austriji na snagu novi zakon o premjeravanju brodova. Po ovom novom zakonu dotadašnja tonaža brodova bila je umanjena za oko 18%.

[6] Postoji sačuvana prepiska kap. N. Bernetića, zapovjednika brigantina »Tartar« sa svojim principalom (glavnim suvlasnikom) na Rijeci, i to od 9. III. 1849. do 25. VIII. 1855. godine (Arhiv Pomorskog muzeja Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, Split).

[7] Karat je idealni dio u imovini broda. Oblik suvlasništva na brodu je specifičan, na karate (share, quirat). Karakteristika ovakvog suvlasništva više osoba na brodu je u tome, što nije suvlasništvo na stvari, nego asocijacija vlasnika broda. Na Sredozemlju uobičajena je dioba na 24 karata, dok u Engleskoj na 64, a u Skandinaviji na 100. (G. Badovinac: »Pomorsko-administrativno pravo«, skripta Više pomorske škole, Rijeka 1951/52., str. 69–70).

[8] Peota = vrst lađe, vitkih linija, srednje veličine, s jednom palubom, ima više vesala i jedno jedro (»Dizionario di Marina«, Rim 1937.).

[9] Stančić i Marčetić kupuju svaki po 12 karata broda 1870. godine i daju mu ime grada Zadra. Prvi parobrod, koji je nosio ime ovog grada bio je Lloydov parobrod od 67 tona, sagrađen u Blackwallu 1849. godine. Ovaj je brod bio 1855. godine prodan u inostranstvo. Drugi parobrod s ovim imenom bio je financijski brod sagrađen u Trstu 1880. godine. Imao je 61 BRT.

[10] U pomenutim pomorskim godišnjacima navodi se: »barche numerate e d'alibbo«. – »Alibbo« (ili »Alibo«, »Allibo«, »Libo«, »Alleggio« od glagola »allibare«) znači plovilo, na koje se iskrcava teret (maona, peniša, prijevoznica). – (»Dizionario di Marina«, 1937. Rim).

[11] Iz prikaza isključujemo državne i financijske parobrode, koji su stacionirali u ovom rajonu. Napominjemo, da je tako lučki ured imao u Zadru 1877. godine svoj parobrod za lučku službu. Zvao se »Colibri«, imao je 22 tone, a sagrađen u drvu u Trstu 1867. godine.

[12] Kao ilustraciju navodimo, da je Silba imala 1854. godine 1.435 stanovnika, a oko 70 godina kasnije t. j. 1927. godine, imala je svega 750. Većinom su se iselili u Rusiju, na Dunav, Carigrad, Solun, Aleksandriju, gdje su se i dalje bavili brodarstvom (Ivo Juras: »Silba, staro gnjezdo naših pomoraca« – Almanah Jadranske straže, Beograd 1928, str. 444–445).

[13] Dr. Grga Novak, Naše more, Zagreb 1932, str. 262–263; Lucijan Kos, Pomorstvo Zadra od konca XIX. stoljeća – Zadarska revija, 1952, broj 1, str. 34–42.

[14] Prema tadašnjoj službenoj kategorizaciji pod brodogradilištem se smatrao onaj prostor položen uzduž morske obale, koji je stalno namjenjen za gradnju brodova te ima najmanju površinu od 290 metara četvornih, t. j. minimum prostora za gradnju broda od 200 tona nosivosti. Škveri ili skalade su oni prostori, koji su također određeni za gradnju brodova, ali koji zapremaju površinu manju od 290 metara četvornih.

[15] Krsto Stošić, Sela šibenskog kotara, Šibenik 1941, str. 179.

U Zlarinskoj crkvi Gospe od Rašelja nalaze se zavjetne slike, koje su dali izraditi mjesni pomorci. Tako se vidi lošinjski bark od 393 tona »Oreste«, kojim zapovijeda Antun Katarinić. Ova je slika rađena 1858. za jednog pomorca iz Zlarina. Slika brigantina (na slici pogrešno nazvan »bark«) »Lisa«, od 327 tona, vlasnost Ivana Minaha iz Voloskog, zavjet je Zlarinjanina Antuna Strike Stjepanova učinjen 1864. Slike Lloydovih parobroda »Carinthia«, »Poseidon«, »Medusa«, »Electre«, dokaz, da su Zlarinjani plovili i na ovim parobrodima. Na rovinjskom brigantinu »Conte Gyulai«, koji je 28. I. 1850. spasio posadu jednog grčkog jedrenjaka u Dardanelima nalazio se među posadom i Ivan Sambunjak iz Silbe. Kap. Ante Rasol zapovijeda Lloydovim parobrodom »Mahmudić«, kad je 18. veljače 1853. spasio posadu engleskog barka »Wanderm«, koji se bio nasukao kod Krfa.

Kap. Mate Jakovičin, rodom iz Zlarina, danas u Splitu načelnik Pomorske oblasti, veli, da je nakon I. svjetskog rata došlo u Zlarin preko 150 pomoraca, koji su ostali bez posla. Ovi zlarinski pomorci ostali su bili bez posla, jer su odbili da optiraju za Italiju, te prema tome nisu mogli i dalje ostati na Lloydovim parobrodima, koji su mirovnim ugovorom pripali Italiji. Svi ovi pomorci uglavnom su se iselili, najviše u Ameriku.

[16] Kap. Oliver Fijo, Pomorske škole u Zadru i Silbi u XIX. stoljeću – Zadarska revija, broj 1, 1954, str. 41–43.

[17] U XIX. stoljeću prenaseljenost stanovništva zadarskih i šibenskih otoka je najveća. Traže se nova uposlenja, te se razvijaju razni zanati: zidarstvo, kamenarstvo, lončarstvo, papučarstvo, brodogradnja. Ide se na more, u ribare ili se seli u Ameriku ili na kopnenu stranu, gdje je zemlja bolja i manje napućena (Lucijan Marčić, Doseljavanje i iseljavanje na zadarskim i šibenskim ostrvima – Glasnik Geografskog društva sv. XV., Beograd 1929. godine).

[19] Dr. Ivo Rubić, Naši otoci na Jadranu, str. 115.

Summary

NAVIGATION OF THE REGION OF ZADAR AND ŠIBENIK IN THE SECOND HALF OF THE 19th CENTURY

Navigation has always been and is still nowadays one of the most important economic activities of our littoral population. But this economic activity did not develop equally everywhere, in all places or all districts of the Yugoslav littoral. Such differences arose as a result of various factors, geographical as well as economical, political and social.

The present article is meant to give a survey of the development of the navigation of the region of Zadar and Šibenik and its special characteristics. It deals with the period from 1850 to 1900.

The article contains the principal data regarding ships, ship-owners and seamen. The most important centres for long-distance navigation were Zadar, Šibenik, Premuda, Silba and Zlarin, those for coastal navigation, far and near, Zlarin, Pag, Ist, Sale and Nin. Fishery was mostly developed in Sale, Mali Iž, Tijesno and Novalja.

The maritime region in question includes the part of the Yugoslav littoral, which shows the greatest abundance in natural harbours. The greater this abundance the greater the number of coasting vessels. It is the coasting trade only to which is due the economic unitiy of the archipelago. The boat is of use in carrying out everyday-duties such as agriculture, cattlebreeding, handicraft, trade and even the performance of religious functions. Here the ship really links together man and the sea. This is the reason why the most capable and skilled seamen originate from this region, whilst captains and machinists are fewer in number. The article gives also a survey of the shipbuilding activity.

The basis of the general economy of this region is agricultural. But here agriculture cannot exist without coasting navigation and it is by linking both factors, agriculture and navigation, that economic unity is obtained.