

## PRILOG POZNAVANJU SPLITSKE BRODOGRADNJE U 19. STOLJEĆU\*

UDK: 629.5.081 (497.5 Split) "18"  
629.5 (497.5 Split) (091)  
Primljeno: 12. 7. 2010.  
Izvorni znanstveni rad

Mr. sc. GORDANA TUDOR  
Hrvatski pomorski muzej Split  
Glagoljaša 18  
21000 Split, HR

*Tijekom cijeloga 19. stoljeća, osim za kratkotrajnog razdoblja djelovanja Prvoga splitskog dioničarskog brodogradilišta, splitski brodograditelji iz obitelji Bui, Katalinić i Koščina najviše su gradili manja plovila: pelige, gajete i bracere. Zahvaljujući tadašnjim pomorskim statistikama, sačuvana su dijelom njihova imena kao i podaci o opsegu djelatnosti (novogradnjama i popravcima) po godinama.*

*Ključne riječi: 19. stoljeće, splitska brodogradnja, brodograditelji, novogradnje i popravci*

Početak 19. stoljeća u Dalmaciji su djelovala brodogradilišta u Trogiru, Milni na Braču, Gružu i Korčuli; ovo potonje bilo je ujedno i najznačajnije jer je ondje u razdoblju od 1797. do 1804. godine porinuto u more više od 50 patentiranih jedrenjaka s ukupno 15.000 tona nosivosti te velik broj ostalih manjih plovila.<sup>1</sup>

Premda nisu sačuvani značajniji izvori koji bi svjedočili o stanju splitske brodogradnje u razdoblju prve austrijske, a potom i francuske vladavine, ipak su nam poznati neki podaci. Iz anagrafa sastavljenog 1. travnja 1802. koji je obuhvatio područje nadležnosti Splita, distrikta Klisa, otok Šoltu i dio Čiova, doznajemo da je u Splitu djelovalo 12 kalafata, a spominje se i nekoliko manjih brodogradilišta bez pobliže određene lokacije.<sup>2</sup>

Izvještaj o Splitu, koji je nepoznati izvjestitelj vjerojatno pripremio za predstavnika francuske vlasti 1806. godine, spominje da početkom 19. stoljeća u Splitu nije bilo brodogradilišta (arsenala), ali je djelovala *una fabbrica di barche piccole* u kojoj se godišnje gradilo do 12 čvrstih i izdržljivih čamaca. Nepoznati izvjestitelj, spominjući zanatlije, navodi da je u gradu i okolici radilo 16 brodograditelja *arsenalotta*, uz deset drvodjelaca i 30 kovača koji su posredno također bili povezani s brodogradnjom.<sup>3</sup>

Kako u Splitu nije postojalo *pravo* brodogradilište, a uviđajući korist od njegova otvaranja, majstor Matija Katalinić iz Trogira obratio se 7. rujna 1807. pismom generalu Marmontu s molbom da mu odobri otvaranje brodogradilišta. Budući da tada u gradu nije bilo moguće ni sagraditi ni popraviti brod, splitski vlasnici brodova morali su odlaziti u škverove Milne, Trogira ili Korčule. Stoga je Katalinić predložio da mu se dodijeli zemljište veličine 70 x 48 mletačkih stopa na obali predjela Lučac, ispod crkve sv. Petra, u vlasništvu istoimene bratovštine, a on se obvezuje o svom trošku opremiti brodogradilište za popravak i gradnju brodova nosivosti dvije do tri tisuće mletačkih stara.<sup>4</sup> Nije poznato je li njegovoj molbi udovoljeno, premda se čini da jest, budući da ga susrećemo među kalafatima na Lučcu 1831. i 1832. godine.<sup>5</sup>

Na osnovi onodobnih likovnih prikaza splitske luke, možemo locirati položaj tadašnjih splitskih škverova. Tako je na akvarelu A. Baraća iz godine 1818. prikazano brodogradilište u predgrađu Lučac s malim gatom, brodovima i dijelom kobilice jednog broda, koje se nalazilo na istome mjestu koje spominje Katalinić. Gat tog brodogradilišta vidljiv je i na Kurirovom planu Splita iz godine 1826., kao i na bakropisu Franza Reinera iz godine 1830., koji je u legendi i naveo da se tu nalazi *istezalište za brodove*.<sup>6</sup> Glavni splitski škverovi nalazili su se na Lučcu i bili su u vlasništvu obitelji Bui.

U katastru iz godine 1831. nekoliko čestica bilo je upisano kao brodogradilište. Kalafati Ivan, Lovre, Pavao i Špiro Bui iz Splita bili su vlasnici brodogradilišta uz koje se nalazio trijem ispod kojeg su se također gradili brodovi, kao i drugih objekata, poput skladišta, vjerojatno namijenjenog potrebama brodogradilišta. U katastarskom planu su i neka susjedna zemljišta označena kao brodogradilišta, a bila su u vlasništvu Grgura Ružića te Ivana i Pavla Buija.<sup>7</sup>

Od početka druge četvrtine 19. stoljeća postoji nešto više podataka o splitskoj brodogradnji. Naime, svake godine tijekom siječnja Dalmatinsko namje-

sništvo u Zadru bilo je obvezno dostaviti Beču izvješće o gradnji brodova u pokrajini, a na temelju podataka općinskih uprava. Zahvaljujući tome znamo da je npr. 1826. godine u Splitu sagrađeno samo sedam manjih plovnih jedinica od ukupno 48 koliko ih je sagrađeno u cijelom splitskom okružju.<sup>8</sup>

U razdoblju od 1829. do 1831. godine u splitskom okružju stalno su djelovala brodogradilišta u Splitu, Milni i Trogiru, a povremeno se javljaju i ona u Vrboskoj, Starom Gradu, Supetru i Makarskoj, koja su gradila manja plovila, od kajića do peliga. U promatranom razdoblju prednjači Trogir, gdje je sagrađeno najviše brodova, ukupno 70, a popravljeno 25. Istodobno je u splitskim škverovima sagrađeno 45 i popravljeno 46 brodova.<sup>9</sup>

Splitski škverovi su u godini 1830. sagrađili i obnovili 20 brodova, a prema službenim izvješćima općinske uprave za 1831. i 1832. godinu u njima je sagrađeno ili popravljeno 48 brodova ukupne nosivosti 545 tona, i to za svotu od 9540 forinta. Iz izvješća splitske općinske uprave doznajemo i za postojanje brodogradilišta u Velom varošu, koje je bilo vlasništvo kalafata Josipa Koščine.<sup>10</sup> U 1831. i 1832. godini najviše posla imali su kalafati sa škverova na Lučcu: Pave i Ivan Bui te Mate (Matija) Katalinić, dok je škver Koščina radio daleko manje. Dok su na Lučcu sagrađili i obnovili 48 brodova ukupne nosivosti 545 tona u vrijednosti od 9540 forinta, na velovaroški škver otpada samo 9, što sagrađenih, što obnovljenih brodova, od ukupno 49 tona, i to za svotu od 625 forinta.<sup>11</sup>

U izvješćima su navedena i imena naručitelja, odnosno mušterija splitskih kalafata. Mate Katalinić radio je za Splicićane Bartula Pasgvardu i Ivu Koštru. Kalafat Ivan Bui je tijekom godine 1832. gradio, odnosno popravljao brodove za Pavu Giricu i Niku Gujića iz Stona, Dinka Matkovića iz Hvara, Franu Buratovića iz Bola, Filipa Gargaševića iz Makarske i nekog Brunicu iz Rogoznice. Mušterije Pave Buja bili su Ivan Zanetić iz Senja, neki Luka iz Kraljevice, Capogrosso, Martin Kuzmić i Marko Jelaska iz Splita te Luka Tisač iz Jablanca. Josip Koščina iste je godine radio samo za Splicićane Ivana Pasgvardu i Mladena Velata kao i za Hvaranina Ivana Macanovića. Osim imena mušterija u izvješćima su navedene i cijene njihovih narudžaba iz kojih se vidi da je npr. Ivan Bui sagrađio jedan pelig od 29 tona za 600 forinta, odnosno popravio drugi od 32 tone za iznos od 650 forinta. Ujedno je sagrađio i braceru od 20 tona za 230 forinta te popravio jednu kočju od 25 tona za 280 forinta.<sup>12</sup>

Godine 1833. u Dalmaciji je djelovalo šest brodogradilišta, od kojih je jedno bilo smješteno u Splitu, te još nekoliko manjih privremenih škverova koji su kao i do tada uglavnom gradili i popravljali brodove manje tonaže. U vremenu od 1838. do 1842. godine svi škverovi splitskog okružja sagradili su 127 većih brodova (prosječno 15-20 tona nosivosti) s ukupno 1287 tona brodskog prostora. Najviše posla bilo je u trogirskim škverovima, a zatim u splitskim, gdje je napravljeno 49 brodova.<sup>13</sup>

### SPLITSKI BRODOGRADITELJI

Zahvaljujući podacima iz katastra iz godine 1831. te istraživanjima Bruna Kuzmanića,<sup>14</sup> u mogućnosti smo navesti imena dijela splitskih brodograditelja koji su djelovali u prvoj polovici 19. stoljeća, a i u kasnijem razdoblju. Kao što je već spominjano, obitelj Bui dala je najviše kalafata brodograditelja, ukupno njih 19. To su:

Lovre, Pavlov (1761.-1839.)  
Ivan, Pavlov (1772.-1836.)  
Pavao, Lovrin (1788.-1872.)  
Špiro, Lovrin (1793.-1850.)  
Ivan, Lovrin (1796.-1870.)  
Ante, Ivanov (1799.-1846.)  
Dominik, Lovrin (1800.-1840.)  
Ivan, Ivanov (1803.-1877.)  
Lovre, Antin (1803.-1855.)  
Pavao, Antin (1815.-1878.)  
Andrija, Pavlov (1820.-1878.)  
Lovre, Špirov (1825.-1854.)  
Ante, Lovrin (1829.-1852.).

Još se spominju i Fabjan Ivanov (1830.-1897.), Andrija Lovrin (1831.-1860.), Luka Lovrin (1840.-1887.), Lovre Andrijin (1849.-1875.), Fabjan Pavlov (1863.-1939.) i Ljubo Špirov (1893.-1916.).

Obitelj Katalinić, osim već spomenutog Mate (Matije) Marinovog, rođenog u Trogiru 1754. i umrlog u Splitu 1834. godine, dala je u promatranom razdoblju sljedeće brodograditelje:

Anđelo, Matin (1785.-1839.)

Ante, Matin (1785.- 1851.)

Ivan, Matin (1787.-1867.)

Anđelo, Šimunov (1802.- 1873).

U prvoj polovici 19. stoljeća u Splitu su rođeni još i Anđelo Markov (1818.- 1887.), Mate Antin (1818.- 1897.), Jure Antin (1827.-1878.), Ante Markov (1844.-1919.) i Petar Markov (1851.- 1898.).

Tridesetih godina 19. stoljeća spominje se kao brodograditelj na drugoj strani splitske luke, u Velom varošu, Josip Koščina Ivanov (1791.-1855.). Njegov brat Pavao (1792.-1862.) bavio se istom djelatnošću, baš kao i Josipovi potomci: Ivan Josipov (1821.-1888.) i Marin Josipov (1826.-1904.), Ante Ivanov (1857.- 1938.), Josip Ivanov (1855.- 1899.), Ivan Ivanov (1861.-1939.) i Frane Josipov (1895.-1960.). Među njima se posebno ističe Ivan Koščina, sin Ivanov i unuk Josipov, koji je nastavio obiteljsku tradiciju u škveru smještenom preko puta tadašnjeg hotela *Ambasador*, ispod stare crkve sv. Petra od Solurata na moru.

Krajem 19. stoljeća u Splitu počinje djelovati i Trogiranin Dominik (Dinko) Jakovljević, Ivanko (1859.-1923.), osnivač škvera u istočnom dijelu gradske luke. Njegov stariji brat Ivan (1850.-1916.), kao i njihovi potomci, Ivanovi sinovi Nade (1891.-1931.) i Ante (1893.-1959.) te Dinkov sin Nikola (1889.-1960.) također su bili brodograditelji. Zasebno djelovanje prvih većih splitskih škverova *Košćina* i *Ivanko* predmet je posebnog članka.

## BRODOVI SAGRAĐENI U SPLITU

Stalni statistički podaci o pomorstvu na istočnoj obali Jadrana javljaju se od druge polovice 19. stoljeća. Najvažniji i nezaobilazan izvor za istraživanje cjelokupnoga pomorstva pa tako i brodogradnje je Pomorski godišnjak – *Annuario Marittimo*, koji je počeo izlaziti u Trstu godine 1850. i izlazio je sve do početka I. svjetskog rata, odnosno zadnji je izašao 1913. godine.<sup>15</sup> Zahvaljujući godišnjacima, može se najvećim dijelom rekonstruirati i stanje brodogradnje u Splitu, premda su u popisima austrijske trgovačke mornarice navedeni samo jedrenjaci duge i velike obalne plovidbe, dok za manja plovila popisi ne postoje.

Najstariji jedrenjak za koji je izričito navedeno da je sagrađen u Splitu, bio je pelig *Nicolo Santo*. U za sada nepoznatom splitskom škveru sagrađen je

godine 1816., nosivost mu je bila 31 tonu i imao je pet članova posade; bio je namijenjen današnjoj maloj obalnoj plovidbi (tada označavanoj kao *Grande Cabotaggio Ristretto*). Pelig je bio u vlasništvu Starograđanina Andrije Ljubića (Andrea Gliubich), dok je kapetan bio također njegov prezimenjak, Antonio. Brod je više od 40 godina plovio u sastavu Austrijske trgovačke mornarice. Godine 1840. obnovljen je i obložen željezom. Nakon obnove plovio je sve do 1858. godine, kada je prodan u talijanski grad Molfettu.<sup>16</sup>

Analizirajući godišnje popise brodova u sastavu trgovačke mornarice Austrije, koji između ostalih podataka sadržavaju i podatke o mjestu i izgradnji (*Anno e luogo di costruzione*), načinili smo popis brodova sagrađenih u Splitu:

- 1816. pelig *Nicolo Santo*
- 1822. gajeta *Mistica Rosa*, 3 tone, vlasnik i kapetan Pavao Marinković iz Komiže
- 1824. pelig *Unghero*, 31 tona, vlasnik i kapetan Petar Mandić iz Herceg Novog
- 1825. pelig *Girasole*, 29 tona, vlasnici po 12 karata Matteo Nadalin Duboković iz Jelse i Ivan Antonio Vranjican iz Senja
- 1829. pelig *Intimo*, 22 tone, vlasnik i kapetan Nikola Jerković iz Staroga Grada
- 1829. pelig *Vigilante*, 26 tona, vlasnik i kapetan Stjepan Fiamengo iz Rijeke
- 1831. bracara *Madonna del Monte*, 15 tona, vlasnik Mate Novak iz Hvara
- 1831. bracara *Giordana*, 13 tona, vlasnik Cecilia Martinis iz Komiže
- 1831. pelig *Pompeo*, 42 tone, vlasnik Toma Jerić iz Trpnja
- 1831. pelig *Sansone*, 32 tone, vlasnici nasljednici obitelji Gucich i Radić iz Stona
- 1832. pelig *Indio Volante*, 29 tona, vlasnik i kapetan Angelo Minio iz Rovinja
- 1832. pelig *Paolino*, 29 tona, vlasnik Vlaho (Biaggio), Katarina i Nikola Cherizza (Girica?) iz Stona
- 1833. pelig *Alleandro II.*, 32 tone, vlasnik i kapetan Frane Beban iz Zlatica
- 1833. gajeta *Limitata*, 4 tone, vlasnik i kapetan Kuzma S. Mardešić iz Komiže

- 1834. pelig *S. Giacomo*, 20 tona, vlasnik i kapetan Toma Novak iz Starog Grada
- 1836. pelig *Jolaio*, 20 tona, vlasnik i kapetan Ivan Pušić iz Visa
- 1837. pelig *Raguseo Galante*, 21 tona, vlasnik Pavo Turčinović iz Župe, Dubrovnik
- 1837. pelig *S. Gaetano (ex Narciso)*, 34 tone, vlasnik i kapetan Nikola Samohod iz Hvara
- 1838. pelig *Risoluto*, 28 tona, vlasnik Ivan Nesanović iz Vručice, Pelješac
- 1838. pelig *Innocente Dalmato*, 38 tona, vlasnik i kapetan M. Jelaska iz Splita
- 1839. pelig *Giuseppino*, 18 tona, vlasnik i kapetan Lovre Fio iz Hvara
- 1840. brecera *Maria Francesca*, 17 tona, vlasnik i kap. Ivan Tocigl iz Hvara
- 1841. pelig *Marco Kraglievich*, 49 tona, vlasnik Ante Bugliar (Buljan?) iz Sinja
- 1841. pelig *Monarca*, 40 tona, vlasnik i kapetan Pavao Brajević iz Splita
- 1841. pelig *Virtuoso Buduano*, 31 tona, vlasnici obitelj Minocich iz Meljina
- 1841. brecera *Stefanina*, 14 tona, vlasnik i kapetan Ivan Bachie iz Trstenika, Pelješac
- 1842. pelig *Giasone*, 22 tone, vlasnik i kapetan Petar Kargotić iz Visa
- 1842. brecera *Bella Tonina*, 15 tona, vlasnik Mate Calopus (?) iz Zlarina
- 1844. pelig *Buon Tempo*, 21 tona, vlasnik i kapetan Marko Stupin iz Prviča
- 1844. pelig *S. Fortunato*, 20 tona, vlasnik Josip Beban iz Zlarina
- 1845. pelig *Valoroso*, 30 tona, vlasnici braća Pigassi iz Budve
- 1845. pelig *Natalino*, 18 tona, vlasnik i kapetan Gašpar Sutora iz Malog Lošinja
- 1845./46. pelig *Aurelio*, 29 tona, vlasnik i kapetan Antonio Tomašić iz Voloskog
- 1846. pelig *Giosaft*, 30 tona, vlasnici obitelj Barkojević (Barcoevich) iz Splita
- 1846. pelig *Giglio (ex Samar)*, 83 tone, vlasnici obitelj Glasar iz Kostrene
- 1847. pelig *Božidar*, 45 tona, vlasnik Špiro Radić Versina iz Šibenika
- 1848. pelig *Miracoloso S. Anastasio*, 50 tona, vlasnici braća Vušković iz Splita

- 1848. pelig *Andriana*, 50 tona, vlasnik i kapetan Josip Bratičević iz Perasta
- 1849. pelig *Lesignano*, 28 tona, vlasnik i kapetan Nikola Samohod iz Hvara
- 1849. pelig *Slavomir*, 23 tone, vlasnik i kapetan Baldo Brašić iz Trstenika (Pelješac)
- 1849. pelig *Giusto Triestino*, 49 tona, vlasnici Rosandići iz Splita i Ruzzier iz Trsta
- 1850. pelig *S Bogom Putgnik*, 20 tona, vlasnik i kapetan Frane Poković s Koločepa
- 1850. pelig *Slavjanin*, 37 tona, vlasnik i kapetan Krsto Gopčević iz Orahovca
- 1850. peleg *Staffetta Nuova*, 31 tona, vlasnici K.Vlajki iz Dubrovnika, M. Cognuch(?) iz Zatona i I. Milić iz Bijeke
- 1850. pelig *S. Nicolo*, 36 tona, vlasnik i kapetan Antonio Milić iz Craxice
- 1850. bracara *Fortunata*, 17 tona, vlasnici obitelj Adum iz Zlarina.<sup>17</sup>

Imena vlasnika, odnosno kapetana ne podudaraju se s ranije spomenutim imenima naručitelja osim u nekoliko slučajeva (Marko Jelaska, obitelj Girica i sl.) budući da je, od izvješća do podataka iz *AM*, prošlo dvadesetak godina, tijekom kojih su mnogi od brodova promijenili vlasnike.

U razdoblju od 1851. do 1855. godine, kada započinje kratkotrajna djelatnost brodogradilišta u Mandraču sv. Frane u Splitu, sagrađeni su sljedeći brodovi:

- 1851. pelig *Sveti Nikola*, 23 tone, vlasnici obitelj Miličić iz Trstenika
- 1851. pelig *Costantino*, 24 tone, vlasnik i kapetan Petar Ragusin iz V. Lošinja
- 1851. bracara *Socolizza Liepa*, 14 tona, vlasnici obitelj Miličić iz Trstenika
- 1851. bracara *Giovanna Santa*, 11 tona, vlasnik i kapetan Šime Vučetić iz Hvara
- 1852. pelig *Miracoloso S. Prospero*, 33 tone, vlasnik Petar Marković iz Hvara
- 1852. pelig *Giovanello*, 39 tona, vlasnik i kapetan Petar Marković.<sup>18</sup>

Obitelj Miličić iz Trstenika na Pelješcu sagrađila je godine 1851. u Splitu i pelig i braceru, a hvarski kapetan Marković sagrađio je iduće godine dva peliga, što svjedoči o kvaliteti splitskih brodograditelja.

Brodovi uglavnom imaju imena na talijanskom jeziku, ali se od početka četrdesetih godina javljaju i hrvatska imena, kao što su: *Marko Kraglievich*, *Slavomir*, *Slavjanin*, *Božidar*, *S Bogom Putgnik*, *Sveti Nikola* i *Socolizza Liepa*.



## BRACERA *DINKA*

U dijelu literature i u različitim pomorskim statistikama tiskanim nakon II. svjetskog rata, često se spominje bracera *Dinka*, nosivosti 15 tona tereta, u vlasništvu obitelji Vlašić iz Vele Luke, s navodom da je sagrađena u Splitu 1853. godine.<sup>19</sup> S obzirom da je plovila sve do kraja osamdesetih godina 20. stoljeća, uzima se kao najstariji brod na ovom području.

Međutim, u dostupnim izvorima ne nalazimo potvrdu te tvrdnje. *AM* ne spominje ni jednu novogradnju u Splitu i navodi da su 1853. godine u austrijskim brodogradilištima sagrađene samo dvije bracere, i to na Korčuli *Sultana*, od 12 tona, vlasništvo obitelji Kunić i Jasprica iz Janjine na Pelješcu i u Milni *Luce*, s 11 tona, u vlasništvu Marka Puhalovića iz Visa. Oliver Fio, poznati istraživač dalmatinskog pomorstva, čak izričito navodi da su 1853. godine u splitskom okružju sagrađena samo četiri broda, i to dva u Starom Gradu te po jedan u Trogiru i Milni na Braču.<sup>20</sup>

Vjerojatno je prvi put, na temelju usmenog kazivanja, zapisana 1853. kao godina gradnje, i poslije se to ponavljalo i u idućim pomorskim godišnjacima. Moguće je međutim i da se radi o još starijem brodu, koji je tijekom godina mijenjao ime, budući da su bracere slične tonaže građene u Splitu i ranijih godina, 1840. (*Maria Francesca*, 17 tona), 1841. (*Stefanina*, 14 tona), 1842. (*Bella Tonina*, 15 tona), 1850. (*Fortunata*, 17 tona), 1851. (*Socolizza Liepa*, 14 tona, i *Giovanna Santa*, 11 tona).

Osim *Dinke*, u istim godišnjacima pojavljuju se još dva broda za koje je navedeno da su sagrađeni u Splitu 1855. godine. To su *Đimi*, ex *Tarej*, ex *Mala Gospa*, od 12 brt i *Otac Mate*, od 14 brt.<sup>21</sup>

## PRVO SPLITSKO DIONIČARSKO BRODOGRADILIŠTE

Unatoč činjenici da su se brodovi redovito gradili, splitska brodogradnja tijekom prve polovice 19. stoljeća nije bila od velikog značenja. Dok su se u drugim mjestima istočne obale Jadrana gradili veliki jedrenjaci duge plovidbe, Split je najviše gradio pelige te bracere i gajete.

Sredinom 19. stoljeća, u vrijeme oživljavanja pomorske i brodograđevne djelatnosti u svijetu, i Split pokušava uhvatiti korak s tehnološkim i ekonomskim razvitkom. U njemu je 1856. godine osnovano *Društvo za unapređenje*

obrta (*Società d'incoraggiamento industriale*) ili *Privatno društvo brodovlasnika* (*Società privata di armatori*) kojemu je cilj gradnja i korištenje velikih jedrenjaka. Osnivači brodogradilišta i Društva bili su Splićani Antun Zlodre, Ivan Giustini, Miho Tartaglia, Matej Vidali, Ivan Brajnović i Ivan Dominik Ilić. Splitska Trgovinsko-obrtnička komora je od samog početka podržavala njihove planove.<sup>22</sup> Međutim, postoje nedoumice oko godine početka rada brodogradilišta Društva koje je djelovalo na Matejuški, tada zvanj Lučica ili Mandrač sv. Frane. Inače je u Mandraču, koji je nekada pripadao franjevcima, i u ranijim vremenima također djelovalo brodogradilište.<sup>23</sup> Brodogradilište je započelo s radom 1854. godine, ali je nedovoljno razjašnjeno pod kojom je firmom djelovalo prve dvije godine prije službenog osnutka Društva.

Prema Dušku Kečkemetu osnivači su, i prije službenog osnutka Društva, financirali i izgradnju brodogradilišta i gradnju prvog broda, ali pod imenom i obrtnicom nekog brodograditelja.<sup>24</sup> Moglo bi se raditi o Korčulaninu Nikoli Depolu (1824.- 1875.), koji kao brodograditelj djeluje u Splitu, to više što je poslije u blizini brodogradilišta 1878. godine otvoreno gradsko kupalište *Polo*.<sup>25</sup> Vezano uz godinu osnivanja brodogradilišta, zbunjuje i navod G. Chiodine da je jedno Društvo radinih i razumnih rodoljuba otvorilo 1852. godine škver na zapadnom kraju Splita i gradilo brodove duge plovidbe (*...una Società di operosi e intelligenti patrioti aperse nel 1852 uno squero nel lato occidentale di Spalato, e costrui bastimenti a lungo corso*).<sup>26</sup> Možda se od te godine brodogradilište počelo pripremati za rad kako pretpostavlja D. Kečkemet, iako Slavko Muljačić piše kako nije poznato je li se taj škver nalazio ispod hridina gdje je poslije djelovao škver Koščina.<sup>27</sup>

Bilo kako bilo, središnja pomorska uprava u Trstu, nadležna za dalmatinske luke, prihvatila je molbu splitske Trgovinske komore i složila se s Društvom u osnivanju da se *na zapadnom kraju tzv. Mandrača Sv. Frane u ovoj luci, nasipanjem jednog dijela mora, podigne pogodno brodogradilište*. Odluku je potom potvrdilo i Dalmatinsko namjesništvo.<sup>28</sup> U tu svrhu brodogradilištu je *ustupljen dio u dnu zaliva, od ruba klaoničke ceste u dužini od 20 klaftera unutar mandrača, u svrhu izvođenja odgovarajućeg nasipanja i izgradnje usuho na novom poprečnom rubu mandrača, da se ukloni pličina istog*.<sup>29</sup>

Dana 31. ožujka 1855. na brodogradilištu je svečano položena kobilica prvog jedrenjaka duge plovidbe, a nekoliko dana kasnije Komora je izvijestila namjesništvo u Zadru da je brodogradilište dovršeno u najvažnijem dijelu i da

se na njemu gradi brod.<sup>30</sup> Krajem kolovoza iste godine brod je porinut u more. Brigantin je dobio ime *Imperatore Diocleziano*, imao je 299 tona, bio je naoružan sa dva topa i zapošljavao 12 članova posade sa zapovjednikom Vicom Andreisom. Vlasnici brigantina bili su isti oni osnivači Društva (Zlodre, Vidali, Tartaglia, Giustini, Brajnović i Ilić). Bio je u sastavu austrijske trgovačke mornarice sve do travnja 1868. godine, kada je prodan talijanskom državljaninu.<sup>31</sup>

Istodobno s poslovima oko osnivanja Društva nastavljeni su radovi na daljnjoj izgradnji brodogradilišta u Lučici sv. Frane, jer stari Mandrač, dovoljan da zakloni lađe varoških ribara, nije ni dubinom ni zaštitom od valova zadovoljavao potrebe škvera za gradnju velikih jedrenjaka duge plovidbe. Brodogradilište nije imalo značajnijih zgrada osim kućice na lukobranu (na mjestu na kojem je poslije sagrađen Gusarov dom) i vjerojatno drvenih baraka u dnu lučice i od njega nije ostao nikakav trag osim djelomičnog nasipanja do tada gotovo prirodne lučice na Matejuški, reguliranja obale i produžetka lukobrana.<sup>32</sup>

Drugi jedrenjak duge plovidbe istih vlasnika, bark *Concordia S.* od 463 tone porinut je u more 1856. godine. Bio je također naoružan s dva topa, imao je 16 članova posade, a zapovjednik je bio kapetan Domenico Kargotić. Brod je plovio sve do siječnja 1874. godine, kada je prodan u Buenos Aires.<sup>33</sup> Treći jedrenjak duge plovidbe, brigantin od 185 tona *Speranza S.* porinut je 1857./1858. godine. I on je imao iste vlasnike kao i prethodna dva, naoružanje od dva topa i osam članova posade, kojima je zapovijedao kap. Storff. Najkraće je bio u sastavu austrijske trgovačke mornarice jer je već 1861. godine prodan u Livorno.<sup>34</sup>

Premda je brodogradilište ambiciozno zamišljeno, sa svrhom da pridonese razvitku pomorstva i gospodarstva općenito, njegovo djelovanje ubrzo je prekinuto, jer je Društvo dalo sagrađiti još tri jedrenjaka, ali u brodogradilištima izvan Dalmacije.

## BRODOGRADNJA U DRUGOJ POLOVICI 19. STOLJEĆA

Razvitak parobrodarskog prometa omogućio je da Split počne dobivati sve veću važnost kao lučko pomorsko središte. Iako su se u njemu ukrštale brojne parobrodarske linije obalnog prometa, ipak su Trst i Rijeka zadržali dominantan položaj glavnih luka Monarhije. Stoga ne čudi što se i brodogradnja u željezu jače razvijala u tim privilegiranim središtima i u njihovoj okolini, dok je u Splitu i drugim dalmatinskim mjestima i dalje ostala na razini obrta u drvu.

Prestanak djelovanja brodogradilišta Društva doveo je do gašenja brodograditeljske djelatnosti (na novogradnjama) u Splitu sve do godine 1861., kada je sagrađen trabakul *Antonio e Felice* od 75 tona za vlasnike Ivana Petra Ilića i Ferrija.<sup>35</sup> Godine 1862. sagrađen je trabakul *Buon Padre*, od 78 tona, vlasnika i kapetana Ivana Bonačića Mandinića iz Milne. Za razliku od prethodnog, ovaj trabakul se nalazi na popisu brodova duge i velike obalne plovidbe sagrađenih u austrijskim brodogradilištima u 1862. godini i Split je u rekapitulaciji naveden kao mjesto gradnje. Brod je plovio sve do 18. siječnja 1893., kada je nastradao kod Molunta.<sup>36</sup>

Nakon toga, sve do godine 1868. nema nikakvih podataka o splitskim novogradnjama. Od godine 1866. *AM* počinje redovito objavljivati statističke podatke o brodogradilištima i škverovima u Austriji podijeljene po pomorskim okružjima. U njima nisu poimence navedena mjesta u kojima se obavljala brodograditeljska djelatnost pa samo znamo da su u splitskom okružju godine 1866. djelovala dva brodogradilišta i šest škverova. Prema tadašnjoj službenoj kategorizaciji *brodogradilištem* se smatralo mjesto za gradnju brodova koje je imalo najmanje 290 metara četvornih površine, koliko je otprilike bilo potrebno za gradnju broda do 200 tona nosivosti. Škverovima su se nazivala mjesta za gradnju brodova s površinom manjom od 290 metara četvornih.<sup>37</sup>

Godine 1868. sagrađen je loger *Franz*, od 37 brt, koji je bio u sastavu Financijske službe za Dalmaciju.<sup>38</sup> Godine 1869. sagrađen je u Splitu novi brod, i to trabakul *Angelo Custode*, od 75 tona, za vlasnika, ujedno i kapetana Vicu Stalija iz Staroga Grada. Brod je plovio sve do godine 1898., kad je prodan talijanskom državljaninu.<sup>39</sup>

U već spominjanim poslijeratnim pomorskim godišnjacima pronašli smo još jedan jedrenjak, po imenu *Sv. Stošija*, od 15 brt, za koji je, također, kao godina izgradnje upisana 1869. premda u *AM* nismo našli zapis o tome.<sup>40</sup> Počevši od godine 1871., olakšano nam je istraživanje brodograditeljske djelatnosti u Splitu. *AM* uz popise novogradnji s rekapitulacijom po pokrajinama, skupne pokazatelje o brodograditeljskoj djelatnosti (novogradnje i popravci) po pomorskim okružjima, donosi i *Prospetto dimonstrante i luoghi ove nel 1871. vennero eseguite le costruzioni ed i raddoppi indicati nel prospetto riasuntivo* (popis s navedenim mjestima u kojima su 1871. bile izvršene novogradnje i popravci), gdje su unutar pojedinog okružja navedena brodogradilišta i škverovi na kojima su te godine građene novogradnje na jedra, barke i parobrodi s ukupnom tonažom i isto tako izvršeni popravci. Iz popisa se vidi da je te godine u Splitu sagrađen

jedan jedrenjak i dvije barke ukupne nosivosti 33 tone te popravljena dva jedrenjaka od ukupno 41 tonu. U splitskom okružju radilo je jedno brodogradilište i šest škverova, ali se iz tog popisa još ne može utvrditi koliko ih je bilo u Splitu.<sup>41</sup> Taj novosagrađeni jedrenjak mogao bi biti loger *Elena*, koji se od 1881. nalazi na popisu brodova u financijskoj službi, isto kao i već spomenuti *Franz*.<sup>42</sup>

## KRAJ BRODOGRADITELJSKE DJELATNOSTI NA LUČCU

U lipnju godine 1874. počela je gradnja željezničke pruge Split-Siverić-Šibenik, koja je promijenila dotadašnji izgled Lučca. Dio pruge u Splitu predan je na uporabu 4. listopada 1877. godine. Naime, tijekom radova na pruži prokopan je željeznički usjek, iznad kojega su izvedeni mostovi. Iskopana zemlja upotrijebljena je za nasipanje i stvaranje Nove obale koja je zaštićena lukobranom, pa more od tada više ne dopire do današnje Radovanove ulice.<sup>43</sup>

Izgradnja pruge i Nove obale značila je i kraj brodograditeljske djelatnosti na Lučcu. Kalafati iz obitelji Bui prestali su s radom i okrenuli se drugim gospodarskim djelatnostima, a Koščine su se preselili na novu lokaciju. Za vrijeme izgradnje željezničke pruge brodograditelji su radili sa smanjenim opsegom, tako da su u razdoblju od 1873. do 1877. godine u Splitu sagrađene tri barke s ukupno 28 tona i tri jedrenjaka ukupne nosivosti 42 tone te izvršeni popravci na nekoliko plovila.<sup>44</sup>

Unatoč prestanku brodograditeljske djelatnosti na Lučcu, zanimljivo je da smo, zahvaljujući splitskom tisku iz tog razdoblja, došli i do nekih novih imena splitskih brodograditelja, što je uglavnom nepoznato. Tako je dana 19. siječnja 1876. godine u Škveru sv. Frane (za koji ne znamo da li je onaj bivšeg Društva ili neki novi) porinut kuter nazvan *Barone Plenker*, što ga je za financijsku službu konstruirao autorici do sada nepoznati kalafat Nikola Ivančević (*Ieri ebbe luogo il varamento dallo squero S. Francesco del cooter denominato Barone Plenker, costruito dal costruttore navale signor Nicolo Ivancvich per conto dell i.r. finanza*).<sup>45</sup> Prisutni su se divili eleganciji plovila, njegovoj stabilnosti i solidnoj izradi u svim dijelovima, po čemu je konstruktor Ivančević bio poznat.

Nekoliko mjeseci kasnije susrećemo se s još jednim novim brodogradilištem, ali na do tada nespominjanoj lokaciji. Naime, splitski list *L'Avvenire* u svibnju 1876. godine izvještava o manjoj nezgodi jednog brigantina koji se nakon havarije nalazi u brodogradilištu *Palese* na Bačvicama radi potrebnih popravaka.

(*Adesso si ritrova nel cantiere Palese alle botticelle pelle necessarie riparazione.*<sup>46</sup>). Prema dosadašnjim istraživanjima to je jedini poznati spomen navedenog škvera na Bačvicama. Tada je Pietro (Petar) Palese iz Trsta bio vlasnik parobroda *Messagiere*, koji je od 1875. do 1879. godine održavao redovni pomorski promet u splitskom okružju ploveći između Metkovića, Brača, Splita, Šibenika i Zadra.<sup>47</sup>

U razdoblju između 1878. i 1881. godine nema nikakvih podataka o brodograditeljskoj djelatnosti u Splitu. Tih godina u Splitu nije bilo ni popravaka postojećih plovila, a kamoli novogradnja.

Pomorske statistike navode da je godine 1882. u škveru u Splitu, koji je zapošljavao 17 ljudi, sagrađen jedrenjak i dvije barke ukupne nosivosti 16 tona. Kako je te godine u Jesenicama kod Splita sagrađena bracara od 10 tona *Sbogom Mila*, pretpostavljamo da se podaci o splitskom škveru zapravo odnose na obližnje mjesto Jesenice.<sup>48</sup> Naredne, 1883. godine, na splitskom škveru sagrađene su četiri barke, ukupne nosivosti 5 tona i popravljena tri jedrenjaka, nosivosti 81 tone, a radio je isti broj zaposlenih.<sup>49</sup> Jedino plovilo sagrađeno u Splitu godine 1884. bila je bracara *Madonna del Porto* od 12 tona, ali nije bilo nikakvih popravaka.<sup>50</sup>

Tijekom 1885. i 1886. godine na škveru su obavljani samo popravci, i to devet jedrenjaka i devet barki od ukupno 125 tona. Godine 1887. sagrađena je jedna barka od 30 tona te popravljeno 15 plovila s ukupno 153 tone, premda je, u odnosu na prijašnje godine, radilo manje ljudi - njih 10.<sup>51</sup> Godina 1888. značajna je jer je na škveru, među ostalim, izvršen i popravak *prvog parobroda* od 14 tona, o kojem na žalost nemamo nikakvih podataka. Također je sagrađen i pelig *Buona Maria* od 16 tona.<sup>52</sup>

Narednih godina brodogradilište je uglavnom radilo na popravcima, tek 1891. i 1892. godine sagrađene su samo po jedna barka od 3 tone, a ponovno se spominje popravak jednog parobroda od 24 tone.<sup>53</sup> Od 1893. godine pomorske statistike precizno navode postojanje samo jednoga splitskog škvera na kojemu je sagrađena barka od 9 tona te obavljani različiti popravci na 16 jedrenjaka, tri barke i jednom parobrodu. Na svim tim radovima bilo je zaposleno 19 ljudi.<sup>54</sup>

Na škveru je godine 1894. sagrađen jedrenjak od 38 tona i osam barki, ukupne nosivosti 24 tone, a izvršeni su i različiti popravci. Škver je zapošljavao 24 radnika.<sup>55</sup> Splitski tisak s kraja 19. stoljeća rijetko je spominjao brodograditeljsku djelatnost. Stoga je još zanimljivija vijest iz srpnja 1895. godine da je na škveru braće Koščina porinut novi trabakul izgrađen za Splićanina A. Novaka,

nastanjenog u Veloj Luci.<sup>56</sup> Osim tog trabakula od 13 tona u vrijednosti od 1.500 fiorina, sagrađene su i četiri barke ukupne nosivosti 16 tona, a popravljeno je i 10 različitih brodova. Na tim poslovima bilo je zaposleno 27 ljudi.<sup>57</sup>

Prema pomorskim statistikama, sve do kraja 19. stoljeća u Splitu djeluje samo jedan škver. Na njemu su, u razdoblju od 1896. do 1899. godine sagrađene 24 barke s ukupno 62 tone nosivosti i vršeni popravci na različitim plovilima, pa tako i na jednom parobrodu od 12 tona. Godine 1899. u škveru je radilo najviše radnika, ukupno 41 radnik.<sup>58</sup> Godine 1900. sagrađen je samo jedan jedrenjak od 10 tona u vrijednosti od 1.900 kruna i izvršeni su popravci na dva jedrenjaka i pet barki, a radilo je 40 zaposlenih.<sup>59</sup> Vjerojatno se radi o drvenom kuteru, jahti *Newton*, sagrađenoj za Petra Botterija iz Milne.<sup>60</sup> Međutim, otkrili smo još dva broda, za koje je kao godina gradnje naznačena 1900., a kao graditelj se pojavljuje Dominik Ivanko. Jedan je drveni jedrenjak, *Pravedan*, a drugi kuter *Nika* građen za dr. Petra Kambera.<sup>61</sup>

\* Rad je planiran kao dio kataloga izložbe održane u Hrvatskom pomorskom muzeju Split pod nazivom *Od bracere do tankera / Splitska brodogradnja u 19. i 20. stoljeću*, ali je na kraju tiskan u znatno kraćoj verziji. Ujedno se naknadnim istraživanjima došlo i do novih spoznaja.

## KRATICE

AM	Annuario Marittimo
PG	Pomorski godišnjak

## BILJEŠKE

- <sup>1</sup> Šime Peričić: *Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848.* Split, 1993., 115.
- <sup>2</sup> Danica Božić-Bužančić: *Anagraf područja Splita s otocima i distriktom Klisa iz 1802. godine.* Adrias, Split, 1987., br. 1. 94-95.
- <sup>3</sup> Cvito Fisković: *Prilog razvitku pomorstva u Splitu početkom 19. stoljeća.* Kulturna baština, Split, 1982., br. 13. 36, 45.
- <sup>4</sup> Arsen Duplančić: Prilog poznavanju luke i pomorstva Splita u 18. i 19. stoljeću. Adrias, Split, 1988., br. 2. 78-79.
- <sup>5</sup> Ćiro Čičin-Šain: *Brodogradnja u Splitu (1831-32 godine).* Pomorstvo. Split, 1948., br. 11. 457.
- <sup>6</sup> A. Duplančić. o. c. 79.
- <sup>7</sup> Isto.

- 8 Šime Peričić: Prilog poznavanju brodarstva Dalmacije u drugoj četvrtini 19. stoljeća. Pomorski zbornik. Rijeka, 1977., knjiga 15, 574.
- 9 Š. Peričić: *Prilog...* o. c. 575.
- 10 Vidi bilješku br. 5.
- 11 Č. Čičin-Šain. o. c. 457.
- 12 Isto.
- 13 Š. Peričić: *Prilog...* o. c. 575.
- 14 Zahvaljujem Brunu Kuzmaniću na podacima, u posjedu G. Tudor.
- 15 Prvih 19 godina godišnjak *Annuario Marittimo* (AM) izdavao je Austrijski Lloyd iz Trsta, ali uz odobrenje i suradnju Središnje pomorske vlade. Poslije godine 1869. počinje ga izdavati sama vlada, a od 1871. do 1890. izdaju ga zajednički Pomorska vlada u Trstu, zadužena za austrijski dio, i ona u Rijeci, zadužena za ugarski dio. Od godine 1891. tiskaju se godišnjaci posebno za Trst i posebno za Rijeku. Zadnji trščanski godišnjak izašao je za 1913. godinu.
- 16 AM 1854/IV. 142; AM 1859/IX. 249.
- 17 Najveći broj brodova s popisa zabilježen je u AM 1854/IV, a manji broj smo pronašli u kasnijim godišnjacima, iako su ti brodovi sagrađeni znatno ranije. Tako npr. AM 1856/VI prvi put navodi brodove sagrađene 1822. i 1831.
- 18 Isto, AM 1854/IV.
- 19 Godišnjak pomorstva i rečnog saobraćaja za 1953. godinu. Split, 1954., 66-67; Jugoslavenski registar brodova 1972. 31.
- 20 Oliver Fijo: *Brodogradnja srednje Dalmacije u razdoblju od 1853. do 1863. godine*. Brodogradnja. Zagreb, 1951., br. 4. 152, 159.
- 21 Vidi bilješku broj 19. AM 1856/VI. spominje kao novogradnju samo brigantin *Imperatore Diocleziano*, sagrađen 1855. godine.
- 22 O osnivanju i djelovanju Društva pisalo je više autora tako da ovom prigodom donosimo činjenice vezane uz brodogradnju. Vidi: Marica Rismondo: *Osnivanje broderskog društva u Splitu sredinom 19. stoljeća, njegov značaj i program*. Pomorski zbornik. Rijeka, 1971. knjiga 9. 209-229; Duško Kečkemet: *Prvo splitsko dioničarsko brodogradilište*. Adrias. Split, 1988. br. 2. 89-103; Igor Karaman: *Prilozi ekonomsko-socijalnoj historiji Rijeke, Hrvatskog primorja i Dalmacije od XVIII. do XX. stoljeća*. Jadranske studije. Rijeka, 1992. 132-172.
- 23 A. Duplančić. o. c. 80.
- 24 Duško Kečkemet: *Prvo splitsko dioničarsko brodogradilište*. Adrias. Split, 1988., svezak 2. 90.
- 25 Podaci Bruna Kuzmanića i Slavko Muljačić: *Kronološki pregled izgradnje Splita u XIX. i XX. stoljeću (1806-1958)*. Zbornik Društva inženjera i tehničara. Split, 1958., 78.
- 26 G. Chiudina: *La citta di Spalato*. Annuario Dalmatico, I. Split, 1859. 56.
- 27 Slavko Muljačić: *Historijat izgradnje priobalnog pojasa u splitskoj luci od Matejuške do Sustipana (1850.-1960.)*. URBS 1959-1960. Split, 1961. 45.
- 28 D. Kečkemet. o. c. 93.
- 29 D. K. o. c. 99.
- 30 D. K. o. c. 93.



- 31 AM 1856/VI, 138; AM 1869/XIX. 94.  
32 D. K. o.c. 102.  
33 AM 1857/ VII. 109; AM 1875/XXV. str. CVIII.  
34 AM 1859/IX. 216; AM 1862/XII. 226.  
35 AM 1862/XII ne spominje ni brod ni Split kao mjesto gradnje. Tek se u AM 1871/XXI spominje prvi put.  
36 AM 1863/XIII. 186-187; AM 1894/XLIV str. CXVII.  
37 Radovan Vidović: *Pomorski rječnik*. Split, 1984. 441.  
38 AM 1882/XXXII. str. C.  
39 AM 1870/XX. 76, 78, LIV; Brod je uredno zabilježen i na popisu novogradnji i na popisu brodova velike obalne plovidbe. U početku se govori o trabakulu, a poslije o škuneru. Isti brod pronašli smo i na popisu škunera u knjizi Mladena Domazeta: *Suton flote jedrenjaka Staroga Grada*. Zagreb, 2004. 22.  
40 Vidi bilješku broj 19.  
41 AM 1872/XXII. str. CXIX.  
42 AM 1882/ XXXII. str. C.  
43 S. Muljačić: *Kronološki...* o. c. 77.  
44 AM 1874/XXXIV. CXIV; AM 1875/XXV. CXIII; AM 1876/XXVI. CXXI; AM 1877/XXVII. CXXI.  
45 *Ieri ebbe luogi*. L'Avvenire. 20.1.1876. 4.  
46 L'Avvenire. 29. 5. 1876.  
47 Oliver Fijo: *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918*. Zadar, 1962. 32. Poduzetnik Pietro Palese dobio je na natječaju 1871. godine izvedbu gradnje novog lukobrana za zaštitu luke u Splitu, a kao građevinski izvođači djelovali su njegovi sinovi Paolo i Luigi. Duško Kečkemet: *Ante Bajamonti i Split*. Split, 2007. 139.  
48 AM 1883/XXXIII. str. CXXV-CXXVI.  
49 AM 1884/XXXIV. str. CXXV-CXXVI.  
50 AM 1885/XXXV. str. CXXV-CXXVI. CXXVIII.  
51 AM 1886/XXXVI; AM 1887/XXXVII; AM 1888/XXXVIII.  
52 AM 1889/XXXIX. str. CLXXXV donosi podatak o novogradnji, dok iste nema na skupnom popisu novogradnji i popravaka u splitskom okružju. Za Split su na str. CLXXXIII navedeni samo popravci jedrenjaka, barki i parobroda.  
53 AM 1892/ XLII. str. LXXXVII; AM 1893/XLIII. str. LXXV.  
54 AM 1894/XLIV. str LXXXVII-LXXXVIII.  
55 AM 1895/XLV. str. LXXXVII-LXXXVIII.  
56 *Gradske vijesti*. Jedinstvo. Split, 26.7.1895. 3.  
57 AM 1896/XLVI. str. LXXXIX- XC.  
58 AM 1896/XLVI. str. LXXXIX; AM 1897/XLVII. str. CI; AM 1898/XLVIII. str. XCIX; AM 1899/XLIX. str. XCIII.  
59 AM 1901/LI. str. XCV-XCVI.  
60 Jahta od 10 tona bila je duga 10,70 m, široka 3,2 i visoka 1,8 metara, imala je dva člana posade i u upisniku jahti nalazimo je tek od 1907. godine. AM 1908/LXVI.

- <sup>61</sup> Drveni jedrenjak *Pravedan* nosivosti od 40 tona prvi put se spominje u Godišnjaku pomorstva SFRJ za 1962.-1963. (str. 106-107), a zadnji u Hrvatskom registru brodova - Registru za 1998. (str. 66). Od početka sedamdesetih godina 20. stoljeća kao graditelj se počinje navoditi Dominik Ivanko. Godine 1904. prigodom prve javne jedriličarske regate održane u Kaštelanskom zaljevu žiri se nalazio na udobnoj Kamberovoj jahti *Nika*. Duško Marović: *Povijest sporta u Splitu od antičkih igara do prvog svjetskog rata*. Knjiga prva. Split, 1990. 50.

## SHIPBUILDING INDUSTRY IN SPLIT IN THE 19TH CENTURY

### Summary

In the early 19th century, the Split shipbuilding industry was not as evolved as the related industries in other Dalmatian towns. However, up to 12 sturdy boats were constructed in the Split shipyards per annum. The very first shipyards were located in Lučac: the sea then stretched as far as the current locations of Bregovita and Radovanova street. The location of the first shipyards is substantiated by a large number of paintings, dating from this particular period. Many famous 19th century naval architects originated from the Bui, Katalinić and Koščina families.

The development of the shipbuilding industry in the city of Split can be traced back to the 19th century, as revealed by the two significant documents: municipal authority reports and *Annuario Marittimo*, an annual published in Trieste, in the period from 1850 to the outbreak of the First World War. Those sources do not only reveal the number of once existing shipyards and ships built in them, but also the number of repaired boats, steamships and sailing ships.

Nicolo Santo was the name of the first ship built in a shipyard in Split, in 1816. In 1855, a group of the Split entrepreneurs started their short-term, but significant activities in the sphere of shipbuilding. The aforementioned years marked the beginning and the end of a significant period in the history of shipbuilding in the 19th century city of Split. It was precisely then that 52 vessels were built in the city shipyards: 42 brigs, 8 sloops (the so-called *bracera* ships) and 2, the so-called *gajeta*, fishing boats. Those vessels were built for prospective owners from all around Dalmatia.

In the mid-19th century, only three large ocean-going sailing ships were built in the first joint stock company in Split – in the shipyard located in the St. Francis cove: two brigantines and a barque. In later years, the so-called Crafts Advancement Association had its ships constructed in shipyards outside Split. In 1877, the construction of the railway was completed, which marked the end of all shipbuilding activities in Lučac. The Bui family shipyards closed its doors, whereas the Koščina family shipyards were relocated to the west coast. Before the first large shipyards came into existence, several shipyards in Bačvice and the St. Francis cove continued their production activities only for a short period of time.