

Pomorstvo Kraljevine Dalmacije 1815.-1918.

Negro, Ante

Master's thesis / Diplomski rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:779165>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-16**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)



zir.nsk.hr



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel

Sveučilišni diplomski studij

Organizacija u pomorstvu



Ante Negro

Pomorstvo Kraljevine Dalmacije 1815. – 1918.

Diplomski rad

Zadar, 2024.

Sveučilište u Zadru

Pomorski odjel - Nautički odsjek

Sveučilišni diplomski studij

Organizacija u pomorstvu

Pomorstvo Kraljevine Dalmacije 1815. – 1918.

Diplomski rad

Student:

Ante Negro

Mentor:

Izv. prof. dr. sc. Mateo Bratanić

Zadar, 2024.



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Ante Negro**, ovime izjavljujem da je moj **diplomski** rad pod naslovom „**Pomorstvo Kraljevine Dalmacije 1815. – 1918.**“ rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 29. studenog 2024.

Mojoj obitelji.

Sadržaj

I. Uvod	1
II. Kraljevina Dalmacija.....	2
II.1. Geografski, politički i kulturni pojam Dalmacije.....	3
II.2. Ustroj Kraljevine Dalmacije.....	6
III. Razvoj pomorstva Kraljevine Dalmacije	10
III.1. Privreda Kraljevine Dalmacije	13
III.2. Trst i Dalmacija.....	16
III.2.1. Pomorska vlada.....	18
IV. Pomorska trgovina Dalmacije.....	20
IV.1. Proizvodi	20
IV.2. Trgovačke rute duge plovidbe.....	22
IV.3. Trgovačke rute velike obalne plovidbe.....	23
IV.4. Trgovačke rute male obalne plovidbe.....	25
V. Brodarstvo.....	32
V.1. Parunsko brodarstvo.....	33
V.2. Pomorska društva	37
V.1.1. Pelješko pomorsko društvo.....	38
V.1.2. Dubrovačko pomorsko društvo.....	41
V.2. Dalmatinsko parobrodarstvo	43
V.2.1. Dalmatia.....	47
VI. Brodogradnja	52

VI.1. Korčulanska brodogradnja	55
VI.2. Mala brodogradnja	57
VII. Brodovlje	59
VII.1. Brodovlje obalne plovidbe.....	59
VII.2. Brodovlje duge plovidbe.....	63
VIII. Zaključak.....	66
Sažetak	68
Dodatak.....	70
Literatura.....	75
Internetski izvori	77

I. Uvod

Kraljevina Dalmacija kojom se bavi ovaj rad bila je kroz većinu 19. i početak 20. stoljeća krunska zemlja Austrijskog Carstva i kasnije Austro-Ugarske Monarhije. Završetkom Napoleonskih ratova, Bečkim kongresom 1815. Kraljevina Dalmacija uspostavljena je kao upravna cjelina Austrijskog Carstva, stvarajući tako stabilno političko okruženje pogodno za ekonomski razvoj i ulaganje u pomorsku infrastrukturu, u prvom redu u modernizaciju trgovačke flote i izgradnju novih luka. Rad se neće baviti pomorstvom Lošinja, Cresa i Krka, koji su bili bitna središta pomorske trgovine i, iako su počivali na dalmatinskoj pomorskoj tradiciji, u ustroju austrijskog carstva nisu pripadali razmatranom području Kraljevine Dalmacije nego su upravno bili pod Istarskom Markom. Kako se Austrija kao pomorska sila počela razvijati tek sredinom 18. stoljeća, duga pomorska kultura Dalmacije i okrenutost njenog stanovništva moru poslužiti će Austriji kao bitan faktor daljnjeg razvoja vlastite pomorske kulture. Dalmacija nastavlja biti pomorsko središte, premda postupno pada u sjenu Trsta, koji će se kroz velika državna ulaganja razviti u glavnu luku Carstva, a i Jadrana. Iako će Carstvo ulagati u dalmatinsko pomorstvo, ta ulaganja nikada neće biti dovoljna za potpunu modernizaciju, kako ono ne bi ugrozilo ili naštetilo Trstu i Austrijskom Lloyd. Pa ipak dalmatinsko pomorstvo se razvija. Trgovačka flota Dalmacije, te gradovi i mjesta poput Zadra, Silbe, Šibenika, Splita, Jelse, Orebića, Korčule, Dubrovnika, Kotora i drugih, razvijaju se u prvom redu zahvaljujući lokalnom kapitalu, tradiciji i znanju koje se prenosilo.

II. Kraljevina Dalmacija

Kraljevina Dalmacija bila je krunska zemlja Austrijskog Carstva,¹ a nakon 1867. godine postala je dio austrijskog dijela Austro-Ugarske Monarhije.² Teritorijalno ju je činila bivša Mletačka Dalmacija bez kvarnerskih otoka osim Raba, te teritorij bivše Dubrovačke Republike³ i Boka Kotorska (Mletačka Albanija⁴). Razdijeljena na četiri okružja (zadarsko, splitsko, dubrovačko i kotorsko), pokrajina je činila jedinstvenu upravnu cjelinu sa sjedištem u Zadru. Status austrijske krunske zemlje kao i nepromijenjene granice zadržat će se sve do raspada Austro-Ugarske Monarhije 1918.



Slika 1. Veliki grb Kraljevine Dalmacije (izvor: iz Ströhl, 1890., str. 3.).

¹ Austrijsko carstvo, njem. *Kaiserthum Österreich*, država nastala 1806. nakon raspada Svetog Rimskog Carstva, trajat će do 1867. i uspostave Austro-Ugarske Monarhije.

² Austro-Ugarska Monarhija, njem. *Österreichisch-Ungarische Monarchie*, država nastala 1867. Austro-ugarskom nagodbom koja je izjednačila obje polovice države. Dvojna monarhija raspala se 1918. nakon poraza u Prvom svjetskom ratu.

³ Dubrovačka Republika, tal. *Repubblica di Ragusa*, aristokratska je pomorska republika koja se razvila iz dalmatinskog grada-države Dubrovnika (tal. *Ragusa*) u južnoj Dalmaciji, a postojala od 1358. do 1808. godine.

⁴ Mletačka Albanija, tal. *Albania Veneta*, upravna jedinica u doba Mletačke Republike (od 1420. do 1797. godine); obuhvaćala je prostor Boke kotorske. Na čelu uprave bio je izvanredni providur sa sjedištem u Kotoru koji je bio podređen generalnomu providuru u Zadru.

II.1. Geografski, politički i kulturni pojam Dalmacije

Svoje ime Dalmacija duguje ilirskom plemenu Dalmati (Delmati) koje je otprilike naseljavalo današnju srednju Dalmaciju. Sjeverno od njih živjeli su Liburni, dok su južno bili njima srodni Ardijejci. Bilo je tu još manjih ilirskih plemena i grčkih kolonista⁵ (Vis, Hvar i Korčula), a uspostavom rimske vlasti u prvom stoljeću prije Krista, cijelo područje se naziva Ilirik.⁶ Ime Dalmacija za neku upravnu/političku cjelinu na istočnoj obali Jadrana seže u prvo stoljeće kada je rimska provincija Ilirik podijeljena na Dalmaciju i Panoniju. Granice rimske Dalmacije protezale su se od Istre na sjeveru do granica današnje Albanije na Jugu, a na moru je uključivala sve otoke i gradove od Kvarnera do Boke. Ovo će ujedno biti i najveći geografski opseg Dalmacije, koja će se u unutrašnjosti protezati gotovo do rijeke Save. Tijekom trećeg stoljeća istočni dio provincije, otprilike prostor današnje Crne Gore bez Boke, izdvojen je iz Dalmacije te je formiran kao zasebna provincija Prevalis. Iako se Dalmacija protezala i do 300 km od mora, njezini će obalni gradovi biti kulturna i politička središta.

Raspadom Zapadnog Rimskog Carstva i nastupom dugih godina rata, pandemijom kuge i nasilnim seobama naroda koje su uslijedile, desetkovano rimsko/latinsko stanovništvo Dalmacije sigurnost i prosperitet pronaći će u obalnim i otočkim gradovima. Od tada se pojam Dalmacija sve više koristiti isključivo za uski obalni pojas kojim upravljaju dalmatinski gradovi, međusobno povezani samo morem. Ovi gradovi; Cres, Krk, Rab, Zadar, Trogir, Split, Hvar, Dubrovnik i Kotor, te njihovo neposredno zaleđe, funkcionirat će kao zasebne komune, nominalno priznavajući vlast Bizanta, nasljednika carske vlasti. Bizant će 870. godine gradove organizirati u *temu*⁷ Dalmaciju sa središtem u Zadru, koji

⁵ Dionizije I. Sirakuški – Tiranin Sirakuze, osniva prve grčke kolonije na Jadranu, otprilike u 4. st. pr. Kr., grčke kolonije opstati će sve do uspostave Rimske vlasti u Dalmaciji krajem 1. st. pr. Kr.

⁶ Ilirik – rimska provincija nastala nakon pokoravanja ilirskih plemena na širem Iliriku. Teritorij Ilirika protezao se od današnje Albanije do Istre i od obale Jadrana do Panonske nizine. Grad Salona bila je upravno sjedište provincije.

⁷ Tema - ili temat (grč. mn. θέματα, thémata; jedn. θέμα, théma, u lat. thema) bizantska je jedinica lokalne samouprave vojno-upravne naravi. Uspostavljene su nakon muslimanskih osvajanja Bizanta tijekom 7. stoljeća.

će od tada pa sve do početka 20. stoljeća biti političko i administrativno središte Dalmacije. Iz Zadra će Temom upravljati Bizantski *strateg*.⁸ Iako organizirani u temu, gradovi i dalje zadržavaju veliku razinu samouprave, a do uspostave stalne mletačke vlasti početkom 15. stoljeća,⁹ prolaze kroz preko desetak¹⁰ promjena suvereniteta.

Osim Bizanta, najveći će utisak ostaviti mlada Hrvatska kneževina, kasnije Kraljevina, Mletačka Republika, Ugarska Kraljevina, te Osmansko Carstvo. Hrvatska kraljevina koja se formira upravo u zaleđu ovih gradova postupno će asimilirati staro latinsko stanovništvo, te i sama osnovati svoje obalne gradove po uzoru na stare rimske, grčke i ilirske. Mletačka Republika će vlast nad dalmatinskim gradovima smatrati ključem svoje moći i kontrole na Jadranu, ali i na cijelom Mediteranu. Ugarska Kraljevina će zbog unije s Hrvatskom polagati pravo na Dalmaciju sve do 1918., a upravo će tim putem i sama Austrija doći do vlasti nad Dalmacijom. Osmansko Carstvo će upravo pred zidinama dalmatinskih gradova zaustaviti svoje širenje prema zapadu, a rat koji će biti konstanta u dalmatinskom zaleđu dodatno će okrenuti dalmatinske centre moru. Hrvatski kraljevi i mletački duždevi bili su jedini vladari Dalmacije koji su se dovoljno dugo održali na vlasti da su ostavili trajni trag u dalmatinskom karakteru i svijesti.

U kulturološkom smislu i u smislu pomorske tradicije najbitniju ulogu imati će *Prisvitla*¹¹ Mletačka Republika. Iako je Venecija svoju vlast i utjecaj na istočnoj obali Jadrana uspostavila već krajem 10. stoljeća, potpunu kontrolu nad svim dalmatinskim gradovima, osim Dubrovnika koji nakon 1385. uspijeva zadržati samoupravu, uspostavlja nekoliko stoljeća kasnije početkom 15. stoljeća. Mletačka će vlast nad dalmatinskim komunama potrajati gotovo četiri stoljeća,

⁸ Strateg (grčki στρατηγός), vojskovođa u antičkoj Grčkoj i Bizantu. U Bizantu se strateg nalazio na čelu vojske i svake teme i imao je svu vojnu i upravnu vlast. Titula je slična zapadno rimskoj tituli Dux-a (Kneza).

⁹ Venecija će 1409. „kupiti“ Zadar i pravo na Dalmaciju, a 1420. konsolidirat će vlast nad svim obalnim gradovima osim Dubrovnika i Krka. (Krk će priznati mletačku vlast 1480.)

¹⁰ Encyclopædia Britannica (<https://www.britannica.com/place/Dalmatia>).

¹¹ *Prisvitla* - presvijetla – tal. *La Serenissima*, ven. Serenissima Repùblega Vèneta.

sve do pada same republike 1797. Pod utjecajem i kasnije direktnom upravom Venecije, Dalmacija će se razvijati i kroz renesansu napredovati.¹² Mletačka Dalmacija kao geografski pojam uključivao je sve Dalmatinske gradove i otoke, osim Dubrovnika pod kojim su bili Mljet, Lastovo, Pelješac i Konavle. Kotor i ostali gradovi Bokeljskog zaljeva, iako povijesni dalmatinski lokaliteti, bili su izdvojeni u zasebnu upravnu cjelinu „Mletačka Albanija“. Kasnija stagnacija mletačke moći negativno će se odraziti i na dalmatinsko društvo i njenu privredu. Glavni razlozi stagnacije mletačke moći bili su premještanje svjetske pomorske trgovine s Mediterana na Atlantik otkrićem Amerike, te dugi¹³ i skupi ratovi s Osmanskim carstvom, u kojima je Venecija uglavnom bila u obrani i gubila strateški važne otoke istočnog Mediterana (Negroponte, Cipar i Kretu). U Dalmaciji su Mletačko – Osmanski ratovi direktno utjecali na stagnaciju cijele pokrajine. Stalne borbe opustošile su obradivo zaleđe, brojni obalni gradovi (Korčula, Vis, Hvar) stradali su od osmanskih napada s mora, a visoki gubici vojno sposobnog stanovništva koje je služilo¹⁴ u mletačkoj mornarici i vojsci negativno se odrazilo na potrebe pokrajine za radnom snagom. Tako oslabljena Mletačka Republika nestaje za vrijeme francuskih Revolucionarnih ratova, a mirom u Campo Formiju 1797., Dalmacija i Istra kao upravne jedinice dolaze pod Austrijsku vlast. Austrijskim porazom kod Wagrama, Napoleon uspostavlja vlast nad Dalmacijom (iz koje izdvaja Krk, Cres i Lošinj) i Bokom 1805., a 1808. ukida Dubrovačku Republiku.¹⁵ Novoosvojene krajeve Napoleon pripaja prvo Talijanskom kraljevstvu, a kasnije Ilirskim pokrajinama. Godine 1814. nakon Napoleonovog poraza Austrija uspostavlja ponovno vlast nad Dalmacijom, a 1815. nakon Bečkog kongresa¹⁶ konsolidira svoju vlast te uspostavlja krunsku zemlju Kraljevinu Dalmaciju.

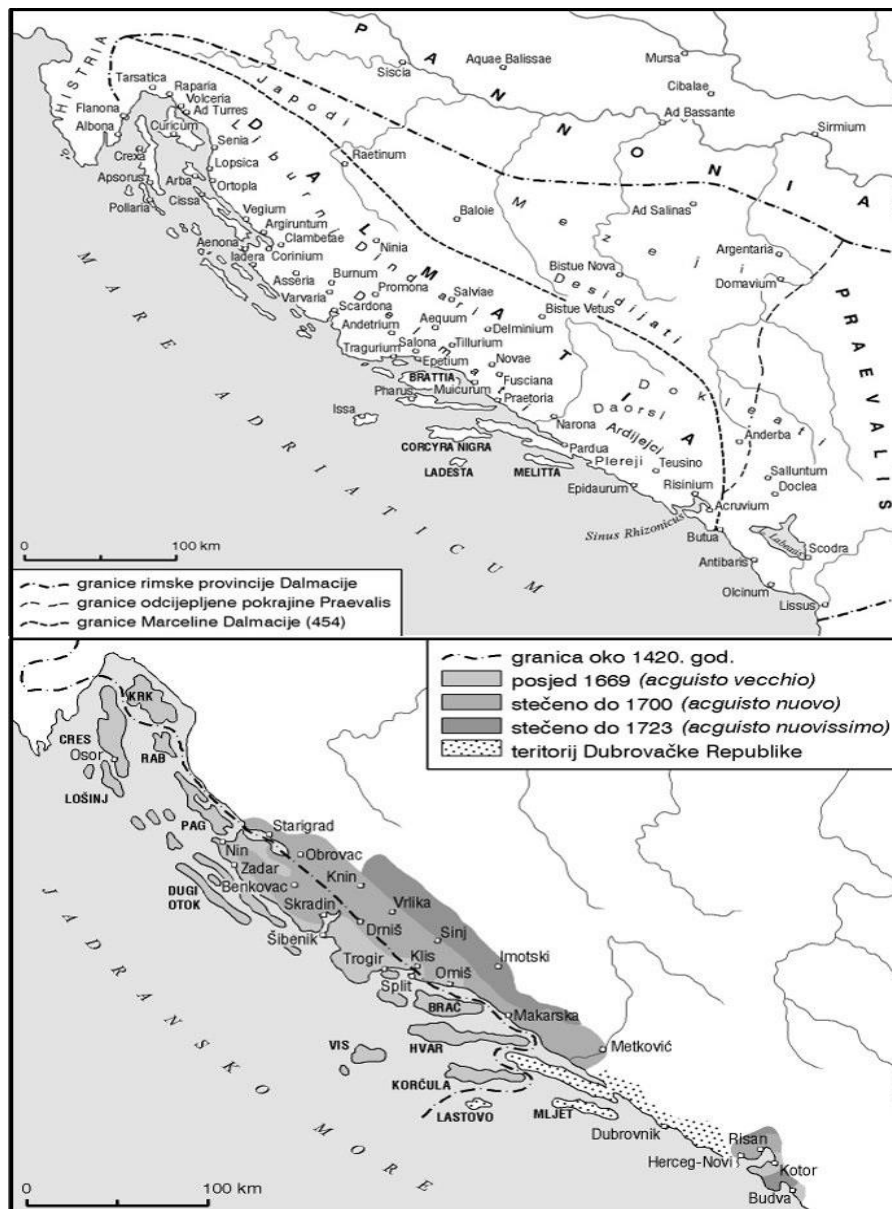
¹² Encyclopædia Britannica 11th ed., Vol 7., str. 772-776.

¹³ Od početka Kandijskog do kraja Drugog Morejskog rata Venecija je bila 73 godine u konstantom stanju rata.

¹⁴ Oršolić. 2013., str. 22.

¹⁵ Dubrovačku Republiku 1808. ukinuo je francuski maršal Marmont, zapovjednik francuske vojske u Dalmaciji. Napoleon mu je dodijelio nasljednu titulu dubrovačkog vojvode (duc d’Raguse).

¹⁶ Bečki kongres se sastao s namjerom restauracije poretka kakav je bio prije revolucionarnih i napoleonskih ratova.



Slika 2. Karta rimske (gornja slika) i mletačke (donja slika) Dalmacije (izvor: web stranica Hrvatske enciklopedije, <https://enciklopedija.hr/clanak/dalmacija>).

II.2. Ustroj Kraljevine Dalmacije

Dalmacija je bila ustrojena kao krunska zemlja Austrijskog carstva. Na čelu uprave Dalmacije bio je carski namjesnik (njem. *Landeshauptmann*) koji je vladao iz Zadra, a kojeg je imenovao car. Ukupna površina bila je oko 12.840 km². Kad je Austrija dobila ovaj prostor 1814. popisala je 301.267 stanovnika. U

sljedećih sto godina broj stanovnika će se udvostručiti, i usprkos velikim ekonomskim migracijama i strašnim stradanjima u Prvom svjetskom ratu, Dalmacija će 1918. brojati 634.835 stanovnika. Uz guvernera, lokalni zakonodavni organ bio je Dalmatinski sabor (tal. *Dieta della Dalmazia*) osnovan 1861. godine u Zadru, koji je imao ograničene ovlasti, prvenstveno savjetodavne prirode, nad financijskim, privrednim (prvenstveno pomorstvo i agrikultura) i socijalnim pitanjima regije. Pored toga, sabor je birao i predstavnike Dalmacije u donjem domu Carskog Vijeća (njem. *Reichsrata*) u Beču. Kao sjedište guvernera i parlamenta, grad Zadar zadržao je ulogu administrativnog i kulturnog središta regije,¹⁷ dok su druga bitna središta dalmatinske kulture i privrede bili gradovi: Šibenik, Split, Dubrovnik i Kotor. Prvobitnom administrativnom podjelom, Kraljevina Dalmacija bila je podijeljena na pet okruga (tal. *circoli*); Zadar, Split, Makarska, Dubrovnik i Kotor. Kasnije je Makarski okrug ušao u sastav Splitskog. Uspostavom Austro-Ugarske monarhije dolazi do administrativne reorganizacije nakon koje je Dalmacija podijeljena na trinaest kotara (tal. *distretti*) čija su središta bila u Zadru, Benkovcu, Šibeniku, Kninu, Sinju, Splitu, Makarskoj, Metkoviću, Imotskom, Hvaru, Korčuli, Dubrovniku i Kotoru. Svakim kotarom, kao jedinicom carske uprave, upravljao je kotarski poglavar (tal. *capitano disrettuale*) kojeg je imenovala carska vlada. Kotari su se dalje dijelili na općine (tal. *comuni*) kojima je upravljao općinski načelnik (tal. *podestà*) kao predstavnik lokalne vlasti, a kojeg je biralo općinsko vijeće (tal. *consiglio comunale*). Vjersko središte bio je Zadar, katolički nadbiskup imao je sjedište u Zadru, a podređene su mu bile Kotorska biskupija, Hvarska biskupija, Dubrovačka biskupija, Šibenska biskupija i Splitska biskupija. Na čelu pravoslavne zajednice stajao je zadarski episkop. Jedan od glavnih problema s kojim se Beč suočio tijekom pokušaja moderniziranja Dalmacije bila je slaba cestovna povezanost. Zaleđe dalmatinskih gradova je gotovo sva četiri stoljeća, koja su prethodila

¹⁷ Nakon razaranja Salone u 7. stoljeću, Zadar, do tad bitan grad rimske (bizantske) Dalmacije, preuzima ulogu glavnog grada i središta Dalmacije. Ulogu glavnog grada Dalmacije zadržati će do 1918.

razmatranom razdoblju, bilo svojevrsno bojište između Venecije i Osmanlija. Početkom Austrijske uprave u cijeloj Dalmaciji bilo je tek nešto više od 500km cesta (od kojih je 290 km bilo napravljeno u 10 godina francuske uprave¹⁸). Austrija će postupno ulagati u izgradnju cesta, a 1877. uspostaviti će se prva željeznička veza u Dalmaciji; Knin – Drniš – Split/Šibenik. Cestovni i željeznički promet tijekom 19. stoljeća neće ostvariti puni potencijal, što će dodatno naglasiti važnost i ovisnost Dalmacije o pomorstvu. Službeni jezici Kraljevine Dalmacije bili su talijanski i njemački, a od 1883. i hrvatski. U pomorstvu je talijanski jezik bio *lingua franca*¹⁹ kroz cijelo razmatrano razdoblje. Pomorci su se školovali na talijanskoj literaturi, matrikule su izdavane na talijanski, brodski dnevnici su vođeni na talijanski. Glavni razlog tomu bila je ostavština i utjecaj duge pomorske tradicije Mletačke Republike na novu mladu austrijsku pomorsku „tradiciju“. Zanimljiv događaj koji potvrđuje ovu činjenicu zbio se nakon austrijske pobjede u Viškoj bitci²⁰ nad mornaricom Talijanskog Kraljevstva. Tada su na proglas admirala Tegetthoffa²¹ o pobjedi austrijski mornari, većinom iz Dalmacije, Istre i Veneta uzvikivali „*Viva San Marco*“, stari mletački bojni poklič.²²

Vojna središta Dalmacije bila su Zadar i Dubrovnik, a kasnije i Split, Sinj i Kotor. Vojno teritorijalna podjela Dalmacije sastojala se od dva popudbena okružja; vojno okružje sa središtem u Splitu za popunu kopnene vojske i mornaričko okružje sa središtem u Zadru za popunu ratne mornarice.²³ Osim popunjavanja malih graničarskih/pandurskih dobrovoljnih postrojbi, Dalmatinci su dugo bili oslobođeni obaveznog služenja u redovnoj carskoj vojsci. Glavni razlog tomu bila je stalna potreba Carstva za kvalitetnim mornaričkim kadrom, koji se gotovo isključivo popunjavao iz bivših teritorija Mletačke Republike, pa

¹⁸ Peričić, 1993., str. 83.

¹⁹ *Lingua franca* je izraz kojim se označava vrsta komunikacijskog jezika ljudi različitog podrijetla a najčešće se koristio u pomorskoj trgovini.

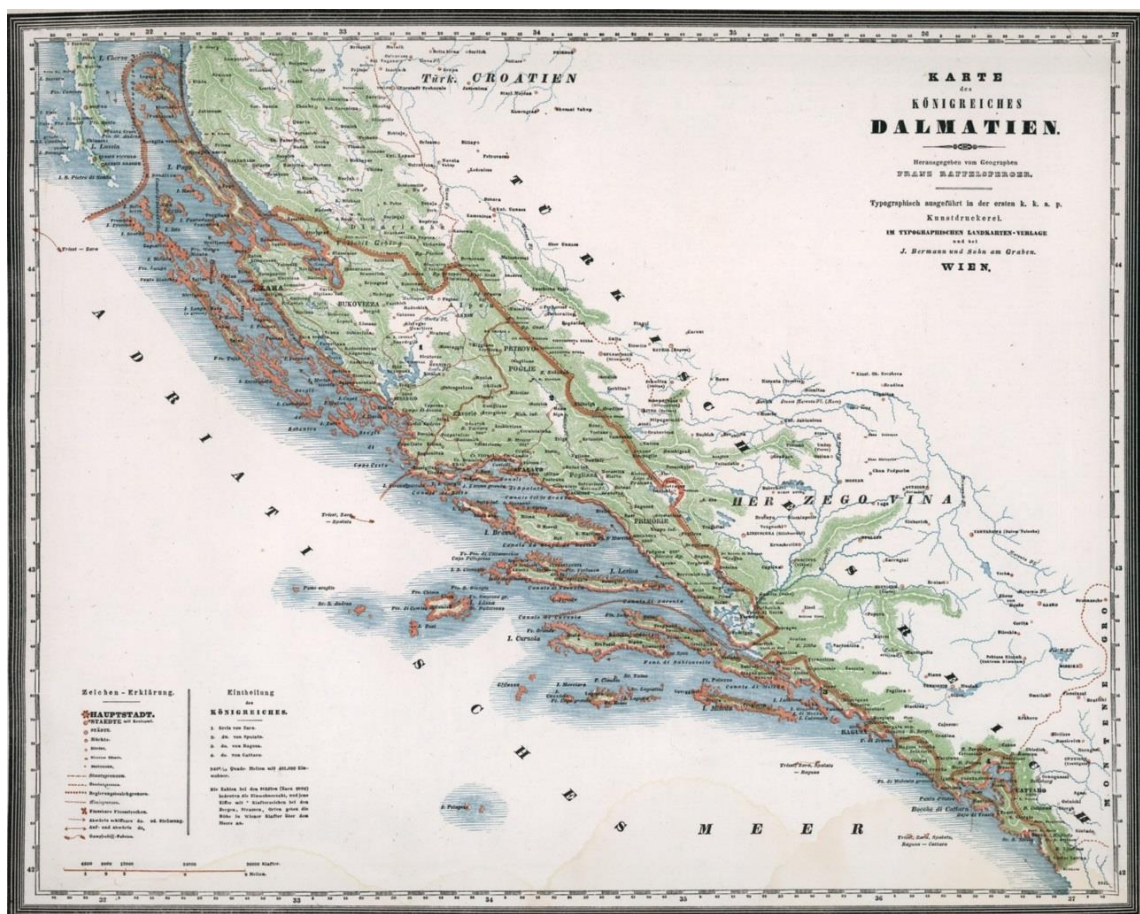
²⁰ Viška bitka, pomorska bitka između mornarica Kraljevine Italije i Austrijskog Carstva, koja se odigrala 20. srpnja 1866. kod otoka Visa.

²¹ Wilhelm Freiherr von Tegetthoff (23. prosinca 1827. – 7. travnja 1871.), austrijski admiral.

²² De Lisi, 2006., „La scena degli austriaci che lanciando in aria il berretto urlavano gli urrah e viva San Marco!“.

²³ Oršolić, 2013., str. 197.

su tako Dalmatinci činili gotovo trećinu ukupnog mornaričkog ljudstva. Austrijska mornarica, iako službeno osnovana 1786., svoj napredak i razvoj u 19. stoljeću duguje upravo preuzimanju Venecije i njene mornarice, prvenstveno mornaričke tradicije i znanja, koja su postala osnova formiranja buduće austrijske mornarice. Venecija će biti središte austrijske mornarice sve do 1840ih²⁴ kada kreće postupno prebacivanje mornaričke akademije i brodogradilišta u Trst i Pulu, a brojni će dalmatinski časnici, svoje formalno pomorsko znanje stjecati upravo na mornaričkim akademijama, prvo u Veneciji, a od 1848. u Trstu, odnosno od 1869. u Rijeci. U Dalmaciji su glavna mornarička središta bila Zadar, administrativno i zapovjedno središte, te Kotor kao glavna južna baza flote.



Slika 3. Karta Kraljevine Dalmacije iz 1843. (izvor: https://archive.org/details/dr_karte-konigreiches-dalmatien-herausgegeben-vom-geographen-franz-raffelsper-11381016).

²⁴ Sokol, 1968, str. 13.

III. Razvoj pomorstva Kraljevine Dalmacije

Kraj Napoleonskih ratova²⁵ dalmatinsko pomorstvo dočekalo je u izrazito lošem stanju obilježeno stagnacijom, gubitkom tržišta i nedostatkom investicija. Pomorski promet, koji je bio ključan za održivost dalmatinskih gradova, značajno je oslabio zbog gubitka tržišta i blokade Jadrana od strane Britanske ratne mornarice. Lokalna brodogradnja, koja je stoljećima bila važna privredna grana Dalmacije, također se srozala u odnosu na prijeratno razdoblje. Glavni razlozi su bili slabija potražnja i povećanje troškova materijala. Ratovi su iscrpili resurse, a mnoge brodice su uništene ili oduzete tijekom sukoba, što je dodatno oslabilo pomorsku infrastrukturu. Gubitci dalmatinske trgovačke mornarice bili su ogromni. 1804., u zadnjoj relativno mirnoj godini, u Dalmaciji je bilo 998 jedrenjaka duge plovidbe, da bi 1814. godinu i uspostavu austrijske vlasti dalmatinska trgovačka flota dočekala sa 153 jedrenjaka duge plovidbe.²⁶ Engleski gusari su samo 1809. uništili ili zarobili 218 jedrenjaka dalmatinske trgovačke flote. Osim materijalnih gubitaka, Dalmacija je u navedenom razdoblju imala i velike ljudske gubitke. Procjena je da je čak 1/3 svih dalmatinskih pomoraca, oko 6.000, napustila Jadran, te nastavila svoju pomorsku karijeru u britanskoj službi,²⁷ dok je oko 2.000 mladića iz Dalmacije izgubilo živote služeći u francuskoj vojsci.²⁸ Blokada Jadrana i nesigurnosti koje su proizlazile iz dugotrajnog ratnog razdoblja dovele su i do gubitka gotovo svih važnih trgovačkih partnera na Mediteranu, kao što su Talijanske države, Španjolska i Osmansko Carstvo. Osim ovih „ratnih“ uzroka, stagnaciji dalmatinskog pomorstva pridonio je i nedostatak investicija i potpore od strane nove austrijske vlasti. Centralistički poredak austrijskog carstva odrazio se i na pomorstvo. Novoj austrijskoj upravi trebalo je vremena kako bi razumjela značaj mora i pomorskih aktivnosti. Tek 1830ih

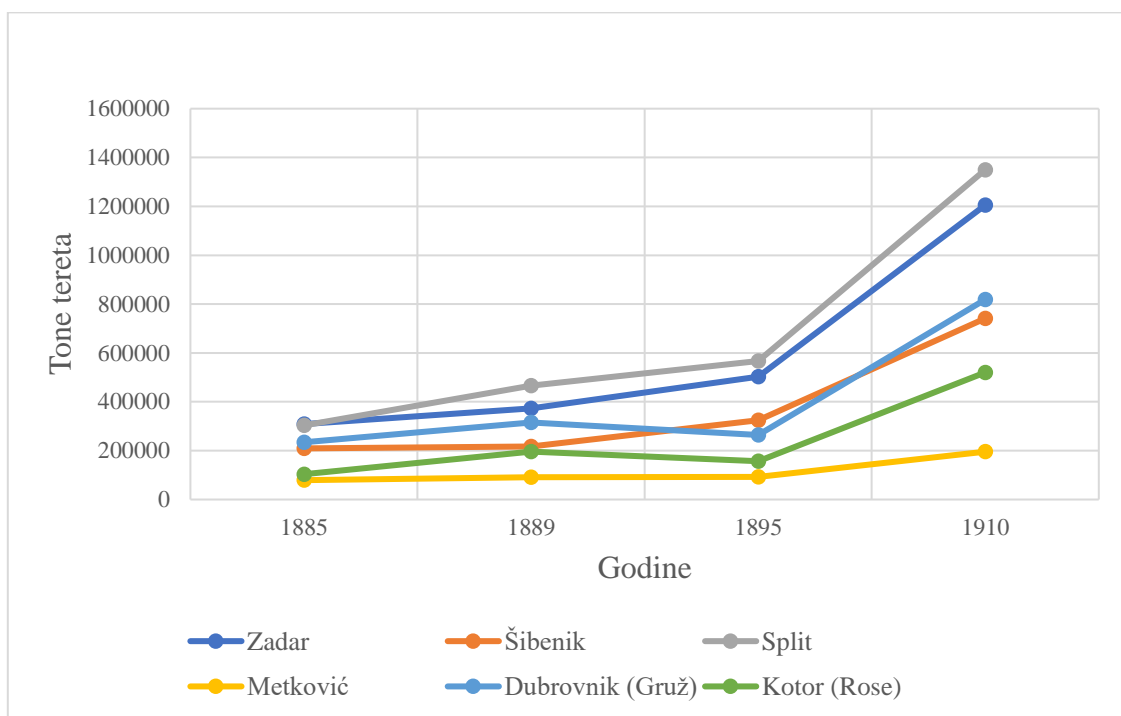
²⁵ Napoleonski ratovi - fra. *Les guerres de Napoléon* ratovi koji su obilježili Europu tijekom prvih 15 godina 19. stoljeća.

²⁶ Peričić, 1998., str. 82.

²⁷ Starešina, 1971., str. 81.

²⁸ Oršolić, 2013., str. 64.

vidimo ozbiljna ulaganje u pomorstvo.²⁹ Austrija je imala drugačiji pristup prema ekonomskom razvoju, osobito prema obalnim regijama. Osim toga, austrijska uprava je uvela nova pravila i poreze koji su dodatno opteretili dalmatinsku pomorsku ekonomiju. Porez se plaćao na uvezenu i izvezenu robu. Iako je Dalmacija imala bogatu pomorsku tradiciju, te povoljan geografski položaj za razvoj pomorske trgovine, nedostatak investicija i podupiranje trgovačkih interesa Trsta, negativno je utjecalo na dalmatinske gradove koji su tradicionalno živjeli od pomorstva, poput Zadra, Splita, Dubrovnika i Kotora. Povećana briga austrijskih vlasti za razvoj pomorstva postaje vidljiva osnivanjem Centralne pomorske vlade 1850. godine, kasnije Pomorske vlade.



Tablica 1. Tone ukupne (izvezene i uvezene) robe dalmatinskih luka, 1885. – 1910.³⁰

U drugoj polovici 19. stoljeća carska vlast shvaća važnost pomorstva i počinje ulagati u sve aspekte pomorske industrije. Po prvi puta se osnivaju javne pomorske škole, 1850. godine s radom započinju nautičke škole (tal. *scuola*

²⁹ Pejdo, 2007., str. 267.

³⁰ Peričić, 1993., dodatak – tablice.

nautica), prvo u Zadru, potom u Splitu, Dubrovniku i Kotoru.³¹ Ključan segment stvaranja Austrijske trgovačke mornarice bili su dalmatinski mornari. Beč je smatrao da u Dalmaciji može računati na 13.000 pomoraca.³² Aspiranti su nakon školovanja polagali ispite ovisno o tipu plovidbe u kojoj će ploviti, pa tako ispite za zapovjednike i časnike³³ duge i velike obalne plovidbe polažu pred ispitivačkom komisijom Središnje pomorske vlade u Trstu. Ispiti za zapovjednike i časnike male obalne plovidbe, te ispiti za noštrome³⁴ polagali su se kod okružnih lučkih kapetanija. Prije nego je neki brod bio spreman za trgovinu, brodovlasnik je morao tražiti od carske uprave *patent*, registraciju broda. Patent je izdavalo carsko ministarstvo unutarnjih poslova, a njime je bila određena vrsta plovidbe kojom će se brod baviti, tonaža broda, tj. nosivost (tal. *il tonnelagio*), te važeću zdravstvenu dokumentaciju (tal. *fede sanitaria*). Iako je do kraja 19. stoljeća trgovačka mornarica postala jedan od ključnih stupova austrijske privrede i budućeg razvoja Monarhije, centralistički pristup pomorstvu i monopol Trsta, a nakon 1867. Rijeke, ostavili su Dalmaciju da sama unaprjeđuje svoje pomorstvo, koje je u prethodnim razdobljima imala velike privredne uspjehe. No unaprjeđenje dalmatinskog pomorstva u okvirima industrijske revolucije, tj. zamjena svojih brodova na jedra s brodovima na parni pogon teklo je jako sporo. Kapital potreban za brzu primjenu nove tehnologije dalmatinska privreda nije imala, a pomoć austrijske države je izostala. Ipak pomorstvo Dalmacije se nastavilo razvijati. Manje parobrodarske kompanije su osnovane lokalnim kapitalom propalih jedrenjačkih brodarskih kompanija. Početkom stoljeća neke od ovih kompanija se udružuju, te Dalmacija novo stoljeće dočekuje s vlastitom parobrodarskom kompanijom – *Dalmatia*.

³¹ Pejdo, 2007., str. 283. „Tako je 2. II. 1850. godine najprije započela s radom nautička škola u Zadru, 1. III. 1850. u Splitu, 16. III. 1850. u Dubrovniku, i 22.IV.1850. u Kotoru.“

³² Stulli, 1992., str. 598.

³³ U pomorskom žargonu Dalmacije 19. stoljeća mornarički časnik i zvao se “škrivan” (tal. *scrivano*), škrivani su formalno ukinuti 4. svibnja 1858., a zamijenjeni su činom poručnik trgovačke mornarice.

³⁴ Noštromo, tal. *nostromo*, vođa palube, najiskusniji mornar.

III.1. Privreda Kraljevine Dalmacije

Kako bi bolje shvatili prilike u kojima se razvija pomorstvo Kraljevine Dalmacije bitno je imati uvid u opće stanje dalmatinske privrede u 19. stoljeću. Prijelaz iz 18. u 19. stoljeće bio je izrazito kaotičan za dalmatinsku privredu. Ratna zbivanja i rascjepkanost teritorija između različitih vladara, prva austrijska vlast, francuska uprava, okupacija južno-dalmatinskih otoka od strane Engleske i okupacija Boke od strane Rusije, značile su opću stagnaciju trgovine pogotovo u pogledu pomorskog prometa. Trgovačka mornarica bila je gotovo uništena tijekom francuske uprave, u prvom redu zbog trajne pomorske blokade Jadrana. Dolaskom pod austrijsku vlast 1814. područje istočnog Jadrana bilo je ekonomski zapostavljeno, no ono nije previše odskakalo od ostatka Europe koju su desetljeća rata ostavile u krizi. Dalmacija ne dolazi sama pod Carsku krunu, već dolazi u „paketu“ s Istrom, Goričkom krajinom, Venecijom i Lombardijom. Duga granica s Osmanskim Carstvom, s kojim je postojao trajni rizik oružanog sukoba, činila je Dalmaciju nepogodnom za veća ulaganja u odnosu na ostale novostečene regije. Drugim riječima Dalmacija je od krucijalne regije jedne države, Mletačke Republike, postala periferna regija druge, Austrijskog Carstva. Osnovna zanimanja i glavni pokretači dalmatinske privrede kroz cijelo razdoblje austrijske uprave bit će: brodarstvo, brodogradnja, ribarstvo,³⁵ maslinarstvo, vinogradarstvo, stočarstvo i voćarstvo (voćarstvo svoj ekonomski vrhunac doživljava krajem stoljeća i razvojem jake industrije likera).³⁶ Iako je prva polovica 19. stoljeća bila obilježena brojnim krizama, 1850. godinu Dalmacija je dočekala sa velikim porastom stanovništva; s 300.000 na 420.000 stanovnika. Većina ovog stanovništva obitavala je u seoskim zajednicama, u dalmatinskom

³⁵ Ribarstvo Dalmacije u razmatranom razdoblju je kompleksna tema, koja zaslužuje vlastiti rad. Samo na primjeru iz 1860., kada je u Dalmaciji zabilježeno 410 specijaliziranih ribarskih brodice s 1.121 tonom nosivosti te malo manje od 2.000 članova posade, vidimo o koliko se razvijenoj grani dalmatinske privrede radilo. Kasnije, početkom 20. stoljeća ljetnim ribolovom se bavilo čak 11.500, dok se zimskim bavilo 8.000 ribara.

³⁶ Brockhaus' Kleines Konversations-Lexikon, fünfte Auflage, Band 1. Leipzig 1911., S. 385. „Das Land dürrtig angebaut; Haupterwerbszweige Schifffahrt, Schifffbau, Seefischerei, Oliven-, Weinbau, Viehzucht, Likörfabrikation“.

zaleđu. U 15 dalmatinskih gradova i 50ak gradića i varoši obitavalo je tek 10% stanovništva. Ostatak stanovništva živio je u preko 900 sela te je temeljio svoju ekonomsku dobit na agrarnoj privredi. Na obali, otocima i gradovima, zanimanja su bila raznovrsnija, oko 20.000 ljudi bavilo se pomorstvom, oko 2.000 trgovinom, te oko 500 su bili vlasnici različitih obrta. Upravo zbog ovih razloga socijalno stanje pokrajine usko prati geografski položaj naselja, tj. vidljiva je drastična razlika u kvaliteti života ljudi koji žive uz more i od njega, te stanovnika koji žive daleko od mora. 1847. na razini cijele Dalmacije počela su osnivanja trgovačkih komora s ciljem unapređenja svih oblika trgovine. Nekoliko godina kasnije te su trgovačko-obrtničke komore obuhvatile sva okružja pokrajine. Od ukupne kopnene površine Dalmacije obrađivana je tek 1/6, u prvom redu to su bile oranice, vinogradi i maslinici. Vinogradarstvo je bilo najvažnija grana poljodjelstva u smislu isplativosti. Glavni razlog tomu bio je nagli porast cijena vina u post-napoleonskoj Europi, a osim toga, vino se tradicionalno trošilo u velikim količinama unutar pokrajine. Početkom stoljeća većina vinograda su bili u priobalju i otocima, a tek neki u zaleđu Sinja i Drniša. Do 1850. loza se širi po cijeloj Dalmaciji i počinje komercijalno uzgajanje loze. Ukupna proizvodnja vina u drugoj polovici 19. stoljeća iznosila je oko milijun barila³⁷ vina, što je bilo više od Tirola i Veneta zajedno, druge dvije tradicionalno vinarske pokrajine u Carstvu. Maslina je od antike bila važna grana dalmatinske privrede, maslinici su se nalazili na otprilike istom području kao i vinogradi, a nova austrijska vlast je poticala njihovo širenje u unutrašnjost. Kvaliteta ulja i konstantna potražnja na vanjskom tržištu činile su maslinarstvo unosnim, a Dalmacija je kao regija godišnje proizvodila oko 40.000 barila ulja u prvoj polovici 19. stoljeća. Stagnacija maslinarstva u drugoj polovici stoljeća uzrokovana je u prvom redu stalno rastućim vinogradarstvom. Ove dvije grane biti će konstanto suprotstavljene zbog nedovoljno obradive zemlje, ali i istog područja na kojemu

³⁷ Baril (tal. *barilo*), venecijanska mjerna jedinica za tekući teret, odgovara obujmu od 64,385 litre. Baril se dalje dijelio se na šest vjedara (tal. *secchia*) od 10,73 litre.

su obje kulture uzgajane. Usprkos tome vino i maslinovo ulje bit će glavni izvozni proizvodi i primarni teret dalmatinskih brodara bilo duge bilo obalne plovidbe. Ostale grane dalmatinskog poljodjelstva bile su voćarstvo, te uzgoj industrijskog i medicinskog bilja. Ove grane predstavljale su manji postotak dalmatinske privrede. Tek krajem 19. stoljeća i razvojem dalmatinske industrije likera, voćarstvo bilježi svoj rast i razvoj, pogotovo uzgoj višnje maraške.³⁸ U isto vrijeme bilježi se i rast cijena medicinskog bilja na vanjskom tržištu pa i ono bilježi određeni rast privređivanja. Stočarstvo je predstavljalo bitan udio dalmatinske privrede, ovce i koze činile su glavninu dalmatinske stoke.³⁹ Carska je vlast vrlo brzo shvatila važnost stočarstva, pa tako vlast ulaže u razvoj istog. U prvom redu radi se o gradnji štala, uređenoj ispaši i veterinarskoj potpori. Na otocima je uzgoj ovaca bio razvijeniji, a paška i rapska vuna smatrane su kvalitetnom na razini cijele Austrije. Obrta i manufakture izvan gradova gotovo da nije ni bilo. Osim brodogradnje i industrije vezane za pomorstvo, većina obrta bavila se preradom hrane i pića, a tradicionalni dalmatinski obrti kao što su lončarstvo i tkalaštvo propadali su zbog niskih cijena uvoznih proizvoda. Većina nabrojanih proizvoda bila je namijenjena i orijentirana lokalnom tržištu, vrlo rijetko su se proizvodili viškovi koji su bili dostatni za unosan izvoz na europsko tržište. Brodogradnja je tradicionalno jaka i sigurno najnapredniji oblik manufakture i industrije u Dalmaciji 19. stoljeća. U nastavku rada zasebno će se obraditi dalmatinska brodogradnja. U ovisnosti o brodogradnji razvila se donekle razvijena, ali veličinom mala industrija prerade materijala, u prvom redu drva i metala. Postojale su ljevaonice željeza i bakra u Zadru (Dell'Arni) i Splitu (Cobalchini), dok je kod Šibenika na rijeci Krki bila pilana. Domaće i uvezeno drvo (iz Like, Štajerske i sjeverne Italije) osim za izradu i održavanje brodova koristilo se najviše za potrebe grijanja. Split je imao razvijenu industriju izrade konopa, dok je Zadar imao čak tri voštarnice.

³⁸ Maraschino, liker koji se proizvodi destilacijom višnje maraške koja je raste uz sjeverno dalmatinsku obalu.

³⁹ Peričić, 1993., „1860. u Dalmaciji je bilo 800.000 ovaca i preko 200.000 koza“.

III.2. Trst i Dalmacija

Glavna trgovačka luka Austrijskog Carstva bio je Trst, te je upravo taj grad bio glavni konkurent dalmatinskog pomorstva. Negativan učinak Trsta na Dalmaciju bio je u smislu odvlačenja tereta od dalmatinskih luka i monopol nad državnim kapitalom namijenjenim za razvoj pomorske infrastrukture. Odluka da se Trst razvija kao glavna luka donesena je zbog njegovog povoljnog zemljopisnog položaja, tj. zbog blizine Austriji. Trst se kao glavna austrijska luka razvio još tijekom prethodnih stoljeća. Grad se trebao željeznicom spojiti s prijestolnicom Monarhije i postati središnja točka austrijske pomorske politike kojom je Austrija nastojala postati vodeća pomorska sila Mediterana.⁴⁰ Austrija kao kontinentalna država nikada nije imala pomorsku tradiciju, pa tako ni Trst kao glavna, a dugo vremena i jedina luka⁴¹ te države nije mogao postati pomorski centar sam od sebe, kao što su to kroz povijest uspjele druge bitne luke Mediterana, kao što su Venecija, Genova, Barcelona, Dubrovnik i druge. Pravi razvoj Trsta kao pomorskog centra, a samim tim i razvoj austrijskog pomorstva, pratimo od uspostave pomorsko-trgovačkih kolonija, tradicionalno pomorskih naroda, koji su prepoznali potencijal Trsta da postane glavna luka Jadrana. Pomorci i trgovci Venecije, Istre, Dalmacije, Sicilije, Grčke i Katalonije, napravili su od Trsta emporij i stavili stoljeća vlastite pomorske tradicije u temelje buduće glavne luke Austrijskog Carstva. Razmatrajući odnos Trsta i Dalmacije u ovom smislu vidimo da je dalmatinska pomorska tradicija duboko utkana u razvoj Trsta i cijelog austrijskog pomorstva uopće. Najvažnije dalmatinske obitelji koje su se nastavile baviti i razvijati pomorstvo u Trstu bile su rodом iz Boke (Tripković, Florio, Radonicich),⁴² Dubrovnika (Pasarević, Altesti),⁴³ Pelješca

⁴⁰ Pejdo, 2007., str. 277.

⁴¹ 1719. godine car Karlo VI. daje Trstu i Rijeci (tada manja luka) status slobodne carske luke, tek 1815. Austrija dobiva Veneciju, te istarske i dalmatinske luke.

⁴² Čučić, 2006., str. 78.

⁴³ Lupis, 2007., str. 168.

(Bijelić, Cossovich),⁴⁴ Silbe (Brnetić, Ivanušić) i Lošinja (Cosulich).⁴⁵ Iako je do 1830ih Trst monopolizirao pomorsku trgovinu Jadranom nauštrb dalmatinskih luka, velike količine tereta iskrcanih u Trstu ipak su svoje krajnje odredište imale u Dalmaciji. Iako su ostale uskraćene za direktnu trgovinu sa svjetskim lukama, teret se i dalje slijevao u dalmatinske luke, a tijekom cijelog razmatranog razdoblja dalmatinska mala obalna plovidba održavala je neprekinutu vezu s Trstom, prodavajući tamo razne dalmatinske proizvode, koji su se od tamo dalje plasirali diljem svijeta.



Slika 4. Trst 1885. godine. (izvor: wikimedia, File:Triest_1885.jpg, autor Horst F. Mayer, Dieter Winkler).

⁴⁴ Majnarić, 2009., str. 682-683.

⁴⁵ Lošinj, kao i Krk i Cres, u razmatranom razdoblju geografski ne pripadaju pojmu Kraljevina Dalmacija, međutim njihova pomorska tradicija je proizašla iz povijesne dalmatinske pomorske tradicije.

III.2.1. Pomorska vlada

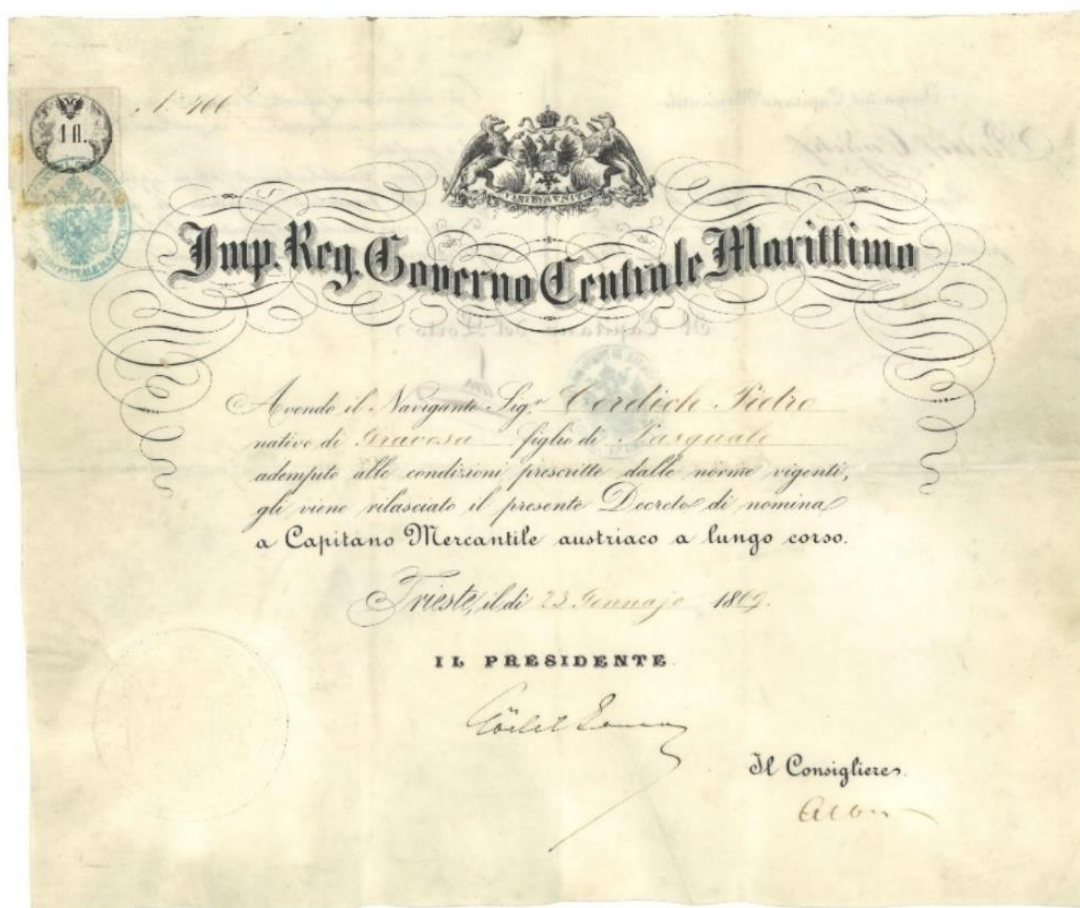
Središnja pomorska vlada (tal. *Governo Marittimo Centrale*, njem. *Zentral See Behörde*) osnovana je 1850. godine u Trstu, kao upravno tijelo odgovorno za cjelokupno trgovačko pomorstvo Austrije. Do tada su na razini pomorskih kotara postojala predstavništva lučke i pomorske zdravstvene službe, dok su na razini općina djelovale agencije. Glavni zadatak tih službi bio je nadziranje pomorskog prometa, uključujući isplovljavanje i uplovljavanje brodova u luke, provođenje zdravstvenog nadzora, izdavanje potrebnih dokumenata brodovima i posadi, dokumentacija tereta, briga o stanju luka, uključujući popravke i druge izvanredne nadzore. Sustav upravljanja bio je hijerarhijski; agencije i predstavništva odgovarali su središnjoj službi na razini kotara, dok je središnja služba bila podređena pokrajinskoj vladi, odnosno namjesniku, u slučaju Dalmacije, namjesništvu u Zadru. Ovaj sustav često je bio neefikasan premda je jamčio određenu autonomiju na koju su dalmatinski i ostali pomorci austrijskog carstva navikli.

Potreba za standardiziranjem pomorstva u 19. stoljeću postaje ključ napretka, što se postiže uspostavom pomorske vlade. Središnja pomorska vlada u Trstu se pokazala se kao puno efikasnije tijelo za daljnji razvoj pomorstva, kako austrijskog tako i dalmatinskog.⁴⁶ Glavne djelatnosti pomorske vlade bile su provedba modernizacije austrijskog pomorstva. Osnivanjem pomorskih škola, budućim pomorcima omogućeno je stjecanje potrebne edukacije, a vlada u Trstu im je provođenjem časničkih ispita davala potrebnu kvalifikaciju. Bitno je napomenuti da će se većina dalmatinskih časnika, pogotovo iz parunskih obitelji, u razmatranom razdoblju i dalje „školovati“ tradicionalno. Kao dječaci od 12 do 14 godina započinjali su svoje karijere u svojstvu *maloga od kuverte*⁴⁷ na

⁴⁶ Bratanić, 2023., str. 45.

⁴⁷ Mali od kuverte (*kuverta* (tal: *coperta*) - paluba) - dječak (šegrt) na brodu koji je stjecao pomorska znanja i učio pomorski zanat. Ako bi brod imao jednog malog od kuverte on bi bio samo „mali“. Na većim brodovima razlikujemo „male od kuverte“ i „male od kužine“, a kasnije pojavom parnih brodova i „mali od makine“.

trgovačkim jedrenjacima, često u vlasništvu vlastite obitelji. Godine 1871. Središnja pomorska vlada mijenja ime u Pomorsku vladu (tal. *Governo Marittimo*). Osim upravljanja pomorskom trgovinom, Vlada je preuzela nadležnost nad pomorskim zdravstvom, izgradnju pomorskih objekata, brodogradnju, izdavanje matrikula, regulaciju i inspekcije plovidbe, obrazovanje pomoraca, organizaciju lučkih ureda, nadzor nad austrijskim konzulatima, modernizaciju pomorskih zakona i prikupljanje statističkih podataka o pomorskom prometu. Ova uprava bila je nadležna za sva austrijska priobalna područja, od Veneta do Boke, a djelovat će do raspada Monarhije 1918.⁴⁸



Slika 5. Diploma kapetana duge plovidbe Petra Kordića, izdana 23. siječnja 1869. godine u Trstu. (izvor: Hrvatski pomorski muzej Split).

⁴⁸ Bratanić, 2023., str. 46.

IV. Pomorska trgovina Dalmacije

Još od ranog srednjeg vijeka, dalmatinski su gradovi imali jaku autonomiju u pogledu upravljanja vlastitom privredom. To se najviše očitovalo u različitim statutima vezanim za pomorsku trgovinu i brodarstvo.⁴⁹ Tisuću godina kasnije početkom 19. stoljeća pomorski promet je i dalje bio osnova dalmatinske privrede. Dalmatinski pomorci trgovali su po cijelom svijetu, od zapadne obale Italije do prekoceanskih zemalja. Svijest da je Dalmacija most između istoka i zapada bila je duboko usađena u dalmatinske pomorce i trgovce.⁵⁰ Činjenica da je u 19. stoljeću pomorski promet i dalje bio najjeftiniji, najlakši i najbrži (pod pretpostavkom da brodom upravlja školovana i obučena posada) stavilo je dalmatinskog pomorca na svjetsku pozornicu pomorske trgovine. Trgovačke rute dalmatinskih brodara i pomoraca možemo podijeliti na tri vrste, a to su duga plovidba (tal. *longo corso*), velika obalna plovidba (tal. *grande cabbotaggio esteso*) i mala obalna plovidba (tal. *grande cabotaggio ristreto*).

IV.1. Proizvodi

Iako su dalmatinske luke ostale u sjeni većih sjevernih luka na Jadranu (Venecija, Trst i kasnije Rijeka), roba iz cijelog svijeta se u njih uvozila i izvozila kroz cijelo razmatrano razdoblje. Glavni izvozni proizvodi bili su vino, maslinovo ulje i (soljena) riba,⁵¹ te kasnije likeri (*maraschino*⁵²). Osnovni uzrok slabije izvozne moći Dalmacije 19. stoljeća bilo je nepostojanje moderne prerađivačke industrije domaćih resursa u gotove proizvode, pa su osim ovih tradicionalnih dalmatinskih proizvoda (maslinovo ulje, vino i riba), bitan udio izvezene robe činili; kamen, mramor, sol, vuna, koža, drvo, med, meso, kameni

⁴⁹ Zaninović-Rumora, 2016., str. 80.

⁵⁰ Peričić, 1995., str. 12.

⁵¹ Peričić, 1995., str. 9.

⁵² *Maraschino* je bio najpoznatiji dalmatinski liker, kojeg je samo zadarska industrija likera proizvodila u opsegu od 400.000 boca godišnje.

ugljen. U drugoj polovici stoljeća dolazi do rasta proizvodnje i što dovodi dorasta izvora. U prvom redu radilo se destilaciji ljekovitog bilja; ružmarina, buhača, rujevine. Glavni proizvođači, ali i izvoznici ovih proizvoda bili su Hvar i Šolta.⁵³ Najčešći uvozni proizvodi bili su: kolonijalna roba,⁵⁴ industrijske preradevine koje dalmatinska industrija nije proizvodila u dovoljnim količinama ili nije proizvodila uopće; raznorazni alati, oprema, namještaj, manufakturni proizvodi, te žito koje je tijekom cijelog razmatranog razdoblja bilo deficitarno, tj. dalmatinska poljoprivreda nikada nije proizvodila dovoljno žita za potrebe svog stanovništva.

Uvozni promet dalmatinskih luka po godinama		
Godina	Broj brodova	Tone tereta
1834	3843	117.024
1838	5863	131.822
1843	5468	151.716
1851	7089	196.029
1858	26.667	400.954
1861	30.521	904.68
1865	29.534	1.208.298
1869	14.582	1.170.062
1873	16.689	2.287.694
1878	16.689	2.287.694
1892	10.263	1.751.710
1904	15.765	3.113.548
1908	18.309	3.777.078
1911	20.179	4.999.454

Tablica 2. Uvozni promet dalmatinskih luka po godinama.⁵⁵

⁵³ Peričić, 1995., str. 55-57.

⁵⁴ kolonijalna roba - trgovački naziv za proizvode (kava, čaj, riža, kakao, začini) koji su se nekoć uvozili iz afričkih i azijskih kolonija zapadnoeuropskih država (Britanija, Nizozemska).

⁵⁵ Peričić, 1995., str. 125.

IV.2. Trgovačke rute duge plovidbe

Duga plovidba se odnosila na rute koje su povezivale Dalmaciju sa preookeanskim zemljama, odnosno sve izvan Mediterana; Portugal, atlantska obala Francuske, Velika Britanija, njemačke države (kasnije Njemačko Carstvo)⁵⁶ na obali Sjevernog mora i Baltika,⁵⁷ Sjeverna i Južna Amerika, te Azija, Australija i plovidba Tihim oceanom. Sporiji razvoj austrijske trgovačke mornarice u prvoj polovici 19. stoljeća relativno je kasno otvorio svjetsko tržište dalmatinskim brodarima. Glavni izvozni proizvod Dalmacije u ove države bilo je vino. Iznimku čini trgovina s Velikom Britanijom koja je iz Dalmacije uvozila velike količine stoke. Bitno je naglasiti da se izvoz stoke u Veliku Britaniju često odvijao preko Malte, koja je bila dio Britanskog Carstva.⁵⁸ Glavni razlog zbog kojeg trgovina vinom u preookeanske zemlje nikada nije dostigla svoj puni potencijal bila je negativna praksa tršćanskih tvrtki koje su smanjivale cijene dalmatinskog vina kako bi ona bila konkurentnija na stranom tržištu, što je odbijalo dalmatinske vinare koji su svoje vino za veću cijenu mogli prodavati na Jadranu i Mediteranu.⁵⁹ Jedina iznimka je bila izvoz vina u Njemačku. Zadar i Split održavali su redovne veze s Hamburgom i Brenom krajem 19. stoljeća. Nakon Austro-ugarsko-talijanskog trgovinskog sporazuma,⁶⁰ osim preuzimanja domaćeg tržišta, Italija preuzima i neka tradicionalna dalmatinska tržišta, pa tako 1899. Dalmacija izvozi u Njemačku 20.000 hl vina, dok Italija u istom razdoblju izvozi 300.000 hl istog proizvoda.⁶¹ Tako da ni ova ruta nije nikad dostigla svoj puni potencijal. Iako su količine izvezenog tereta na preookeanskim rutama bile relativno male, te nisu činile značajan udio dalmatinske pomorske trgovine,

⁵⁶ Njemačko Carstvo, (njem. Deutsches Reich) naziv za njemačku državu od 1871. do 1918., nastalu ujedinjenjem slobodnih njemačkih država; Sjevernonjemačke Konfederacije (Prusija), Kraljevine Bavarske, Kraljevine Württemberg, te dva Velika Vojvodstva Baden i Hessen.

⁵⁷ 1897. iz Splita je izvezeno 412 kartela maslinovog ulja za Sankt-Petersburg (Peričić, 1995., str. 90.).

⁵⁸ Peričić, 1995., str. 94 (1896. na Maltu je iz dalmatinskih luka izvezeno 1440 goveda i 200 ovaca).

⁵⁹ Peričić, 1995., str. 95-96.

⁶⁰ Vinska klauzula, trgovinska odredba koju su 1891. sklopile Austro-Ugarska i Italija, kako bi se Italiju zadržalo u trojnom paktu, a koja je dopuštala izvoz vina na prostor Austro-Ugarske uz minimalnu carinsku pristojbu, što je dovelo do propasti dalmatinskog vinogradarstva.

⁶¹ Peričić, 1995., str. 92.

činjenica ipak ostaje da su, neposredno pred Prvi svjetski rat, dalmatinske luke održavale veze s državama cijelog svijeta, te da su izvozile i uvozile različite proizvode, od Skandinavije do Japana i Indije.⁶²

IV.3. Trgovačke rute velike obalne plovidbe

Velika obalna plovidba odnosila se na međunarodnu trgovinu Mediteranom i Crnim morem; Italija (obala Tirenskog i Ligurskog mora), Francuska, Grčka, Turska, Rusko Carstvo, Egipat. Dalmatinski pomorci i trgovci 19. stoljeća imali su značajnu prisutnost u svim bitnim lukama Mediterana, zahvaljujući razvijenoj trgovačkoj mreži, uspostavljenoj još za vrijeme Mletačke i Dubrovačke Republike. Ove mreže igrat će ključnu ulogu u razmjeni robe i pomorskom prometu između Kraljevine Dalmacije i ostalih mediteranskih zemalja. Osim dalmatinskih „kolonija“ po lukama Mediterana, trgovinu su poticali i trgovački konzulati mediteranskih država po dalmatinskim gradovima. 1854. u Dalmaciji su bila prisutna čak 26 konzularna predstavnika, i to: četiri u Zadru (iz Parme, Dvije Sicilije,⁶³ Papinske Države⁶⁴ i Turske), četiri u Šibeniku (iz Parme, Dvije Sicilije, Grčke i Papinske Države), tri u Splitu (iz Dvije Sicilije, Parme i Turske), tri na Visu (iz Grčke, Dvije Sicilije i Parme), tri na Hvaru (iz Grčke, Dvije Sicilije i Parme), šest u Dubrovniku (iz Parme, Dvije Sicilije, Rusije, Papinske Države, Toskane i Prusije⁶⁵), jedan na Korčuli (iz Grčke), te dva u Kotoru (iz Dvije Sicilije i Parme⁶⁶). U kontekstu velike obalne plovidbe najbitnija luka Italije bila je Genova, tamo su izvožene veće količine stoke (konji iz Bosne), te značajne količine vina. Osim u Genovu maslinovo ulje izvozilo se u Pisu i Lucciu. Ulje je

⁶² Peričić, 1995., str. 96. (izvožene veće količine likera i konzervirane ribe, a uvoženi razni alati, meso, pokućstvo, materijali).

⁶³ Kraljevina Dviju Sicilija (tal. *Regno delle Due Sicilie*), bivše Napuljsko Kraljevstvo, država je na jugu Apeninskog poluotoka, koja je nestala u procesu ujedinjenja Italije.

⁶⁴ Papinska Država (tal. *Stato della Chiesa*, lat. *Status Ecclesiasticus*) bila je država na čelu s papom na središnjem dijelu Apeninskog poluotoka koja je postojala od 754. do ujedinjenja Italije 1870.

⁶⁵ Kraljevina Pruska (njem. *Königreich Preußen*), njemačko kraljevstvo od 1701. do 1871. kada nastaje Njemačko carstvo.

⁶⁶ Pejdo, 2007, str. 281.

tamo korišteno u tvornicama, a 1884. u ove ligurske luke izvezeno je 20.000 hl ulja. Kroz cijelo postojanje Mletačke Republike, Dalmacija i grčki otoci⁶⁷ u Jonskom i Egejskom moru pripadali su istoj državi, pa su ustaljene trgovačke veze između ovih krajeva nastavljene i u 19. stoljeću. Najznačajniji proizvod koji se izvezio na grčke otoke bila je soljena riba. Samo 1876. iz Komiže je izvezeno 22.000 barila soljene ribe, a iz cijele Dalmacije preko 50.000 barila. Iz Grčke, tj. otoka Rodosa u Dalmaciju se redovno uvozilo svježije voće, najčešće kao povratna roba dalmatinskih jedrenjaka koji su izvozili ribu.⁶⁸ Trgovina s Osmanskim Carstvom odvijala se osim maritimnim putem i kopnenim karavanskim putem preko dalmatinsko-bosanske granice. Karavanska trgovina iz Bosne bila je bitan izvor dalmatinske izvozne moći pomorske trgovine, naročito u pogledu izvoza stoke. Najveću dobit izvoza turske stoke imali su Zadar i Split, za primjer 1874. u Italiju je izvezeno 18.000 glava većinski turske stoke (goveda i sitne stoke).⁶⁹ Čista pomorska trgovina s Turskom odvijala se preko albanske luke Drač, odakle su u Kotor i Dubrovnik uvožene velike količine žita. Trgovina s Osmanskim Carstvom bila je često prekidana i zabranjivana, što zbog političkih razloga, što zbog zdravstvenih razloga i čestih pandemija na području osmanske vlasti. Okupacijom Bosne 1878.⁷⁰ godine trgovina s tim bivšim turskim *pašalukom*⁷¹ postaje redovna i Split kao tranzitna luka najviše profitira od ovih političkih promjena. Veze s Ruskim Carstvom već su do prije imali Dubrovački i Kotorski pomorci, koje su nakon stanke zbog Napoleonskih ratova obnovljene. Bokelji ponovno postaju glavna veza Dalmacije s Rusijom u prvoj polovici 19. stoljeća no početkom Krimskog rata⁷² trgovina s Rusijom staje, zbog narušenih odnosa

⁶⁷ Bivši mletački posijedi u Jonskom i Egejskom moru bili su podijeljeni između Osmanskog Carstva, koje ih je kroz duge ratove od 16. do 18. stoljeća osvajalo, i Britanskog Carstva koje je vladalo bivšim mletačkim posjedima u jonskom moru (Sjedinjene Države Jonskih Otoka). Nakon 1864. otoci postaju nove Grčke države.

⁶⁸ Peričić, 1995., str. 87.

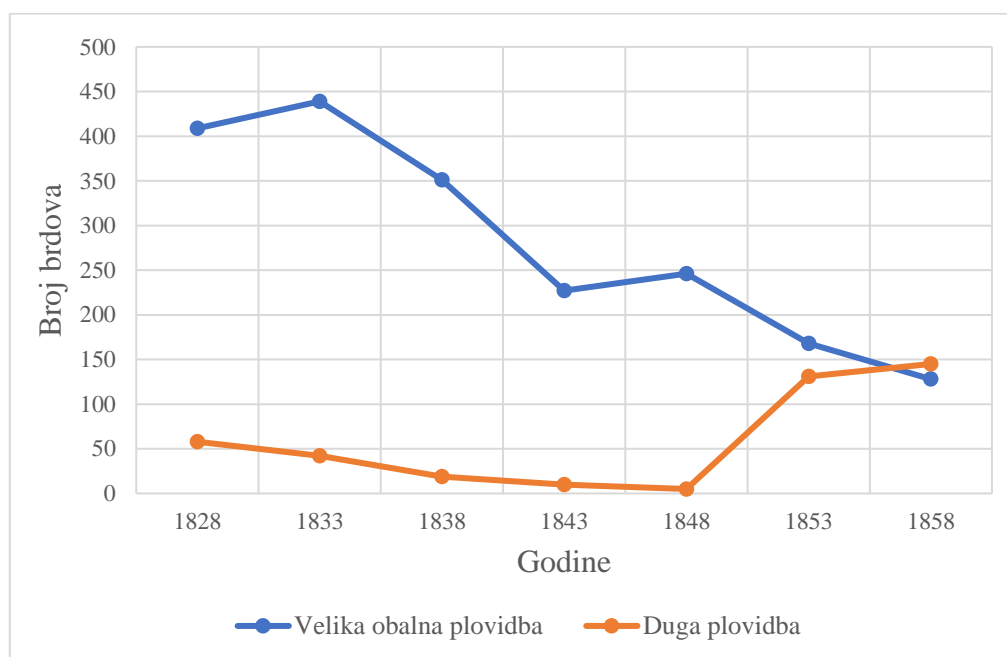
⁶⁹ Peričić, 1995., str. 83.

⁷⁰ Austro-ugarska vojska okupirala je Bosnu i Hercegovinu kao posljedica dogovora na Berlinskom kongresu 1878. s namjerom uspostave mira i uvođenja administrativnih reformi. Aneksiju tog područja Austro-ugarska proglasila je 1908. god.

⁷¹ Pašaluk (tur. *paşalık*: pašino područje), naziv za najveću osmansku upravnu jedinicu.

⁷² Krimski rat, rat između Rusije i Osmanskoga Carstva, te osmanskih saveznika Velike Britanije, Francuske i Kraljevstva Sardinije za prevlast na Balkanu, Crnom moru i Bliskom istoku. Trajao od 1853. do 1856.

Austrije i Rusije. Nakon završetka rata i uspostave Rusije kao pomorske sile na Crnom moru trgovina se nastavlja. Iz Odese su 1870ih splitski i dubrovački trgovci uvozili toliko velike količine žita, da su pelješki pomorci tamo otvorili svoja skladišta žita.⁷³



Tablica 3. Broj jedrenjaka u dugoj i velikoj obalnoj plovidbi 1828.-1858.⁷⁴

IV.4. Trgovačke rute male obalne plovidbe

Mala obalna plovidba odnosila se na trgovinu Jadranskim i sjevernim dijelom Jonskog mora, tj. lokalnu pomorsku trgovinu unutar Habsburške monarhije; Venecija (do 1866.⁷⁵), Trst i ostalo Austrijsko primorje,⁷⁶ te Rijeka. Međunarodni segment male obalne plovidbe odnosio se na trgovinu s jadranskom i jonskom obalom Apeninskog poluotoka, odnosno Kraljevinom Dvije Sicilije, Papinskom Državom, kasnije Italijom, Osmanskim Carstvom, te Jonskim otočjem (britanski

⁷³ Peričić, 1995., str. 89.

⁷⁴ Peričić, 1998., str. 139.

⁷⁵ Godine 1866. nakon Trećeg talijanskog rata za neovisnost, Veneto je pripalo Italiji.

⁷⁶ Austrijsko primorje, njem. *Österreichisches Küstenland*, Carska upravna jedinica koju čine Gorica, Trst, Istra i Kvarner.

protektorat⁷⁷ do 1864., kasnije dio Grčkog kraljevstva). U kontekstu 19. stoljeća i ne postojanja cestovnog ili željezničkog prometa, dalmatinske gradove možemo promatrati kao otoke. Stoga je mala obalna plovidba bila glavni i zapravo jedini način trgovinske razmjene između glavnih dalmatinskih gradova (luka), manjih mjesta na obali i otocima, ali i većih jadranskih tranzitnih luka Venecije, Trsta i Rijeke.



Slika 6. Dalmatinski mornari 1890. (izvor: Österreichische Nationalbibliothek, Ruben, Franz Leo - *Dalmatinische Matrosen*, https://onb.digital/result/BAG_12912189).

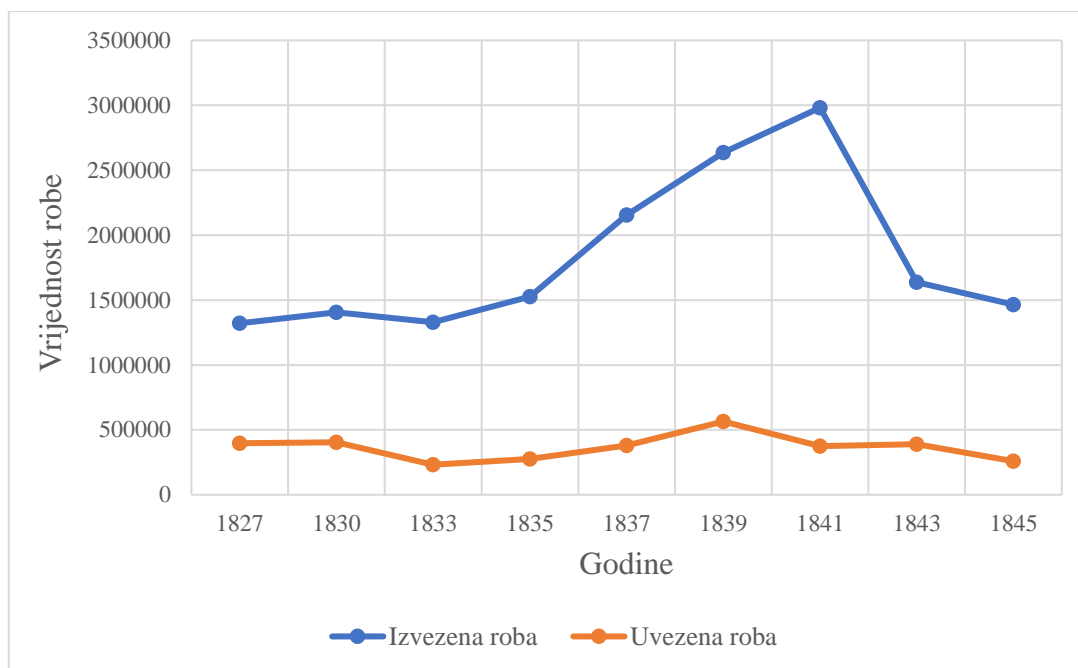
Iako *Prisvitla* država nije postojala već tri desetljeća, 1830ih Venecija (tada u sastavu Austrijskog Carstva) ponovno je bila jedno od glavnih odredišta dalmatinskih pomoraca. Kako bi digao slabu venecijansku privredu na noge, Beč je 1830. proglasio Veneciju slobodnom carskom lukom. Iz Dalmacije se tada u Veneciju izvozilo maslinovo ulje, vino, sol, soljena riba, drvo, stoka i stočne

⁶⁹ Sjedinjene Države Jonskih Otoka, eng. *United States of the Ionian Islands*, protektorat Ujedinjenog Kraljevstva između od 1815. do 1864.

prerađevine, kao što je obrađena koža. Iz Venecije su u Dalmaciju uvoženi proizvodi poput tekstila, stakla i luksuzne kolonijalne robe. Tradicionalni dalmatinski uvozni proizvod žito, uvožen je u velikim količinama iz Lombardije preko Venecije. Točne podatke robne razmjene s Venecijom sredine 19. stoljeća gotovo je nemoguće pronaći jer se radilo o tisućama robnih transakcija u okvirima male obalne plovidbe. Vrijednost robe izvezene u Veneciju, kroz 1820e i 1830e bila je na godišnjoj razini preko milijun austrijskih lira, a vrhunac vrijednosti bilježimo 1840ih nakon čega kreće pad. Glavni razlog zatvaranja ove rute bila je austrijska blokada Venecije tijekom venecijanske revolucije 1848. godine,⁷⁸ te uspon Trsta kao glavne luke Jadrana. Za vrijeme austrijske opsade Venecije, usprkos blokadi, dalmatinski su brodovi bili jedini izvor hrane i drugih bitnih potrepština. Čak 89 puta dalmatinski pomorci probijali su austrijsku blokadu dostavivši preko 28.000 barila vina, i više tisuća libri soljenog mesa, smokve i maslina, te tako pomagali revoluciju, ali i ostvarivali veliku novčanu dobit. Nakon uspostave mira, trgovina s Venecijom će se nastaviti i to s rastućim trendom. Čak dvije petine izvezenog dalmatinskog vina i 18.000 centara maslinovog ulja izvozilo se u Veneciju tijekom 1860ih. Važnost Venecije kao izvozne luke za Dalmaciju trajat će do 1866. i isključivanja Venecije iz Austrijskog Carstva.⁷⁹

⁷⁸ Republika Svetog Marka, tal. *Repubblica di San Marco*, bila je talijanska revolucionarna država koja je postojala 17 mjeseci tijekom 1848./49. Austrijska vojska ugušila je pobunu 28. kolovoza 1849.

⁷⁹ Peričić, 1995., str. 67-71.



Tablica 4. Vrijednosti izvezene i uvezene robe na pravcu Dalmacija – Venecija, od 1827. do 1845. izraženo u austrijskim⁸⁰ (lombardsko-venetskim⁸¹) lirama.⁸²

Nasljednik primata Venecije u smislu glavne izvozne luke male obalne plovidbe bio je Trst. Dalmacija je održavala pomorsku trgovinu s Trstom još od 18. stoljeća. Tijekom većine 19. stoljeća, kad su Dalmacija i Trst bili dio iste države, dalmatinski gradovi će održavati konstantu vezu s Trstom. Krize na apeninskom poluotoku 1840ih uzrokovale su visoku potražnju za maslinovim uljem u Trstu. Ova situacija prometnula je maslinovo ulje u glavni izvozni proizvod Dalmacije. Trend visoke potražnje za maslinovim uljem nastavit će se i poslije 1860ih gubitkom zadnjih apeninskih teritorija, tako da će dalmatinskim brodarima izvoz ulja ostati vrlo unosan način poslovanja sve do početka Prvog svjetskog rata. Drugi po važnosti dalmatinski proizvod izvožen u Trst bilo je vino. Trgovina vinom se intenzivira nakon priključenja Venecije Italiji, te Trst postaje

⁸⁰ Nakon 1839. vrijednost se računala u fiorinima, u tablici su vrijednosti fiorina preračunate u austrijske lire kako bi se ujednačile vrijednosti u tablici, 1 lira bila je 1/3 vrijednosti fiorina, tako da je npr. vrijednost za izvezenu robu za 1843. od 545.473 fiorina zapisana kao 1.636.419 lira.

⁸¹ Austrijska lombardsko-venetskim lira, tal. *lira austriaca*, valuta Kraljevine Lombardije – Venecije.

⁸² Peričić, 1995., str. 70.

glavni kupac dalmatinskog vina. Potražnja za vinom bila je toliko velika da je omogućila splitskim i šibenskim trgovcima da 1890ih u Trstu osnuju vlastita skladišta vina. Početkom 20. stoljeća u Trst se izvezilo 250.000 hl vina godišnje. Većina (200.000 hl) izvezenog vina konzumirala se u Trstu, a ostatak prevezio u ostale dijelove monarhije. Osim hrane, Trst je otkupljivao pola, a nekad i više, dalmatinskog kamenog ugljena. Godine 1899. od oko 100.000 tona dalmatinskog kamenog ugljena namijenjenog izvozu Trst je otkupio 64.000 tona. Kao i iz Venecije, Dalmacija je iz Trsta uvozila raznoraznu kolonijalnu robu, te industrijski prerađenu robu; brazilsku kavu, cejlonski šećer, željezo, papir, katran, i sve potrebno za opskrbu dalmatinskih industrija. Trst je od 1866. do 1918. bio glavni emporij dalmatinskih brodara i pomoraca, te glavna izvozna luka u smislu tranzitne luke, iz koje su se dalmatinski proizvodi plasirali dalje po svjetskom tržištu.⁸³

Usporedba pomorskog prometa Trsta i Dalmacije (u kvintalima)			
Luka	Iskrncani teret	Ukrcani teret	Ukupno teret
Dalmatinske luke	2765974	9801512	12567486
Trst	20423197	9816532	30239729

Tablica 5. Ukupni (iskrcani i ukrcani) pomorski prometa Trsta i Dalmacije (u kvintalima⁸⁴) za 1912.⁸⁵

Trgovačke veze s hrvatskim primorjem bile su slabije nego one s tradicionalnim destinacijama dalmatinskih pomoraca, Venecijom i Trstom, međutim i one su postojale. Veza s Rijekom se pojačala u drugoj polovici 19. stoljeća i nastavit će se do 1918., a glavni izvozni proizvodi Dalmacije bili su sol, vino, maslinovo ulje i soljena riba. Većina ove robe odlazila je u Ugarsku, ali je

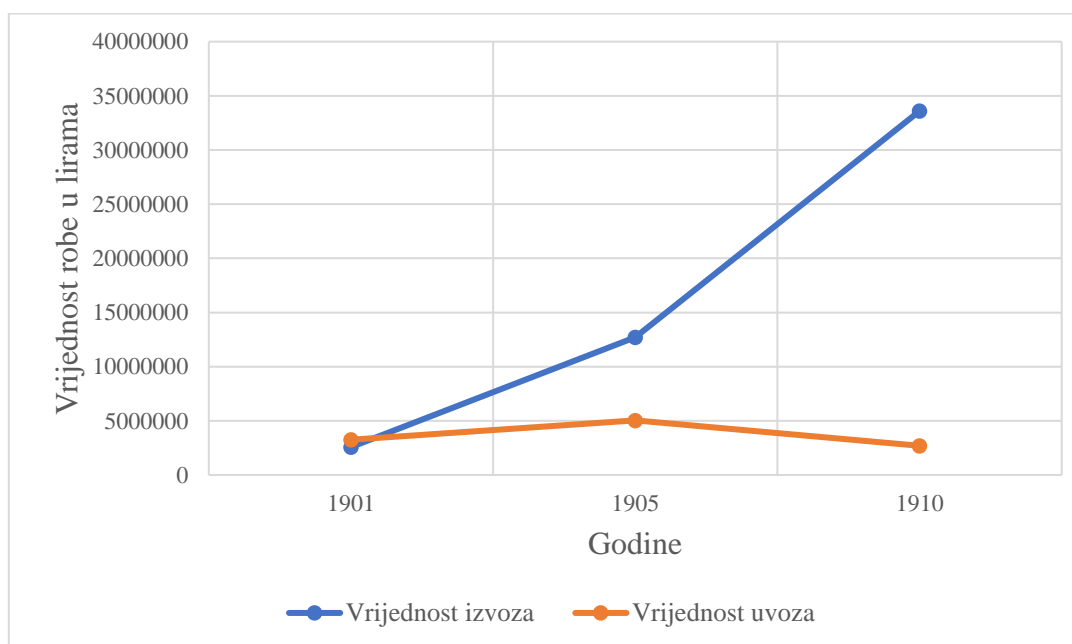
⁸³ Peričić, 1995., str. 72-76.

⁸⁴ 1 kvintal = 100 kg

⁸⁵ Peričić, 1995., str. 100.

dio robe dolazio i do Hrvatske i Slavonije. Glavni proizvodi uvoženi iz Hrvatskog primorja bili su duhan iz Rijeke i drveni materijal iz Senja.⁸⁶

Izrazito intenzivna mala obalna plovidba održavala se sa zapadnom obalom Apenina, Papinskom državom, Kraljevstvom Dviju Sicilija, a kasnije s novom Talijanskom državom. Glavne luke za izvoz bile su Ancona, Senigallija i Fano. Dalmacija je tamo izvozila i provozila raznorazne proizvode; maslinovo ulje, soljenu ribu, konje, kameni ugljen, drvo, likere i drugo. Blizina između dvije obale uvjetovala je isplativost prometa. Samo iz Ancone je u Zadar na godišnjoj razini dolazilo 200 trgovačkih brodova. Tradicionalni dalmatinski izvozni proizvod vino, u Italiji nije bilo moguće plasirati, zbog prevelike konkurencije domaćih talijanskih vina.



Tablica 6. Vrijednost robe izvezene i uvezene, iz dalmatinskih luka prema Italiji.⁸⁷

⁸⁶ Peričić, 1995., str. 78.

⁸⁷ Peričić, 1995., str. 87.

Male količine visoko kvalitetnih vina su ipak izvožene. S druge strane, potražnja za dalmatinskim likerima na talijanskom tržištu bila je velika. Godine 1888. u Italiju je iz Zadra (i Šibenika) izvezeno 21.531 boca maraskina. Najčešći uvozni proizvodi bili su južno voće, manufakturna roba, građevinski materijal i alati. Svježe voće uvoženo je u značajnim količinama u Zadar, odakle se dalje razvozilo po ostatku pokrajine. Zanimljivost ove trgovačke rute bio je uvoz bijelog vina. Iako je Dalmacija imala velike zalihe domaćeg vina, velike količine (nekoliko tisuća barila) bijelog vina su ipak uvožene iz Italije. Najčešći građevinski materijali uvoženi iz Italije bili su crijep i opeka, potrebni za građevinske zahtjeve Dalmacije, koja nije imala dovoljno razvijenu industriju građevinskog materijala. Na početku 20. stoljeća ukupno je uvoženo oko 450.000 kvintala robe. Trgovinska veza između dvije obale Jadrana bila je od iznimne važnosti kako za Dalmaciju tako i za Italiju. Proizvodi oba tržišta pronalazili su dobar plasman na suprotnom tržištu. Vrijednost dalmatinske robe izvožene (i provožene⁸⁸) u Italiju bile su nekoliko puta veće od uvezene talijanske robe, što je izuzetno pozitivno utjecalo na dalmatinsku privredu. Osim s Venecijom (od 1866.) Anconom, Senigallijom i Fanom, dalmatinske luke održavale su direktne linije i s drugim talijanskim lukama poput Barija, Riminija, Pesare, Chioggie, Barlette, Molfette, Brindisija i drugih.⁸⁹

⁸⁸ Iz Dalmacije su u Italiju izvožene velike količine proizvoda iz ostalih dijelova Monarhije ne samo dalmatinski proizvodi, isto je bilo i s proizvodima uvoženim iz Italije, pogotovo to vrijedi za kolonijalnu robu i industrijske strojeve.

⁸⁹ Peričić, 1995., str. 80.

V. Brodarstvo

Brodarstvo Dalmacije 19. stoljeća je izuzetno složena tema koja zaslužuje poseban rad. Ono se bitno razlikuje od modernog poimanja termina brodarstvo, tj. velikih kompanija sa tisućama zaposlenih, desecima ili stotinama brodova, točnom hijerarhijom uloga i činova kako na brodu tako i na kopnu. Struktura brodarstva Dalmacije kroz većinu 19. stoljeća bila je zapravo ista ili bolje rečeno nepromijenjena još od antike. Primarno se radilo se o obiteljskom poslu koji se prenosio s koljena na koljeno unutar obitelji koja je svojim kapitalom ulagala u vlastite brodove. Unutar jedne broderske obitelji odlučivalo se o kupovini broda, održavanju broda, ugovaranju trgovine, odabiru ruta, zaposlenju posade i obrazovanju zapovjednika. Dalmatinski pomorci još od 18. stoljeća intenzivno plove u slobodnoj plovidbi.⁹⁰ Sredinom 19. stoljeća i napretkom tehnologije izgradnje jedrenjaka, kapetani svojim brodovima plove po cijelom svijetu. Sami pronalaze teret i ugovaraju transportne ugovore, ploveći od luke do luke. Trgujući tako robom drugih, domaći kapetani ostvaruju visoke profite.⁹¹ Neki od primjera najznačajnijih dalmatinskih pomorskih obitelji koje su uspješno nastavile obavljati pomorsku trgovinu diljem svijeta u 19. stoljeću bile su; Antončić, Bajčić, Baćinić, Balović, Banići, Basadonna, Bijelić, Bizzaro, Bjelovučić, Bogdanić, Bolica, Bonfiol, Botteri, Botterin, Bronza, Budinić, Bujović, Burović, Cibilić, Cragiletto, Cresagli (Kresaljić), Croce (Krstelj), Ćorko, Cvitanović, Cvjetković, Dabinović, Didolić, Duboković, Dundić, Đaja (Džaja), Đurović, Đurković (Djurković), Ferrara, Fisković, Florio, Franković, Gasparović, Gladulić, Gopčević, Grgurina, Ivanović (Ivanovich), Ivanušić, Kameranović, Kalinić, Kamenarović, Karmelić, Klačević (Clacevich), Koljevina, Kosović, Kovačević, Kožulić, Kresaljić (Kresalja, Cresagli), Krilović (Crillovich), Krša (Chersa), Krstelj, Lazarović (Lazzarovich), Lazzari, Ljubak, Luković, Mardešić,

⁹⁰ Slobodna plovidba – (eng. *tramp trade*), plovidba bez fiksne rute, tereta i broderskog ugovora, suprotna linijskoj plovidbi, na kojoj brod ima određenu rutu i teret.

⁹¹ Bratanić, 2023., str. 53.

Marčula, Marinović, Marinković, Martinolić, Matković, Mihanović, Mimbeli, Negri, Negrini, Novak, Petrina, Plenković, Poloniveo, Premuda, Radimiri, Radušić, Ragusin, Rendić, Rismondo, Rogačić, Rusković, Scarpa, Segarići, Sbutega (Zbutega), Šepić, Skopinić, Smeća, Stagličići, Sutlovići, Tarabochia, Topić, Tripković, Velčić, Verona, Vidulić, Visin, Žuanić, Župa.⁹² Glave ovih i ostalih obitelji bile su kapetani, ali i *paruni* (tal. *patron*).⁹³ *Parun* je središnja osoba dalmatinskog brodarstva od antike do pojave parobroda. Brodovlasnik bi bio kriv prijevod riječi *parun*, jer su *paruni* bili mnogo više od brodovlasnika. Uz vlasništvo nad brodom, on je bio i njegov zapovjednik, tako da je zapravo svaki dalmatinski trgovački brod imao svog brodara. Na početku austrijske uprave u Dalmaciji 1814., bilo je oko 840 trgovačkih brodova,⁹⁴ dok se sredinom stoljeća broj brodova u sva tri oblika plovidbe (duga, mala obalna i velika obalna) kretao oko 1.700 do 2.000 brodova.⁹⁵ Osim nekolicine velikih obitelji koje su bile vlasnici više brodova, svaki od ovih brodova je u današnjem smislu bio jedna mala brodarska kompanija, s vlastitim kapitalom, trgovinskim vezama i posadom.

V.1. Parunsko brodarstvo

U prvoj polovici 19. stoljeća parunske obitelji bile su ključne za razvoj dalmatinskog pomorstva, ali i privrede uopće. Najbolji primjer pozitivnog utjecaja uspješnih brodarskih obitelji na rodni kraj možemo vidjeti na primjeru razvoja otoka Silbe kod Zadra i gradića Jelse na otoku Hvaru. Vrhunac tradicionalnog dalmatinskog brodarstva bio je od 1855. do 1873. Tada je Dalmacija držala 21 do 28% ukupne trgovačke flote Austro Ugarske monarhije.

Brodarstvo otoka Silbe jedan je od primjera kako je brodarska tradicija razvila malo mjesto koje će na svom vrhuncu imati 4 puta veću flotu od

⁹² Čoralić, 2001., str. 144-146.

⁹³ *Parun*, (tal. *patron*) (lat. *patronus*) – vlasnik broda (*karata* - dio broda (1/24).) i kapetan broda.

⁹⁴ Peričić, 1995., dodatak – tablice.

⁹⁵ Peričić, 1995., str. 82.

trgovačkih flota susjednih „velikih“ dalmatinskih gradova Zadra i Šibenika. Silba svoju pomorsku tradiciju ima više stoljeća prije austrijske vlasti u Dalmaciji. Ključ razvoja Silbe bile su silbanske parunske obitelji: Marinić, Paulina, Rasol, Supičić, Lovrović, Mauro (Mavar), Silvestrić, Sambunjak te Brnetić (Barnetić) koje su u razdoblju od 1815. do 1918. dale oko 60 kapetana duge plovidbe. Pripadnici ovih obitelji još su za Mletačke republike bili uspješni brodovlasnici i kapetani. Otok Silba je pad Venecije dočekaao s jakom trgovačkom flotom na koju se oslanjala ne samo privreda Silbe nego i dobrim dijelom privreda šireg zadarskog područja. Silba je tada raspolagala s oko 150 brodova duge i obalne plovidbe. Kao i u ostatku Dalmacije, ali i Istre i Hrvatskog primorja, razdoblje ratova početkom 19. stoljeća teško je oštetilo silbansku flotu.⁹⁶ Godine 1816. kapetan Gašpar Rasol dobiva patent da obavlja malu obalnu plovidbu na cijelom Jadranu sa svojom bracerom San Antonio. Ovo je početak obnove poslijeratne silbanske trgovačke mornarice, no ona nikad neće doseći razine iz 18. stoljeća. Vrhunac lokalne flote može se datirati od 1840. do 1850. kada je silbanska flota imala oko 50 brodova. Brodovlje duge i velike obalne plovidbe imalo je 2800 tona nosivosti, dok su brodovi male obalne plovidbe imali 700 tona. Usporedbe radi, zadarska i šibenska gradska flota duge i velike obalne plovidbe u razmatranom razdoblju nije nikad prelazila 600 tona.⁹⁷ Dokaz moći i prosperiteta silbanskih paruna i kapetana vidimo 1852. kada su privatnim novcem otkupili i pravno dobili otok Silbu, otkupivši ga od tadašnjih vlasnika⁹⁸ lošinjskog trgovca Marka Raguzina. Neki silbanski paruni imali su svjetske karijere u razmjerima 19. stoljeća. Kapetan Šime Zamarija Supičić stekao je slavu služeći u Ruskoj Carskoj mornarici, kao zapovjednik prvog ruskog parobroda „Petar Veliki“, a za službu u Rusko-perzijskom ratu iz 1828. bio je osobno odlikovan zlatnom kolajnom. Visoko carsko priznanje osobno mu je uručio car Nikola I. 1837.

⁹⁶ Starešina, 1971., str. 82.

⁹⁷ Starešina, 1971., str. 106.

⁹⁸ Silba je od 1638. bila privatni posjed mletačko/dalmatinskih plemićkih obitelji, prvo obitelji Soppe, a kasnije obitelji Morosin, koja je 1838. prodala svoja prava na Silbu obitelji Raguzin s Lošinja.

Kasnije 1861. papa Pio IX. osobno imenuje kapetana Supičića generalnim papinskim konzulom u Odesi, a kasnije mu za zasluge papa dariva originalnu sablju hrvatskoga bana Petra Zrinskog. Osim kao paruni silbanske flote, silbanski kapetani bili su suvlasnici velikih brodova širom Jadrana, pa je tako kapetan Valentin Sambunjak bio suvlasnik najveće lošinjske nave ikad 2300 tona velike „Albe“. Krajem 19. stoljeća silbansko brodarstvo prati sudbinu ostatka Dalmacije, duga i velika obalna plovidba nepovratno propadaju, zadnja velika nava „Arat“ u punom vlasništvu silbanskih paruna prodana je 1890. Iako se tradicionalno brodarstvo Silbe ugasilo, pomorstvo nije. Od 1883 do 1903. na Silbi je organiziran pomorski tečaj, kroz koji će proći oko 140 polaznika. Prvi voditelj bio je kapetan Ante Nakić. Uz to brojni silbanski pomorci nastavljaju ploviti na parobrodima Austrijskog Lloyda, na kojem su od osnutka bili bitan časnički i mornarski kadar. Kapetan Zamarija Rasol jedan je od prvih kapetana Austrijskog Lloyda dok je kapetan Ante Rasol odlikovan zlatnim križem viteškog reda odredbom cara Franje Josipa I. za 25 godina službe na Lloydovim parobrodima u svojstvu zapovjednika. Osnutkom Dalmatie, domaće kompanije koja je i sama osnovana udjelom silbanskog kapitala⁹⁹ silbanski časnici postaju jezgra njezinog profesionalnog kadra.

Razvoj Jelse kao bitnog pomorskog središta pratimo od 1830ih i uprave načelnika Ivana Dubokovića Nadalinija (1805.-1872.). Brodovlasnička obitelj Duboković Nadalini biti će glavni pokretač razvoja ove luke, u kratkom vremenu (do 1848.) od lokalnog kapitala izgrađena je jedna od najmodernijih luka u Dalmaciji. Brodovi Jelse plovili su od Atlantika do Crnog mora izvozeći domaće proizvode, kao vino, soljenu ribu, brački kamen, vapno, a uvozeći iz Rusije, Rumunjske i Amerike žito i kukuruz. Na taj način su osiguravali dovoljne količine žitarica, ne samo za Jelsu i otok Hvar, već i za prehranu srednje

⁹⁹ Zadarsko parobrodarsko društvo Zaratina, jedno od 4 osnivača Dalmatie, velikim je dijelom osnovano kapitalom silbanskih paruna.

Dalmacije, a za potrebe vinogradarstva uvozili su sumpor i modru galicu iz Venecije, a strojeve za preradu vina čak iz Amerike i Engleske. Jelšanska flota Duboković Nadalini dostiže vrhunac sa barkom "*Ivan D.*", izgrađenim u Korčuli 1873 g. koji je imao nosivost 780 tona što je u razmatrano razdoblju 19. stoljeća bio ogroman brod. U 17 godina plovidbe plovio je od Amerike do Azije, trgujući s lukama Kanade, Engleske, Portugala, Španjolske, Francuske, Irske, Grčke, Male Azije, Amerike te do ušća Dunava. Nažalost zbog svoje veličine u matičnu luku nikad nije uplovio. Flota Jelse je na svom vrhuncu 1884. imala čak 142 patentirana broda, a profit je općini Jelsi omogućio sredstva za daljnju izgradnju luke, gradskih ulica i cesta, pučke škole, pojačan izvoz domaćih proizvoda, razvoj obrta i trgovine, poljodjelstva, obnovu vinograda i pošumljavanje, te je ona smatrana jednom od najbogatijih općina u cijelom Carstvu.¹⁰⁰



Slika 7. Spomenik kapetanu Niki Dubokoviću u Jelsi (izvor: visit Jelsa, <https://visitjelsa.hr/596/park-hlad-pod-borovima/>).

¹⁰⁰ Arhiv Duboković Jelsa, Virtualni Muzej Duboković (<https://sites.google.com/view/archivedubokovicjelsa>).

V.2. Pomorska društva

Stagnacija starog sustava brodarstva u Dalmaciji nastupa vrlo brzo nakon njezina svojevrsnog zenita u drugoj polovici 19. stoljeća. Razlog tome je natjecanje s parobrodarskom industrijom. Nedostatak kapitala u Dalmaciji za razvoj nove tehnologije i izostanak ulaganja iz Beča, nagnao je domaće brodare da naručuju sve veće jedrenjake, te se na taj način nose s novom konkurencijom. Često su brodovi imali i više vlasnika, tj. kupovani su udruženim kapitalom više obitelji. Ovaj tip brodarstva postao je vrlo izražen u drugoj polovici 19. stoljeća, kada su zbog trenda izgradnje sve većih jedrenjaka, oni postali preskupi za samostalnu kupovinu većini brodarskih obitelji. Mali brodari u ovom razdoblju nestaju sa scene duge i velike obalne plovidbe. O kakvim se ulaganjima radilo najbolje vidimo iz dolje navedenog izvještaja iz 1832.:

“...Trošak izgradnje jednoga trgovačkoga broda odgovara trošku potrebnom za izgradnju jedne gospodarske palače u gradu. Trošak za izgradnju jedne obične trabakule jednak je onome za izgradnju komodne vlasničke kuće na selu ili na imanju...”¹⁰¹

Novonastala situacija pokreće proces osnivanja prvih, u modernom smislu, pravih brodarskih kompanija u Dalmaciji. Osnova ovih brodarskih kompanija, bilo je organiziranje više manjih brodarski obitelji u brodarsko društvo, kako bi zajedničkim kapitalom mogle naručivati sve veće jedrenjake, za koje same nisu imale dovoljna sredstva. Najveća društva ovog tipa bila su: Pelješko pomorsko društvo (tal. *Associazione Marittima di Sabioncello*) sa sjedištem u Orebiću i Dubrovačko pomorsko društvo (tal. *Associazione Marittima di Ragusa*) sa sjedištem u Dubrovniku.

¹⁰¹ Stulli, 1992, str. 558.

V.1.1. Pelješko pomorsko društvo

Pelješko pomorsko društvo (tal. *Associazione Marittima di Sabbioncello*) osnovano je 1865. na poticaj dr. Ivana Ivaniševića, kasnije prvog predsjednika društva, i dvojice kapetana Antonia Bijelića i Bože Murine. Primarni izvor kapitala činio je lokalni kapital starih brodarsko trgovačkih obitelji Flori, Mimbelli i Bjelovučić. Ponovna uspostava trgovine sa lukama Crnog mora nakon završetka Krimskog rata, pružila je novi uzlet pelješkom brodarstvu. Kao odgovor na monopol Trsta i porast parobroda na tržištu, društvo je osnovano s ciljem nabave novih, većih brodova duge plovidbe. Osim lokalnog kapitala peljeških ulagača, društvo je raspolagalo i znatnim udjelom investicija iz drugih dijelova Dalmacije (Zadar, Split, dubrovačko područje, Boka) te udaljenih pomorskih mjesta i središta (Carigrad, Trst, Cardiff, Livorno, Marseille i Mariupolj).



Slika 8. Bark *Eber*, Pelješko pomorsko društvo (izvor: Hrvatska tehnička enciklopedija, u vlasništvu Pomorskog muzeja u Dubrovniku, <https://tehnika.lzmk.hr/peljesko-pomorsko-drustvo/>).

Zabilježeno je da 1869. društvo raspolaže flotom od 19 velikih brodova duge plovidbe, te su iduće godine vrhunac poslovanja Pelješkog pomorskog društva. Brodovi su iz Rusije (Odesa) za Ujedinjeno Kraljevstvo prevozili žito i ugljen, šećer iz Indonezije (Batavia,¹⁰² Java, Sumatra) za New York, sol sa Sicilije i iz Ujedinjenog Kraljevstva za Ameriku, pamuk i drvo iz Meksičkog zaljeva i Kariba u New York. Brodovi društva bili su prisutni u slobodnoj plovidbi na svim morima svijeta. Kroz 26 godina djelovanja sagradili su ili kupili ukupno 33 jedrenjaka duge plovidbe ukupne nosivosti preko 21.000 tona. Profit društva u navedenom razdoblju bio je toliki da je 1875., vlastitim ulaganjima društvo osnovalo brodogradilište u Orebiću. Brodogradilište je svečano otvorio sam Car Franjo Josip, te ga nazvao po prijestolonasljedniku princu Rudolfu - *Cantiere Arciduca Rodolfo*.¹⁰³ Kraj ove uspješne epohe djelovanja društva započinje izbijanjem Rusko-turskog rata 1878.¹⁰⁴ Prekidom trgovine na Crnom moru, glavni dioničari društva obitelj Mimbelli i Kovačević sa sjedištima u Marseilleu i Mariupolju, trpe velike gubitke koji trajno utječu na negativno poslovanje cijelog društva. Osim toga, učestale havarije (Jafet (1877), Seth i Rubens (1878), Eva (1879), Serug (1880), Malaleel (1881), Arfaxad i Cainan (1882) te Sem (1884).¹⁰⁵ također nepovratno uništavaju integritet nekoć moćnog broдача. Sudbinu društva zapečatit će sve starija flota brodova, sve manji udio u svjetskome trgovačkome prijevozu te nemogućnost prelaska s jedrenjaka na parobrod. Pelješko pomorsko društvo prestajalo je postojati *de facto* 1889. godine kada je rasprodana sva imovina, uključujući i preostale jedrenjake, čak 10 (od 24) prodano je pelješkim obiteljima. 30. rujna 1891. Pelješko pomorsko društvo službeno prestaje postojati.¹⁰⁶

¹⁰² Batavia – nizozemski naziv za Jakartu, glavni grad (1619.–1949.) Nizozemske Istočne Indije (niz. *Nederlands-Indië*).

¹⁰³ Brodogradilište nadvojvode Rudolfa (tal. *Cantiere Arciduca Rodolfo*), 1888., 13 godina od osnutka brodogradilište prestaje s radom, Zadnji brod koji je izgrađen bio je Zabulon.

¹⁰⁴ Rusko-turski rat (1877. – 1878.), sukob između Osmanskog Carstva i koalicije predvođene Ruskim Carstvom koja je uključivala kneževine Rumunjsku, Srbiju i Crnu Goru.

¹⁰⁵ Pomorski muzej Orebić, (<https://hvm.mdc.hr/pomorski-muzej-orebic,775:ORB/hr/info/>).

¹⁰⁶ Goleš, Zaboravljena Dalmacija- AMS, (<https://www.zaboravljenadalmacija.hr/Blog/938>).

Jedrenjaci duge plovidbe Pelješkoga pomorskoga društva			
Brod	Vrsta broda	Nosivost	Mjesto i godina izgradnje
<i>Abraham</i>	bark	671	Trst, 1870.
<i>Adam</i>	bark	442	Trst, 1865.
<i>Arfaxad</i>	bark	635	Trst, 1869.
<i>Cainan</i>	bark	507	Trst, 1867.
<i>Cam</i>	brik	228	Trst, 1864.
<i>Eber</i>	bark	620	Trst, 1870.
<i>Enos</i>	bark	502	Trst, 1867.
<i>Esau</i>	bark	609	Trst, 1871.
<i>Eva</i>	bark	425	Trst, 1865.
<i>Enoch</i>	bark	504	Trst, 1868.
<i>Issac</i>	bark	1048	Bremen, 1870.
<i>Jacob</i>	bark	616	Trst, 1871.
<i>Jafet</i>	brik	251	Trst, 1869.
<i>Jafet II.</i>	bark	790	Orebić, 1879.
<i>Lamech</i>	bark	536	Trst, 1868.
<i>Lea</i>	bark	906	Trst, 1871.
<i>Malaleel</i>	bark	502	Trst, 1867.
<i>Mathusalem</i>	bark	533	Trst, 1868.
<i>Nahor</i>	bark	741	Trst, 1871.
<i>Noé</i>	bark	536	Trst, 1869.
<i>Peleg</i>	bark	747	Trst, 1870.
<i>Rachelle</i>	bark	862	Trst, 1871.
<i>Rebecca</i>	bark	754	Kopar, 1871.
<i>Reu</i>	brik	256	Trst, 1870.
<i>Rubens</i>	bark	686	Orebić, 1876.
<i>Sara</i>	bark	707	Rijeka, 1864.
<i>Sela</i>	brik	261	Trst, 1869.
<i>Sem</i>	bark	505	Trst, 1865.
<i>Serug</i>	bark	934	Trst, 1870.
<i>Seth</i>	bark	770	Trst, 1867.
<i>Tare</i>	bark	683	Trst, 1871.
<i>Yared</i>	bark	575	Trst, 1867.
<i>Zabulon</i>	bark	777	Orebić, 1878.

Tablica 7. Jedrenjaci duge plovidbe Pelješkog pomorskog društva.¹⁰⁷

¹⁰⁷ <https://tehnika.lzmk.hr/peljesko-pomorsko-drustvo/>

V.1.2. Dubrovačko pomorsko društvo

Dubrovačko pomorsko društvo, poznato i kao *Associazione Marittima di Ragusa*, bilo je brodarsko društvo sa sjedištem u Dubrovniku. Osnovano je kao dioničko društvo od kapitala lokalnih brodovlasnika i trgovaca 1869. godine s ciljem ulaganja u dubrovačku jedrenjačku flotu duge plovidbe. Posebnost Dubrovačkog pomorskog društva bila je u poticanju lokalne brodogradnje. Odmah pri osnivanju društva, jedan od glavnih ciljeva nove organizacije bilo je poticanje brodogradnje u Gružu, koja je stagnirala.¹⁰⁸ Kako bi što prije počelo s radom, društvo 1870. u Rijeci i na Malom Lošinju kupuje tri nova barka; „Prvi dubrovački“ (722 t), „Drugi dubrovački“ (670 t) i „Treći dubrovački“ (722 t).¹⁰⁹ Ubrzo nakon izgradnje modernog brodogradilišta u Gružu, 1871. porinut je i prvi „gruški“ bark društva Četvrti dubrovački od 626 t. Na vrhuncu moći Dubrovačko pomorsko društvo imalo je 13 jedrenjaka duge plovidbe, Od tih 13, čak 7 je izgrađeno u Gružu, uključujući najveći dubrovački jedrenjak ikad „Dvanaesti dubrovački“. Napravljena od štajerske hrastovine i dalmatinske borovine nava „Dvanaesti dubrovački“ bila je drvena grdosija, duga 59.30 m duljine, široka 10.58m, s tri jarbola i nosivosti 1264 tone. Kad je napravljena bila je najveći jedrenjak ne samo Dubrovnika i Dalmacije nego cijelog Austrijskog Carstva, a na njegovom porinuću bio je i Car Franjo Josip. Cijena „Dvanaestog dubrovačkog“ bila je 199.624 fiorina. Trinaesti i zadnji brod Dubrovačkog društva bio je brik „Petka“, ujedno i jedini bez broja u imenu (dio pomorske tradicije - praznovjerje). Moćna flota dubrovačkog broдача ipak nije mogla protiv tehnološkog napretka parnog stroja i njegove sve bolje primjene u pomorstvu. Zastavni brod „Dvanaesti dubrovački“ prodan je u New Yorku 1881., a samo društvo prestaje s radom 1889. Gašenjem društva gasi se i gruški škver, većina radnika emigrira na zapad dok manji dio nastavlja biti dio pomorske privrede

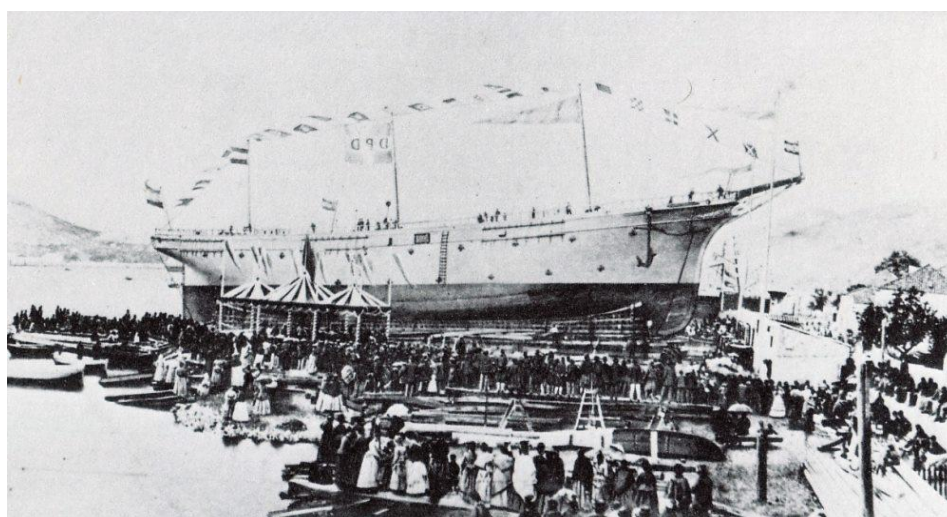
¹⁰⁸ Od 1860. do 1870. u gruškom brodogradilištu, nekad jednom od najvećih na Jadranu, izgrađena su samo dva broda i to jedan od 69 tona, te drugi od 75 tona.

¹⁰⁹ Perić, 1995., str. 217- 219.

Dubrovnik kao pomorci. Kapital društva i brojni dioničari također će nastaviti pridonositi privredi dubrovačkog pomorstva kroz ulaganja i osnivanje manjih parobrodarskih kompanija koje će kasnije postati osnova modernog dubrovačkog brodarstva.¹¹⁰

Jedrenjaci duge plovidbe Dubrovačkoga pomorskoga društva			
Brod	Vrsta broda	Nosivost	Mjesto i godina izgradnje
<i>Prvi dubrovački</i>	bark	722	Rijeka, 1870.
<i>Drugi dubrovački</i>	bark	670	Rijeka, 1870.
<i>Treći dubrovački</i>	bark	722	Mali Lošinj, 1870.
<i>Četvrti dubrovački</i>	bark	626	Gruž, 1871.
<i>Peti dubrovački</i>	bark	886	Mali Lošinj, 1871.
<i>Šesti dubrovački</i>	bark	802	Trst, 1870.
<i>Sedmi dubrovački</i>	bark	729	Trst, 1870.
<i>Osmi dubrovački</i>	bark	699	Gruž, 1871.
<i>Deveti dubrovački</i>	bark	640	Gruž, 1872.
<i>Deseti dubrovački</i>	bark	805	Gruž, 1873.
<i>Jedanaesti dubrovački</i>	bark	742	Gruž, 1873.
<i>Dvanaesti dubrovački</i>	nava	1264	Gruž, 1875.
<i>Petka</i>	brik	235	Gruž, 1875.

Tablica 8. Jedrenjaci duge plovidbe Dubrovačkog pomorskoga društva.¹¹¹



Slika 9. Porinuće Dvanaestog dubrovačkog, 1875., Gruž (izvor: <https://www.shipsnostalgia.com>).

¹¹⁰ Perić, 1995., str. 221.

¹¹¹ <https://tehnika.lzmk.hr/dubrovačko-pomorsko-drustvo/>

V.2. Dalmatinsko parobrodarstvo

Propast jedrenjačkih brodarskih divova, Pelješkog pomorskog društva i Dubrovačkog pomorskog društva 1880ih, označio je kraj jedrenjaka i premoć brodova na parni pogon u trgovačkoj mornarici Austrije, ali i općenito u pomorstvu. Ova se promjena izrazito negativno odrazila na prosperitet dalmatinskih brodarskih i brodograđevnih središta, što je imalo utjecaja na privredu cijele pokrajine koja je bila usko vezana uz lokalno pomorstvo. Iako je 1850ih Austrija počela ulagati u razvoj pomorske infrastrukture (luke, škole, kapetanije, svjetionici, itd.), znatnijeg ulaganja u parnu flotu Dalmacije nije bilo. Dalmatinski pomorci ostali su osuđeni sami nedovoljnim kapitalom izgraditi parnu flotu za potrebe trgovine i putničkog prometa duge i velike obalne plovidbe (mala obalna plovidba će u velikoj mjeri ostati jedrenjačka).¹¹²

Prvi parobrod na Jadranu zaplovio je 1818. god. Parobrod „Carolina“ održavao je regularnu liniju između Trsta i Venecije. Brod je bio u privatnom vlasništvu Johna Allena, američkog poduzetnika koji je živio i radio u Trstu. Iako se Allenov poduhvat pokazao profitabilan, Austrija još nije bila spremna na ozbiljnija ulaganja u parobrodarstvo. Usprkos tome što je Austrijsko carstvo kontroliralo sve luke Jadrana, od Chioggie zapadno od Venecije do Budve na samom jugu Kraljevine Dalmacije (bivše Mletačke Albanije), ono je ipak prvo odlučilo ulagati u riječno parobrodarstvo na Dunavu. Osnivanje „Dunavske parobrodarske kompanije“ (njem. „Donau dampfschiffahrts gesellschaft“) 1829. bio je odraz kontinentalnog mentaliteta čitave Monarhije, ali i dokaz nerazumijevanja važnosti i tradicije pomorstva. Ideja da se osnuje parobrodarska kompanija u Trstu nije došla iz Beča, već od lokalnih brodara, poduzetnika i trgovaca koji su prepoznali potencijal tršćanske luke da postane glavna luka Jadrana i popuni vakuum koji je ostavila Venecija nakon pada Mletačke

¹¹² „...U razdoblju od 1890. do 1912. potpuno su nestali jedrenjaci duge plovidbe (po broju i tonaži), dok su jedrenjaci velike obalne plovidbe brojčano umanjeni za 89% (po tonaži za 89,2%). Jedrenjaka male obalne plovidbe u tom razdoblju ima manje za 2,4% (po tonaži za 10,6%)...“ - Bašić, 2007., str. 33.

Republike. Austrijski Lloyd¹¹³ osnovan je 1835./36. kao privatno autonomno¹¹⁴ parobrodarsko društvo.¹¹⁵ Sve do 1880-ih parobrodarsku službu na Jadranu obavljao je isključivo austrijski Lloyd.

Prvo parobrodarsko društvo na tlu Dalmacije bilo je osnovano u Makarskoj 1878. Braća Rismondo, kapetani Ante, Petar i Vjekoslav, iskusni kapetani i paruni jedrenjaka duge plovidbe, svojim su kapitalom kupili dva drvena parna broda, te njima održavali redovnu liniju između Makarske i Metkovića. Prvi dalmatinski parni brod, zvao se „Barone di Rodich“,¹¹⁶ kasnije preimenovan u „Dalmazia“. Izgrađen je 1858. u Genovi (brodogradilište Sestri Ponente), „Dalmazia“ je imala je 26.7m duljine preko svega i parni stroj jačine 16 KS. Iako malena, „Dalmazia“ je već od 1880. održavala redovitu dužobalnu liniju Metković – Trst, s lukama pristajanja u Makarskoj, Splitu, Trogiru i Zadru. Ovo je bio temelj cjelokupnog dalmatinskog parobrodarstva koje će svoj vrhunac doživjeti 1907. kada će se oformiti najveća parobrodarska kompanija u Kraljevini Dalmaciji – „Dalmatia“. Parobrodarska kompanija „Dalmatia“ zajedno s Dubrovačkom plovidbom tzv. „Ragusea“, koja je okupila manje parobrodare dubrovačkog kraja, čini temelj modernog brodarstva u Dalmaciji i šire. Značaj ovih kompanija bio je u tome da su nikle od domaćih manjih društava, osnovanih lokalnim kapitalom bez konkretne pomoći države. Austro Ugarska je češće kočila razvoj lokalnog parobrodarstva nego ga poticala, kako ono ne bi smetalo primatu Austrijskog Lloyda i kasnije (od 1891.) razvoju Ugarskog parobrodara sa

¹¹³ Austrijski Lloyd, Društvo za pomorsku plovidbu (tal. Società di Navigazione a Vapore del Lloyd Austriaco; njem. Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd), Osnovan 1835. Do 1838., kada je uspostavljena linija Trst-Kotor, Lloyd je raspolagao flotom od 10 parobroda. Kapitalom Austrijskog Lloyda, ali i uz velika ulaganja države 1853. osnovano je brodogradilište u Trstu. Polovica svih zapovjednika i časnika palube 1880. bila je iz Dalmacije. Do Prvog svjetskog rata Austrijski Lloyd je imao je 66 brodova (236.000 brt), koji su se u ratu upotrebljavali u vojne svrhe, najviše za prijevoz vojske i materijala. Nakon raspada monarhije postaje Lloyd Triestino di Navigazione (1919. – 2006.).

¹¹⁴ Iako dijeli ime sa osiguravateljskom agencijom iz Trsta, Austrijskim Lloydom osnovanim 1833., prilikom osnivanja, 1835. parobrodarske kompanije Austrijski Lloyd, ono je formalno odvojeno od osiguravateljske agencije Austrijski Lloyd.

¹¹⁵ Barbano, 2022., str. 448-451.

¹¹⁶ General Gabrijel Josip Rodić, (njem. *Gabriel Joseph Freiherr von Rodich*), hrvatski plemić, vojskovođa i visoki državni dužnosnik u Habsburškoj Monarhiji. Tijekom Austrijskog zaposjedanja Bosne 1878. obnašao dužnost guvernera Kraljevine Dalmacije i vrhovnog zapovjednika carske vojske u Dalmaciji.

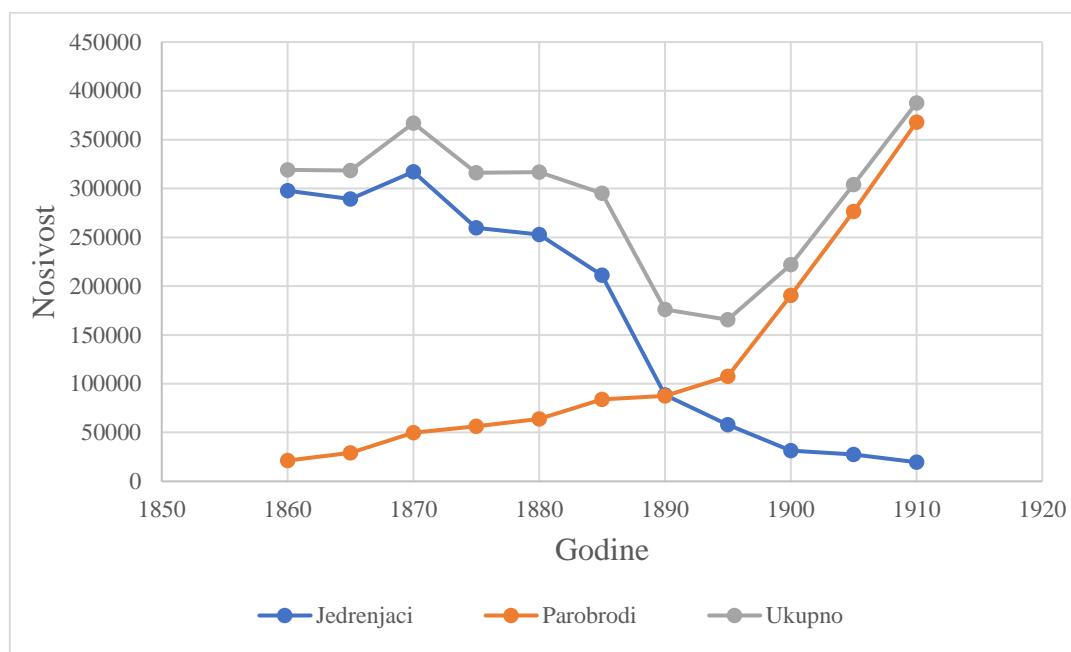
sjedištem u Rijeci „Ungaro Croato“.¹¹⁷ Braća Rismondo iz Makarske bilo je prvo lokalno parobrodarsko društvo osnovano 1878. Dubrovački su pomorci i trgovci 1880. osnovali Dubrovačku plovidbu ili Raguseu. Godine 1890. Pio Negri, ugledni šibenski trgovac, u suradnji sa šibenskim parunom kap. Zafranovićem i braćom Ježina, šibenskim brodograditeljima, osniva parobrodarsku kompaniju Paroplovidba Pio Negri i Drugovi, poznatu i kao Pio Negri & Co. Kasnije, 1904. kompanija će ponovno promijeniti ime u „Dalmatinsko-Istarska“¹¹⁸ Paroplovidba Pio Negri i Drugovi“. Godine 1890. na Visu obitelj Topić, ugledni trgovci vina i paruni, s nekolicinom lokalnih partnera, osnivaju svoju parobrodarsku kompaniju „Topić i Drugovi“. Godine 1890. Serfain Topić kupuje novi moderni parobrod „Vila“, izgrađen u Kielu u poznatom brodogradilištu Howaldtswerke.¹¹⁹ Duljine preko svega 46.4 m i s parnim strojem jačine 450 KS, Topićeva „Vila“ bila je među modernijim brodovima na Jadranu tog vremena, te je održavala redovnu liniju Split – Trst, prevozeći putnike i teret (uglavnom vino). U Zadru je 1895. osnovano parobrodarsko društvo „Zaratina“. Glavni dioničar i osnivač kompanije bio je zadarski trgovac Pino Perlini, koji je 1888. svojim kapitalom u Senju kupio drveni parobrod „Falco“. Kasnije 1892. Perlini naručuje još dva drvena parobroda u Malom Lošinju: „Airone“ i „Rondine“. Ova tri drvena parobroda biti će osnova od koje će zadarski ulagači 1895. napraviti parobrodarsku kompaniju Zaratina, punim nazivom „Società di Navigazione a Vapore Zaratina“. Zastavni brod kompanije „Zara“ napravljen u Roterdamu 1903., imao je 43m duljine preko svega i parni stroj snage 420 KS. Trgovačko/putnički brod „Zara“ plovit će Jadranom sve do 1965. kada će pod imenom „Hvar“ završiti u rezalištu. Uz ove

¹¹⁷Ungaro-Croata (Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo) bilo je društvo za obalnu plovidbu sa sjedištem u Rijeci, osnovano 1891. godine ujedinjenjem manjih brodarških društava i karatnih zajednica poput Parobrodarstva Krajač i drugovi iz Senja te Parobrodarstva Mate Švrljuga i drugovi iz Rijeke. Prvi upravitelj bio je Mate Švrljuga, a među ostalim članovima uprave nalazili su se poduzetnici s područja Rijeke, Bakra, Kraljevice i Senja.

¹¹⁸ Šibenska obitelj Negri bila je podrijetlom iz Istre, Labina.

¹¹⁹ Howaldtswerke-Deutsche Werft, osnovano 1838. u Kielu od inženjera Augusta Howaldta i poduzetnika Johanna Schwebfela pod imenom Tvornica strojeva i ljevaonica željeza Schwebfel & Howaldt (njem. *Maschinenbauanstalt und Eisengießerei Schwebfel & Howaldt*), isprva gradeći parne kotlove. Godine 1892. tvrtka je otvorila podružnicu u Austro-Ugarskoj u Rijeci koja je prestala raditi deset godina kasnije, ali je prostor brodogradilišta ostao i kasnije postao temelj brodogradilišta 3. Maj.

veće parobrodarske kompanije, na prijelazu stoljeća u Dalmaciji će se okupiti još manjih parobrodara kao što su: Unione, Balkan, Zora, Obalna paroplovidba, Slobodna plovidba Ivo Račić i drugovi, Josip Račić (Dubrovnik), Radoničić Josip i drugovi (Dobrota), Brailli Callisto (Orebić), Hrvatsko parobrodarsko društvo Jadran (Split), Kaštelanska plovidba (Kaštel Sućurac), Brodarstvo Ivan Foretić (Korčula) i Poljička plovidba (Omiš).



Tablica 9. Ukupne nosivosti parobroda i jedrenjaka u razdoblju od 1860.-1910.¹²⁰

¹²⁰ Annuario Marittimo, 1848.-1913.

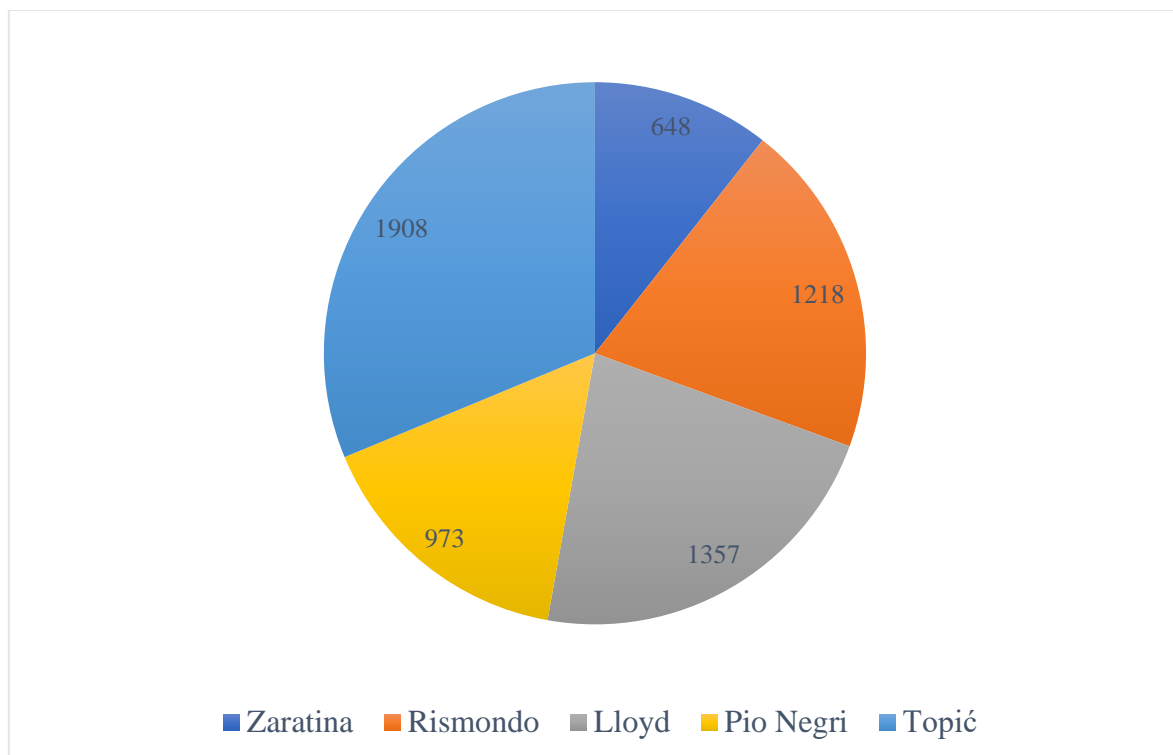
V.2.1. Dalmatia

U Dalmaciji je potkraj 19. stoljeća svako veće središte imalo svoja parobrodarska društva koja su obavljala službu u lokalnim lukama. Godine 1904. prvotna inicijativa za osnivanje ove kompanije došla je iz Ljubljane, od direktora Ljubljanske Kreditne Banke i gradonačelnika Ljubljane dr. Ivana Hribara koji je predložio brojnim uglednim dalmatinskim kapetanima i brodovlasnicima suradnju, kako bi lakše konkurirali državnim parobrodarima, Austrijskom Lloyd i Ungaro-Croati. Ideja je gotovo odmah naišla na otpor pomorske vlade u Trstu i ministarstva trgovine u Beču. Uspješnim lobiranjem dalmatinskog sabora i domaćih predstavnika u Trstu, carska vlast pristaje na osnivanje novog parobrodara, te čak kroz Austrijski Lloyd odlučuje sudjelovati darivanjem dva parobroda. U jesen 1907. vlasnici četiri dalmatinske parobrodarske kompanije; Braća Rismondo (Makarska), Dalmatinsko-Istarska Paroplovidba Pio Negri i Drugovi (Šibenik), Serafin Topić (Vis) i Zaratina Società di Navigazione a Vapore (Zadar), u Trstu osnivaju konzorcij od 28 parobroda nazvan „Consorzio di Navigazione Dalmatia“.¹²¹ O kako se skupom poduhvatu radilo, najbolje govori primjer osnivanja Austrijskog Lloyd, 1835., kada je državna banka bila u stanju platiti tek oko 40% vrijednosti novoosnovanog društva.¹²² Parobrodarsko društvo „Dalmatia“ službeno je osnovano 1. siječnja 1908. godine kada su brodovi četiri dalmatinske brodarske tvrtke prvi put isplovili pod novim zastavama i oznakama: veliko bijelo slovo "D" na tradicionalno crnim dimnjacima. Dogodine 1909. Dalmatia postaje dioničko društvo vrijedno 3 milijuna kruna. Najveći udio imao je Serafin Topić s 806.000 kruna, zatim Rismondo s 794.000 kruna, Pio Negri s 570.400 kruna, te Zaratina s 478.800 kruna. Austrijski Lloyd sudjelovao je s udjelom od 380.000 kruna. Aktivna nabava novogradnje, čak 13 novih parobroda u samo šest godina, napravila je

¹²¹ Žuvić, 2015., str. 165.

¹²² Prilikom osnivanja Austrijski Lloyd bio je utemeljen kao dioničko društvo vrijednosti milijun forinti po tisuću dionica. 600 dionica odnosno, 600.000 forinti u kompaniju uložio je Salomon Mayer von Rothschild - Barbano, 2022., str. 450.

Dalmatiju trećom po veličini parobrodarskom kompanijom Carstva. Uspjeh Dalmatie je još veći ako uzmemo u obzir da je jedino državno ulaganje koje je dobila bilo dva stara parobroda prilikom osnivanja. Usporedbe radi Austrijskom Lloydu država je u više navrata¹²³ odobrila milijunske zajmove forinti odnosno kruna, a k tome su imali monopol nad poštanskom službom, prijevozom vojske¹²⁴ i porezne olakšice za novogradnju. Svojim brodovima Dalmatia postupno preuzima obalnu plovidbu južnog Jadrana, no za postojanja nikada neće u potpunosti zamijeniti Austrijski Lloyd, koje je uživao ogromne državne povlastice, kao što su porezne olakšice na novogradnju i monopol nad poštom.



Tablica 10. Udio brodarskih kompanija u osnivanju brodarskog društva "Dalmatia" (po nosivosti brodova).¹²⁵

¹²³ Beč je Austrijskom Lloyd odobrio više milijunskih zajmova; 1880. - 3.000.000 forinti za novogradnju, 1895. - 4.200.000 forinti, 1901. - 18.000.000 kruna, 1906. - 6.000.000 kruna za novogradnju. Uz to 1891. država je platila 1.500.000 forinti za unaprjeđenje obavljanje poštanske službe. - Barbano, 2022., str.461 – 473.

¹²⁴ 9 Lloydovih parobroda bilo je trajno raspoređeno u Dalmaciji za potrebe vojske Barbano, 2022., str. 462.

¹²⁵ Žuvić, 2015., str. 167.

Tvrtka "Dalmatia" ubrzo se suočila s izazovima, uključujući štrajk posade koji su predvodili kapetani, nezadovoljni uvjetima rada i strahom da će ih zamijeniti austrijski i češki kapetani. Usprkos ovim problemima, "Dalmatia" je uspjela obnoviti svoju flotu, uvodeći moderne brodove poput "Cetina", "Makarska", "Adria" i "Vodice". Ovi brodovi, izgrađeni 1908. godine, pokazali su se iznimno pouzdanima i plovili su još gotovo 60 godina. Tvrtka je 1909. godine dodatno ojačala flotu brodovima "Liburnia" i "Neretva", kao i većim i snažnijim brodovima "Trieste D." i "Split D." izgrađenima u Monfalconeu. Ovi brodovi, dugi 60 metara, imali su snagu od 1.000 KS i mogli su postići brzinu od 13 čvorova. Početak Prvog svjetskog rata Dalmatia je dočekala s flotom od 37 putničko-teretnih parobroda. Održavala je obalne linije u sjevernoj i srednjoj Dalmaciji i tri brze veze s Trstom. Međutim, početak rata donio je nova iskušenja. Većina brodova bila je rekvirirana za vojne svrhe, a jedini brod izgubljen zbog ratnih aktivnosti bio je "Vila", kojeg je torpedirala talijanska podmornica. Nakon rata, prema Trumbić-Bertolini sporazumu iz 1920. godine,¹²⁶ flota "Dalmatie" podijeljena je između Kraljevine SHS i Italije, u omjeru 65:35. Godine 1921., sjedište tvrtke preseljeno je iz Trsta u Split, a naziv je promijenjen u "Dalmatia" Parobrodarsko d.d. Tvrtka se 1922. godine spojila s pet drugih obalnih brodarskih tvrtki, stvarajući Jadransku Plovidbu d.d. (preteču današnje Jadrolinije). "Dalmatia" kao samostalna tvrtka prestala je postojati 1. siječnja 1923. godine. Njeni su brodovi promijenili izgled, uklanjanjem poznatih crnih dimnjaka s velikim bijelim slovom "D".¹²⁷

¹²⁶ Sporazum *Trumbić-Bertolini* o podjeli brodova Austro-ugarske između Kraljevine SHS i Kraljevine Italije.

¹²⁷ Žuvić, 2015., str. 165.

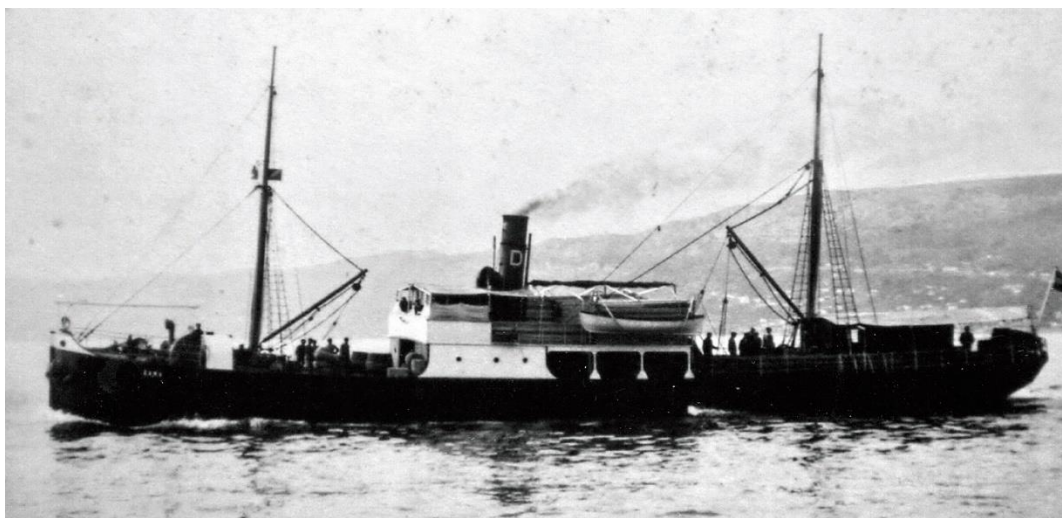
Brođovi Dalmatije naslijeđeni od osnivačkih kompanija				
Parobrod	Nosivost	Godina izgradnje	Brođogradilište	Brođar
<i>Airone</i>	64	1892	Mali Lošinj	Zaratina
<i>Biokovo</i>	229	1880	Dumbarton	Rismondo
<i>Bosnia</i>	540	1899	Trieste	Lloyd
<i>Brač</i>	135	1896	Kiel	Rismondo
<i>Dalmazia</i>	57	1858	Sestri Ponente	Rismondo
<i>Danubio</i>	817	1866	Stettin	Lloyd
<i>Dinara</i>	118	1888	Trieste	Rismondo
<i>Eco</i>	85	1881	Trieste	Rismondo
<i>Falco</i>	49	1875	Trieste	Zaratina
<i>Iniziatore</i>	37	n/a	Marseille	Pio Negri
<i>Isea</i>	225	1881	Trieste	Rismondo
<i>Jadro</i>	237	1883	Trieste	Rismondo
<i>Jason</i>	407	1876	Glasgow	Topić
<i>Krka</i>	110	1896	Mali Lošinj	Pio Negri
<i>Lussin</i>	253	1893	Kiel	Topić
<i>Medea</i>	217	1872	Rostock	Topić
<i>Mosor</i>	132	1896	Trieste	Rismondo
<i>Nada</i>	161	1885	Wallsend-on-Tyne	Pio Negri
<i>Nibbo</i>	112	1899	Mali Lošinj	Zaratina
<i>Obrovac</i>	55	1872	Southampton	Pio Negri
<i>Primo</i>	42	1891	Mali Lošinj	Pio Negri
<i>Risorto</i>	110	1886	Mali Lošinj	Pio Negri
<i>Rondine</i>	85	1892	Mali Lošinj	Zaratina
<i>Sebenico</i>	297	1898	Mali Lošinj	Pio Negri
<i>Tommaseo</i>	67	1894	Mali Lošinj	Pio Negri
<i>Vila</i>	405	1890	Kiel	Topić
<i>Vis</i>	440	1870	Trieste	Topić
<i>Vitez</i>	186	1868	London	Topić
<i>Zara</i>	338	1903	Rotterdam	Zaratina
<i>Zlarin</i>	94	1866	Kiel	Pio Negri

Tablica 11. Parobrodarska flota Dalmatije prilikom osnivanja.¹²⁸

¹²⁸ Žuvić, 2015., str. 167.

Brodovi Dalmatie kupljeni nakon osnivanja društva				
Parobrod	Nosivost	Godina izgradnje	Brodogradilište	Brodar
<i>Adria</i>	164	1908	Trieste	Dalmatia
<i>Cetina</i>	226	1908	Trieste	Dalmatia
<i>Makarska</i>	226	1908	Trieste	Dalmatia
<i>Vodice</i>	154	1908	Trieste	Dalmatia
<i>Liburnia</i>	160	1909	Mali Lošinj	Dalmatia
<i>Neretva</i>	160	1909	Mali Lošinj	Dalmatia
<i>Split</i>	896	1909	Trieste	Dalmatia
<i>Trieste</i>	896	1909	Trieste	Dalmatia
<i>Sultan</i>	752	1910	Stettin	Dalmatia
<i>Hercegovina</i>	748	1913	Kristiania	Dalmatia
<i>Velebit</i>	100	1913	Lošinj	Dalmatia
<i>Zrmanja</i>	100	1913	Lošinj	Dalmatia
<i>Val</i>	594	1914	Sunderland	Dalmatia

Tablica 12. Parobrodi Dalmatie kupljeni nakon osnivanja društva.¹²⁹



Slika 10. Parobrod „Zara“ (izvor: Žuvić, 2022., str.162.).

¹²⁹ Žuvić, 2015., str. 167.

VI. Brodogradnja

Tradicija brodogradnje u Dalmaciji seže u daleku antiku. Najstariji crtež broda ikad pronađen na Jadranu, za koji se smatra da je proizvod lokalne brodogradnje, star 4700 godina, pronađen je u Grapčevoj špilji na Hvaru. Prvi poznati brodograditelji na Jadranu bili su Liburni, narod koji je u prvom tisućljeću prije Krista obitavao na području istočnog Jadrana, od sjeverne Dalmacije do Kvarnera sa središtem u Zadru, tadašnjoj *Idassi*. Liburni su gradili poznate *liburne*,¹³⁰ brze veslarice koje će kasnije postati osnovni ratni brod rimske mornarice. Od vremena Liburna do 19. stoljeća istočna obala Jadrana promijenit će na desetke vladara, ali pomorstvo i samim time brodogradnja ostat će konstanta. Nakon završetka Napoleonskih ratova i uspostave austrijske uprave, prvi cilj dalmatinskih brodogradilišta ili škverova¹³¹ bila je obnova trgovačke (ali i ribarske) flote, koja je u prethodnom razdoblju teško stradala.¹³² Početkom 19. stoljeća drvena brodogradnja bila je najnapredniji oblik lokalne manufakture. Kompleksnost izrade broda zahtijevala je organiziranu podjelu rada i brojne manje specijalizirane manufakture, koje su bile podrška većim brodogradilištima. O organizaciji nekog škvera najbolje vidimo iz primjera korčulanskog brodogradilišta godine 1833., kada je ono zapošljavalo čak 297 radnika, i to 2 brodograditelja, 13 poslovođa, 218 radnika (kalafata,¹³³ tesara, stolara i dr.), 12 pilara i 52 šegrta brodogradnje. Brodograditelji poznati i kao „proto kalafati“, „meštri“ ili samo „proto“ bili su školovani brodski arhitekti, koji su se školovali po brodograditeljskim školama u monarhiji, ali i izvan nje. Godine 1850. u cijeloj

¹³⁰ Liburna – (lat. *liburnae*) - vrsta male galije, dizajnirana za prepade i patrole. Izvorno su je koristili Liburni, ilirsko pleme iz Dalmacije, a kasnije je postala sastavni dio rimske mornarice. Dimenzije su bile: duljina preko svega 33 m, širina 5 m, gaz od 1 m, dva reda veslača, svaka strana imala je po 18 vesala. Na jedra je brod mogao postići brzinu do 14 čvorova, dok je veslanje dopuštalo brzine veće od 7 čvorova.

¹³¹ Škver – (ven. *squero*), brodogradilište.

¹³² Nakon pada Mletačke Republike, 1797.-1800. Austrija je u Dalmaciji zatekla preko 600 brodova duge i velike obalne plovidbe, Dubrovnik je u istom vremenu imao oko 230 brodova iste klasifikacije. Nakon samo 15 godina 1814., zbog britansko-ruske blokade Jadrana, i stanke u prometovanju, cijela Dalmacija (uključujući Dubrovnik) imala je 153 broda duge plovidbe. (Peričić, 1993., str.82.).

¹³³ Kalafat – (tal. *calafato*), iz grčkog: *καλαφάτης* i arapskog: *qalafât* (arap. *qilāfa*: smoljenje brodova), naziv je za posebnog majstora brodograditelja. Kalafat se bavio isključivo kalafativanjem (umetanjem drvene stupe) ili šuperanjem (umetanjem konoplje) u tore između madira na oplati broda. (dalmapedia.org).

je Dalmaciji bilo svega 15 *prota*.¹³⁴ Osim brodograditelja većina radnika u brodogradilištima nije stjecala svoje znanje po stručnim školama, nego su ga dobivali kao šegrti od starijih iskusnijih radnika, nerijetko vlastitih roditelja (obiteljski zanat). Bitan segment brodograđevne industrije bila je nabavka materijala za izgradnju brodova. Gotovo sav brodograđevni materijal; drvo, tekstil, konop, željezo, vosak, katran, itd., u nedostatku cesta i pruga, brodogradilišta su dobivala morskim putem što je dodatno razvijalo malu i veliku obalnu plovību. Gotovo svi dalmatinski gradovi i mjesta imala su svoja lokalna brodogradilišta, no to su uglavnom bila brodogradilišta namijenjena za izgradnju manjih brodova ili za ograničeno održavanje već izgrađenih brodova duge ili velike obalne plovibe. Usprkos tome brodogradnja Dalmacije u prvoj polovici 19. stoljeća smatrana je izuzetno bitnim dijelom domaće privrede. U sedamnaest dalmatinskih¹³⁵ škverova stalno je bilo zaposleno više stotina dobro plaćenih radnika.¹³⁶ Jedina „velika“ brodogradilišta u Dalmaciji, na početku 19. stoljeća, koja su imala mogućnost gradnje brodova duge plovibe bila su Korčula i Gruž. Oba su brodogradilišta imala višestoljetnu tradiciju. Korčulansko brodogradilište radilo je brodove po narudžbi za gotovo sve dalmatinske komune od Cresa do Boke, dok je gruško bilo državno brodogradilište Dubrovačke republike od 1527. godine kada je osnovano, pa sve do pada Republike 1808. U Gružu je 1818. izgrađen prvi jedrenjak duge plovibe, pulaka¹³⁷ „Gravosa“, a njegovom porinuću nazočio je i sam Car Franjo I. Dvije godine kasnije 1820. korčulansko brodogradilište porinulo je impresivan jedrenjak duge plovibe od 500 t. Ovaj trend će se nastaviti i idućih 8 godina, te će ukupna nosivost lokalne trgovačke flote narasti na 21.300 tona nosivosti. Najbrži oporavak u ovom razdoblju bilježi Boka koja će 1829. imati čak 230 brodova duge, male i velike obalne plovibe

¹³⁴ U tri trogirski škvera 1850ih bila su zaposlena samo tri *prota*, s oko 30 kalafata.

¹³⁵ Peričić, 1993., str.192.

¹³⁶ Peričić, 1993., str.138.

¹³⁷ Pulaka – mediteranski trgovački brod s tri jarbola, dubrovačka verzija pulake imala je 2 jarbola s križnim jedrima, dok je prednji jarbol imao veliko latinsko jedro. Prosječna duljina preko svega bila je oko 17m, a prosječna nosivost dubrovačkih pulaka bila je od 70 do 150 tona.

(1815. bilo ih je 50). 1840ih u Dalmaciji će ova dva brodogradilišta, ali i druga manja brodogradilišta, izgraditi ili popraviti 773 trgovačka broda duge i velike obalne plovidbe. Do sredine stoljeća dalmatinsko brodograditeljstvo će se u potpunosti oporaviti, a samim time raste i broj brodova trgovačke flote. Dalmatinska trgovačka flota bila je 1858. sastavljena od 145 brodova duge plovidbe i 128 brodova velike obalne plovidbe, ukupne tonaže 55.296 tona (49.452 t je otpadalo na brodove duge plovidbe). Bitno je naglasiti da dalmatinski brodari nisu naručivali svoje brodove samo u domaćim brodogradilištima nego su ih i uvozili, u prvom redu iz Venecije i Trsta, a kasnije i s Lošinja. Međutim nisu ni dalmatinskim brodogradilištima lokalni brodari bili jedini naručitelji. Samo 1846. iz Dalmacije su izvezena 74 trgovačka broda.¹³⁸ Početkom formiranja brodarskih društava s ciljem kompeticije, sa sada već moćnom parnom flotom Austrijskog Lloyda, nastaju i prva „posvećena“ brodogradilišta. Osnovana su prvenstveno za potrebe svojih matičnih društava kao što su bile Pelješko pomorsko društvo, koje je imalo svoje brodogradilište u Orebiću, i Dubrovačko pomorsko društvo sa brodogradilištem u Gružu. Upravo u ovim brodogradilištima će se napraviti najveći trgovački jedrenjaci kojima su ikad plovili dalmatinski pomorci. Najuspješnija godina za lokalnu brodogradnju bila je 1872. kada je u Dalmaciji izgrađeno ukupno 365 brodova (od toga 6 većih duge plovidbe) ukupne tonaže 2.852 tone.¹³⁹ Dalmatinski sabor i lokalna vlast bila je svjesna važnosti brodogradnje, no zahtjevi za ukidanjem poreza na novogradnju i državna sredstva za izgradnju modernog doka na Korčuli nikada nisu ostvareni. Trend rasta izgradnje drvenih trgovačkih brodova na jedra trajat će do 1880ih i premoći parnih brodova u pomorskom prometu. Lokalna brodogradnja pada i postaje gotovo specijalizirana isključivo za izgradnju brodova male obalne plovidbe. Propast brodogradnje brodova duge plovidbe negativno se odrazila, osim na lokalnu privredu, i na demografiju Dalmacije. Fokus brodogradilišta na

¹³⁸ Peričić, 1993., str.138.

¹³⁹ Peričić, 1993., str.192.

izrada brodova prosječne nosivosti od 20ak tona u odnosu na one od 700 pa čak i 1200 (Dvanaesti dubrovački) rezultiralo je masovnim otpuštanjem radnika. Tri četvrtine Gruža 1859. bilo je zaposleno u brodogradilištima, oko 300 obitelji živjelo je od ove struke, a nakon zatvaranja škverova većina ih je emigrirala.

VI.1. Korčulanska brodogradnja

Glavni centar dalmatinske brodogradnje bila je Korčula, čija duga tradicija seže u antiku. Kroz cijeli period mletačke vlasti u Dalmaciji (1409.-1797.) korčulanski su škverovi radili brodove za sve dalmatinske komune od Kvarnera do Boke, ali i za pomorce cijelog Mediterana. Venecijanski kartograf Vincenzo Mario Corronelli, na svojim kartama iz 1688. naziva korčulanska brodogradilišta “squeri famosi”.¹⁴⁰ Uspješno poslovanje korčulanskih škverova nastaviti će se za vrijeme prve austrijske uprave. Tada će u Korčuli biti izgrađeno ukupno 50 brodova duge plovidbe. Za vrijeme francuske vlasti i morske blokade, pomorstvo cjelokupne istočne obale Jadrana stagnira pa tako i korčulanska brodogradnja. Uspostavom Kraljevine Dalmacije, lokalna i carska vlast kreću s obnovom desetkovane trgovačke flote. Upravo će Korčula i Gruž biti ključ oporavka dalmatinske flote. Ekonomski skok Korčula duguje susjednom Orebiću, koji tada postaje glavno brodarsko središte cijele Dalmacije. Za orebičke brodare u Korčuli se grade veliki drveni brodovi. Bark "Fratelli Fabris", najveći među njima, izgrađen 1875. godine nosivosti od 550 tona, koristio se za prijevoz kamena vađenog na Korčuli. Korčulanska brodogradnja svoj je vrhunac doživjela sredinom 19. stoljeća. Od 1853. do 1858. godine ukupna tonaža brodova izgrađenih u Korčuli udvostručila se u razdoblju od pet godina. U to je vrijeme, po ukupnoj tonaži i broju zaposlenih, korčulanska brodogradnja bila na trećem mjestu među brodogradilištima Carstva. Od 1859. do 1867. godine korčulanski

¹⁴⁰ Markovina, 2011., str. 235.

škverovi izgradili su 2454 broda različitih veličina i namjena. Unutar Monarhije, korčulanske škverove nadmašili su jedino oni u Trstu i na Lošinju. Najveći naručitelji korčulanskog broda bili su mali dalmatinski brodari. Smatra se da je u drugoj polovici 19. stoljeća gotovo 80% svih patentiranih brodova obalne (male i velike) plovidbe na Jadranu, proizvedeno u korčulanskim brodogradilištima.



Slika 11. Korčulanski škver, sredina 1865., Grad Korčula (izvor: Gradski muzej Korčula, <https://mail.gm-korcula.com/en/12-collections/31-shipbuilding>).

Neminovan krah jedrenjaštva krajem 19. stoljeća označio je opadanje korčulanske brodogradnje. No za razliku od dubrovačkih i peljeških škverova koji su se u drugoj polovici 19. stoljeća orijentirali na izgradnju velikih brodova duge plovidbe, korčulanski škverovi gradili su sve, od gajete do nave. Nakon propasti velikih jedrenjaka u dugoj i velikoj obalnoj plovidbi, nekad uspješna brodogradilišta (Orebić i Gruž) propadaju, dok korčulansko nastavlja s radom. Upravo je raznovrsnost proizvodnje bila glavni razlog otpornosti korčulanske brodogradnje na velike promjene u pomorstvu 19. stoljeća. Unatoč tome, uspon željezne brodogradnje i uvođenje vojne obaveze brodograditeljima, početkom 20.

stoljeća, brodogradnja Korčule stagnira. Stagnacija se pretvara u propadanje za vrijeme Prvog svjetskog rata. Zbog pada stanovništva, velikih gubitaka u ratu, ali i imigracije u prekoceanske zemlje, korčulanski škverovi gube radnu snagu i znanje. Malobrojni brodograditelji koji su dočekali kraj rata i raspad monarhije orijentiraju se isključivo maloj brodogradnji, a Korčula zauvijek prestaje biti veliko brodogradilište.¹⁴¹

VI.2. Mala brodogradnja

Mala brodogradnja bila je konstantna kroz cijelo 19. stoljeće. Glavni razlog tome bila je stalna potreba za izgradnjom novih brodica duž cijele dalmatinske obale. Kako je već naglašeno, zaleđe dalmatinske obale bilo je izrazito slabo cestovno povezano. Razmjena trgovine i stanovništva između gradova, obalnih mjesta i otoka, odvijala se na dnevnoj razini malim privatnim brodovima kroz cijelo razmatrano razdoblje. Na primjeru Silbe možemo vidjeti da je ona dnevnim parobrodarskom vezom povezana sa Zadrom tek 1892.¹⁴² Male brodice u ovom razdoblju možemo gotovo smatrati osobnim prijevoznim sredstvima. Godine 1877. u Dalmaciji bilježimo čak 960 brodova male obalne plovidbe na jedra.¹⁴³ Velika potražnja za malim brodicama utjecala je na dobro poslovanje manjih brodogradilišta, koja nisu propala nakon kraha izgradnje velikih jedrenjaka duge plovidbe na Jadranu. Iako je gotovo svaki veći pomorski centar u Dalmaciji imao neki oblik brodogradilišta, većinom se radilo o škverovima za održavanje i popravke. Najpoznatija brodogradilišta koja su uspješno poslovala i gradila kvalitetne brodice za obalnu plovidbu i ribolov, bila su: Betina na Murteru, Milna na Braču, Nin, Kotor, Komiza na Visu, otok Silba, Stari Grad na Hvaru, Trogir, te naravno Korčula. Razvoj male brodogradnje teško je gledati odvojeno od razvoja korčulanske brodogradnje. Najbolji primjer utjecaja Korčule

¹⁴¹ Kriletić, 2008., str. 17-18.

¹⁴² Starešina, 1971., str. 106.

¹⁴³ Peričić, 1993., dodatak – tablice.

na ostala manja brodogradilišta vidimo kroz razvoj „dalmatinske“ gajete. *Falkuša* i *betinka*, dvije najpoznatije inačice gajete na Jadranu, zapravo su „samo“ lokalne inačice korčulanske gajete – *korčulanke*. Komiška *falkuša*, bila je inačica *korčulanke*, prilagođene viškim ribarima. *Falkuša* je bila primarno dizajnirana za plovidbu otvorenim morem na ruti od Visa do ribarskih pošti kod Palagruže i Jabuke. Imala je veću površinu jedara, uži trup, te *falke*. *Betinka* je s druge strane bila puno robusnija od originalne *korčulanke*. U odnosu na *korčulanku*, trup *betinke* je bio ojačan kako bi se mogla nositi sa uvjetima plovidbe i ribolova oko Kornata, te prijenosu teških tereta (kamena, stoke, drva) na ruti Kornati – Murter. Od originalne *korčulanke* najviše se razlikuje većim dimenzijama i većom istisninom. Betinsku brodogradnju u kontinuitetu možemo pratiti od sredine 18. stoljeća, kada tamo dolazi korčulanska brodograditeljska obitelj Filipi. Međutim činjenica da su korčulanski proti dolaskom u Betinu zatekli ljude koji su znali održavati i graditi brodove, govori nam da je u Betini, ali i na Murteru sigurno postojao i ranije neki oblik brodogradnje, no za to nemamo pisane izvore. Ključna brodograditeljska obitelj, osim obitelji Filipi, bila je obitelj Uroda. Ove dvije obitelji osnovale su prve škverove u Betini, koji su na vrhuncu svoje produktivnosti brodovima opremali cijeli Zadarski i Šibenski akvatorij.

VII. Brodovlje

Brod je imao centralnu ulogu u svakodnevnom životu Dalmacije. Određivao je ne samo privrednu moć već i kulturu obalnog stanovništva. Brod je bio simbol povezanosti života u Dalmaciji s morem, simbol preživljavanja kroz ribolov, sredstvo trgovine, jedina komunikacija između otoka i kopna. U razmatranom razdoblju brod je kao proizvod bio osnova dalmatinske privrede. Od polaganja kobilice do eksploatacije broda u međunarodnoj ili obalnoj plovidbi, sve etape ovog procesa bile su vezane za Dalmaciju. Dalmatinci su gradili svoje brodove, bili njihovi vlasnici, te naposljetku svojim umijećem upravljali ovim brodovima u svojstvima od maloga do kapetana. Tek će se u zadnjoj trećini 19. stoljeća ovaj princip promijeniti za dugu plovidbu, dolaskom parnih brodova. Mali obalni brodovi i dalje će se graditi kako su se gradili stoljećima prije, prenoseći znanje i tradiciju iz generacije u generaciju. Svaki brod, bilo da je riječ o maloj gajeti za ribolov ili velikoj trgovačkoj navi, bio je više od prijevoznog sredstva – predstavljao je način života. Brodovi su omogućili ne samo trgovinsku razmjenu i ekonomski razvoj, već su bili i simbol slobode i povezanosti Dalmacije s ostatkom Mediterana. Brodovi su se dijelili na brodove duge plovidbe i brodove male i velike obalne plovidbe.

VII.1. Brodovlje obalne plovidbe

Brodovi obalne plovidbe su bili dalje podijeljeni na brodove velike obalne plovidbe (tal. *grande cabbotaggio esteso*) i male obalne plovidbe (tal. *grande cabotaggio ristreto*). Brodovi velike obalne plovidbe obavljali su važnu funkciju povezivanja Dalmacije s ostatkom Mediterana, dok su brodovi male obalne plovidbe bili ključni za svakodnevnu trgovinu i život unutar same Dalmacije, ali i njenu povezanost s ostatkom monarhije, što je i dalje predstavljalo bitan segment lokalne pomorske trgovine. Nakon prevlasti parobroda na Jadranu 1890ih mala

obalna plovidba postaje jedina lokalna plovidba na jedra i dugo vremena (do 1930ih) jedini naručitelj brodova domaćih brodogradilišta.

Gajeta (tal. la *gaeta*) je najmanji brod u Dalmaciji 19. stoljeća koji je ostvarivao ekonomsku dobit, korišten primarno kao ribarska brodice, ali i kao svakodnevno prijevozno sredstvo između gradova, otoka i obale. Prema legendi, ime Gaeta potječe iz vremena Homerovih epova.¹⁴⁴ Gajeta je najpoznatiji mali jedrenjak Mediterana, koristi se u južnoj Italiji, Kreti, Kataloniji, čak i u rijekama Portugala, te duž istočnog Jadrana. Prvotno je korištena za različite vrste ribolova, a zatim i za prijevoz tereta na malim obalnim udaljenostima. Gajeta je imala zaobljeni trup, uspravni ili šiljati pramac i krmu sa *škafom*,¹⁴⁵ s jednim latinskim jedrom (nekad i oglavnim jedrom). Dimenzije gajeta su bile od 4 do 12 metara. Kraće brodice (4–5 m) zvane su *gajetice* ili *batele*. Najpoznatije gajete su korčulanska, betinska¹⁴⁶ i komiška gajeta poznata kao *falkuša*¹⁴⁷. *Falkuša* (*ofalkana* gajeta ili gajeta s *falcima*), poseban tip gajete, gradila se u Komiži i služila komiškim. Dobila je ime po oplatnim nadogradnjama (*falcima*), daščanim konstrukcijama nad bokovima koje su imale ulogu povišene palubne ograde (*linice*) i mogle su se skidati tijekom ribolova. Ova ribarska brodice imala je posadu od 2 do 4 čovjeka. Gajeta falkuša bila je nezaobilazan dio ribarskog života u tom području. Posebnost betinske gajete bila je u njezinoj izradi. Posebno prilagođena murterskom stanovništvu i uvjetima kornatskog akvatorija, betinska gajeta služila je primarno za prijevoz prema posjedima na Kornatima, a zatim kao ribarica. Stoga je betinska gajeta čvršća i veće nosivosti od ostalih dalmatinskih gajeta.¹⁴⁸

¹⁴⁴ Prema legendi, nakon pada Troje, trojanski princ Eneja plovio je cijelim Mediteranom ne bi li pronašao novi dom. Osim vjernih ratnika na njegovim putovanju pratila ga je ljubavnica Kaieta. Kad je Eneja konačno osnovao novi dom, Rim, njegova Kaieta izmorena umire. Eneja ju je pokopao na pješćanim plažama sjeverno od Napulja, te njoj u čast osnovao grad Gaetu.

¹⁴⁵ Škaf – proširena palubica na krmu ili pramcu. Služi za ribarske mreže.

¹⁴⁶ Betinska gajeta nastala je pod utjecajem korčulanske brodogradnje, kada se 1745. korčulanski brodograditelj Paško Filipi doselio u Betinu na Murteru i ondje osnovao prvo brodogradilište.

¹⁴⁷ Preteča gajete *falkuše* je *filuga*, brodice koju su korčulanski brodograditelji gradili za viške i komiške ribare.

¹⁴⁸ Kozličić, 1993., str. 209-211.

Leut, *levut*, *legut* (tal. *il leuto*) je jedan od najstarijih obalnih jedrenjaka Jadrana. Tradicionalno se veže za jug Dalmacije, no tijekom vremena proširio se po cijeloj istočnoj obali Jadrana. Leut možemo podijeliti na manji brod (do 8,5 metara) korišten u lokalnoj plovidbi, te na veće brodove (do 15 metara) koji su plovili i preko Jadrana u talijanske luke. Širina je bila otprilike trećina duljine. Nosivost je varirala od 6 do 8 tona. Po izgledu sličan gajeti, „velika gajeta“. Osim latinskog jedra, imao je šest vesala, paluba mu je pokrivena, imao je masivnu kobilicu. Posadu čini 7 do 10 (premda rijetko) ljudi. Nema brzinu, ali je izuzetno otporan na jak vjetar i valove.¹⁴⁹ Ovisno o veličini može imati *štive*.¹⁵⁰ Pramčana statva je obla, malo nagnuta nazad, dok je krmena statva ravna.

Bracera, *bračera* (tal. *la brazzera*), kao i leut vrlo slična gajeti, tradicionalno je vežemo uz srednju Dalmaciju, po imenu vjerojatno potiče s otoka Brača. Iako nema brzinu, zbog velike nosivosti koristio se za obalnu plovidbu duž Jadrana sve do Jonskog mora. Ima jedan jarbol koji se nalazi na kraju 1/3 duljine broda. Za razliku od gajete, jarbol ima nastavak za stijeg, a umjesto latinskog ima o glavno jedro s tri kratnice, kosnikom¹⁵¹ s jednom prečkom, te s dvije okrižice (lantine). Sa srednjodalmatinskih otoka bracara se raširila duž cijele obale Jadrana. Na Jadranu razlikujemo dalmatinsku i istarsku, te njihove podvrste piransku, koparsku (istarska) i kotorsku (dalmatinska) braceru. Veće bracere su duge 15-17 metara i mogu krcati 50-70 tona, a manje 7-12 metara za 10-40 tona.¹⁵² Uz gajetu najčešći dalmatinski obalni jedrenjak razmatranog razdoblja.

Trabakul (tal. *il trabaccolo*) je veći obalni teretni jedrenjak. Glavna razlika u odnosu na braceru bila je u broju jarbola, uz glavni jarbol trabakul je imao i krmeni jarbol. Oba s o glavnim jedrom. Trup trabakula je zaobljen, dok su pramac i krma okruglasti. Čest detalj na pramcu su ukrasne oči iznad okna za sidreni

¹⁴⁹ Kozličić, 1993., str. 211-213.

¹⁵⁰ Štiva – prostor ispod palube u utrobi broda; potpalublje, teretni prostor.

¹⁵¹ Kosnik - drvena prečka uglavljena u pramac jedrenjaka, povezana s jarbolom preko *leta* (čelično užje). Služi za razapinjanje trokutastih pramčanih jedara: letno jedro, flok, olujno jedro, genova.

¹⁵² Kozličić, 1993., str. 215-217.

lanac. Kormilo seže duboko ispod kobilice. Najčešće građen od hrastovine što ga je činilo izrazito otpornim i čvrstim brodom. Pramčana statva također završava s ukrasom koji je nerijetko modeliran u obliku ljudske glave. Trabakuli su u upotrebi od 18. do početka 20. st., a i kasnije. Manji trabakuli dugi su 14-20 metara nosivosti 40-100 tona, a veći 30 metara i nosivosti 60-200 tona. Stariji trabakuli imali su po dva oglavna jedra sa po tri kratnice. Pramčani jarbol i njegovo jedro su uvijek veći od krmenog. Kasnijim razvojem trabakul mijenja pramčano jedro sošnim, a kasnije i krmeno. Imaju 4-5 članova posade za manje brodove, do 12 za veće.¹⁵³

Pelig (tal. *il pielego*) je tradicionalni jadranski jedrenjak, prepoznatljiv po pramčanom jarbolu s oglavnim jedrom i krmenom jarbolu sa sošnim jedrom. Koristio se za ribarenje, prijevoz tereta u maloj i velikoj obalnoj plovidbi. Neki veći pelizi su plovili čak izvan Mediterana. Izvedenica je trabakula, većih dimenzija i boljih maritimnih svojstava. Duljinom od 16 do 22 metra i nosivošću od 60 do 150 tona te posadom od 5 do 6 mornara (ponekad i 10), pelig je bio među najvećim „malim“ jedrenjacima dalmatinskog brodogradnja 19. stoljeća.¹⁵⁴

Loger (tal. *il logger*) je bio najveći od manjih dvojarbolnih obalnih jedrenjaka. Dužinom od 24m i ukupnom nosivosti od 80 do 220 tona loger je bio namijenjen prvenstveno velikoj obalnoj, ali i dugoj plovidbi. Imao je trup zaobljenih bokova i dna, šiljast i izdužen pramac, te oblo-polukružnu ili potpuno oblu krmu. Pramčana statva blago je nagnuta prema naprijed, dok je krmena povijena blago unatrag. Kormilo je bilo do kobilice. Imao je jednu palubu, s ogradom od jednog metra, dvije do tri štive za teret i par manjih otvora za ulaz posade u potpalublje, odnosno za spremanje brodske opreme i zaliha. Na krmi se dograđivala nastamba za navigaciju, iznad zapovjednikove „kabine“. Snast se sastojala od dva jarbola, s nastavcima, sošnim jedrima i vrškama. Na pramcu se

¹⁵³ Kozličić, 1993., str. 217-219.

¹⁵⁴ Kozličić, 1993., str. 219-222.

nalazio izduženi kosnik, a između njega i pramčanog jarbola razapinjale su se tri prečke i jedna preletnjača. Prosječna nosivost bila je od 80 do 220 tona.¹⁵⁵

VII.2. Brodovlje duge plovidbe

Brodovi duge plovidbe (tal. *longo corso*), 19. stoljeća bili su jedrenjaci dizajnirani za plovidbu međunarodnim, transatlantskim i međukontinentalnim rutama. Razlikujemo više vrsta ovih brodova. Najmanji tip bila je goleta, a najveći nava, koristili su se još i brik i bark, te njihove izvedenice brik škuner, brigantin¹⁵⁶ i bark beštija.¹⁵⁷ Razlikovali su se po broju i rasporedu jarbola opremljenih kombinacijom križnih¹⁵⁸ jedara na prednjim i srednjim jarbolima, te latinskim¹⁵⁹ jedrima na stražnjim jarbolima. Nosivost ovih brodova kretala se od 180 tona do čak 4000 tona kod velikih prekoceanskih nava.

Goleta (tal. *goletta*) bila je veličinom najmanji trgovački jedrenjak duge plovidbe 19. stoljeća. Nosivost ovih brodova bila je od 180 do 260 tona. Bili su dugi oko 20 do 25 metara, te su imali po jednu ili dvije štive. U anglosaksonskoj literaturi goleta je poznata pod imenom škuner.¹⁶⁰ Raspored jedara se sastojao od sošnog¹⁶¹ jedra i tri križna na pramčanom jarbolu, dok je na krmenom jarbolu bilo jedno sošno jedro i gornjača.¹⁶²

Brik (tal. *bricco*), poznat i kao brigantin u svjetskoj literaturi, je prema obliku trupa i jedrima najviše nalikovao uvećanoj goleti. Trup brika oblog je oblika, pramac je oštar i šiljast, a krma ima polukružni ili pravokutni oblik.

¹⁵⁵ Kozličić, 1993., str. 222-224.

¹⁵⁶ Eng. brigantine potječe od talijanske riječi *brigantino*, koja potječe od brigante "razbojnik", a kojom se pak označavala mala brza galija iz 15. stoljeća, u hrvatskoj pomorskoj terminologiji bi više odgovarao brik-škuneru nego brik.

¹⁵⁷ Beštija – lat. *bestia*, zvijer.

¹⁵⁸ *Križno* jedro – jedro koje jednim krajem dodiruje jarbol a drugim se oko njega okreće.

¹⁵⁹ Latinsko jedro – trokutno jedro koje se razapinje uz lantinu koja je za jarbol je spojena hajmicom.

¹⁶⁰ Škuner – eng. Schooner – odgovara dalmatinskom brik, škuna, tj. jedrenjak s dva ili više jarbola, od kojih je pramčani niži, i s uzdužnim (najčešće sošnim) jedriljem.

¹⁶¹ *Sošno* jedro – trapezasto jedro koje se razapinje između jarbolnih križeva.

¹⁶² Kozličić, 1993., str. 192-193.

Prednji jarbol ima do pet križnih jedara, a na krmenome jarbolu se osim sošnoga jedra razapinju još četiri križna jedra. Prosječna duljina ovih jedrenjaka bila je oko 36 metara, nosivost je bila od 350 do 600 tona tereta raspoređenog u dvije do tri štive. Posada se sastojala od 10 do 12 članova posade, a često je bio naoružan s 2 do 4 topa za zaštitu posade i tereta u navigaciji. Najpoznatiji brik razmatranog razdoblja bio je brik „Splendido“, bokeljskog kapetana Visina.¹⁶³ Ploveći u slobodnoj plovidbi, brik „Splendido“ je u 6 godina oplovio cijeli svijet, prešavši minimalno¹⁶⁴ 101.297 milja, a kapetanu Visinu donio vječnu slavu. Brik-škuner je verzija brika koja umjesto standardne jedrilja krmenog jarbola brika, razapinje sošno jedro s vrškom, nalik goleti.¹⁶⁵

Bark (tal. *barco*, eng. *barque*) je jedrenjak namijenjen rutama duge plovidbe, sličan briku, ali većih dimenzija – šireg trupa i većih jedara. Uz navu najveći brod građen i korišten u Dalmaciji. Obično je imao tri jarbola, pri čemu je zadnji, krmeni jarbol uvijek nosio sošno jedro s vrškom, dok su ostali jarboli bili opremljeni križnim jedrima. Kosnik barka imao je *flokove*.¹⁶⁶ Posebna varijanta, poznata kao dalmatinski bark-beštija iz 19. stoljeća, bila je opremljena izmijenjenim jedrima na središnjem i krmenom jarbolu, po uzoru na goletu (sošno i gornjača), te se nazivala i *barkantina*.¹⁶⁷ Nosivost barka bila je između 500 do 1000 tona. Kao i brik, barkovi su redovito bili naoružani s 2 do 3 topa za samoobranu. Najveća koncentracija barkova je bila u Boki, čak 81 brod 1830ih.

Nava (tal. *nave*), poznata i kao križnjak, najveći je jedrenjak korišten u dalmatinskoj trgovačkoj mornarici tijekom 19. stoljeća. Imala je tri do pet jarbola s križnim jedrima, dok je krmeni jarbol bio opremljen sošnim jedrom radi lakšeg

¹⁶³ Obitelj Visin, ili *Vizin*, potječe iz sjeverne Italije, Friuli, odakle se krajem 17. stoljeća preselila u Boku Kotorsku, tada Mletačku Albaniju.

¹⁶⁴ Zbog nepovoljnih vjetrova Visin je često morao križati sa „Splendidom“, ploveći tako u cik-cak smjeru u odnosu na zadani kurs svog putovanja, kako bi se ipak pomaknuo prema cilju unatoč nepovoljnom vjetru, put koji je „Splendido“ prešao od 1852. do 1859. zapravo je mnogo veći od službenih 101.297 milja, što je „na papiru“ udaljenost između luka u koje je brod uplovio tijekom tih godina.

¹⁶⁵ Kozličić, 1993., str. 194-199.

¹⁶⁶ Flok – trokutno jedro koje se dodaje s pramčane strane jarbola kako bi se povećao učinak glavnoga jedra.

¹⁶⁷ Kozličić, 1993., str. 200-204.

manevriranja. Između jarbola nalazilo se tri do pet letnih jedara, a na pramcu, povrh izduženog kosnika, tri do četiri floka. Nava je razvijena produljenjem trupa barka, s duljinom od 50 do 80 metara i nosivošću od 1.000 do 2.500 (4.000¹⁶⁸) tona. Posadu je činilo 15 do 40 mornara.¹⁶⁹ U početku su se gradile od drva i čelika, dok se kasnije koristio isključivo čelik. Nava je bila zadnji pokušaj jedrenjaštva da se nadmeće s parnim brodom. Najveća dalmatinska nava ikad izgrađena bila je „Dvanaesti dubrovački“, dubrovačkog pomorskog društva, dok su najveće nave u ostatku monarhije rađene na Lošinju. Najveća ikad izgrađena „Imperatrice Elisabetta”,¹⁷⁰ imala je 2500 tona istisnine.

¹⁶⁸ Sjeverna Europa.

¹⁶⁹ Kozličić, 1993., str. 205- 207.

¹⁷⁰ Nava je bila nazvana po Elizabeti (Austrijskoj) Bavarskoj Sisi, supruzi cara i kralja Franje Josipa I, austrijska carica i ugarsko-hrvatska kraljica.

VIII. Zaključak

Često prikazivana kao zaostala i periferna pokrajina velikog europskog carstva, Dalmacija je kroz pomorstvo pokazala svoju drugu, kompetitivnu i uspješnu stranu. Kroz svoj, najčešće neiskorišten, pomorski potencijal i otvorenost trgovini, dalmatinska je privreda odolijevala krizama. Život na obali napredovao je i u stopu pratio sve trendove stare carevine koja je usporeno prolazila kroz tehnološke napretke 19. stoljeća. Pomorstvo je omogućilo „običnim“ ljudima da i u dalje izrazito feudalnoj državi, meritokratski napreduju, te ostvaruju osobni prosperitet radom i znanjem. Ekonomski napredak pomorskih zajednica bio je visoko iznad carskog prosjeka. Svijest o važnosti pomorske djelatnosti odredila je smjer dalmatinske privrede u razmatranom razdoblju. Kao i kroz prošla stoljeća, pomorstvo i more ostat će poveznica Dalmacije s ostatkom Jadrana i Mediterana, ali i svijeta. Početak ekonomskog i tehnološkog natjecanja s ostatkom nove države, Dalmacija dočekuje s teško oštećenom trgovačkom flotom i desetkovanim pomorskim kadrom. Iako je početak 19. stoljeća obilježio rat, lokalna inicijativa i jasna orijentacija moru kao izvoru prosperiteta, uvjetovali su brz oporavak dalmatinske flote u trećem desetljeću. Upravo nam ovaj brzi rast i razvoj dalmatinske flote u vrlo kratkom razdoblju od 15 godina, daje uvid u snagu pomorske tradicije i povezanost društva i privrede s morem. Veličina trgovačke flote rasti će kontinuirano do 1870ih, kada ona dostiže svoj vrhunac. Druga polovica 19. stoljeća bila je dakle konjunktura cjelokupne dalmatinske pomorske industrije. Dalmatinski brodari nikada prije toga nisu raspolagali većim brodovima. Dalmatinski škverovi nikada prije toga nisu radili veće jedrenjake, koji su parirali čak i onima građenima u puno većim brodogradilištima Trsta, Rijeke i Lošinja. Dalmatinski pomorci bili su prisutni kao nikad prije na svim oceanima i u svim glavnim lukama Europe i svijeta. Pa ipak, pad nastupa gotovo neposredno nakon ovog vrhunca, što dodatno pogađa kompletnu dalmatinsku privredu, vječno ovisnu o pomorstvu. Nezaustavljivi razvoj modernih

propulzijskih sustava i napredak u modernoj željeznoj brodogradnji osudilo je tradicionalno dalmatinsko brodarstvo na neminovan pad. Kraj tradicionalnog jedrenjačkog brodarstva, kakvim su se dalmatinci bavili stoljećima, nije bilo nemoguće naslutiti. Nevoljkost Beča da ulaže u svoje cjelokupno pomorstvo, te nametnuti monopol sve moćnijeg Austrijskog Lloyd, bili su jasan pokazatelj na promjene u industriji. S druge strane, nedostatak lokalnog kapitala, te skeptičnost jakih dalmatinskih brodara prema samom konceptu parnog broda, dodatno su onemogućili razvoj lokalne parne flote koja bi mogla na vrijeme parirati velikim „državnim“ flotama Trsta i Rijeke. Dok su velika jedrenjačka društva propadala, do određenih spontanih inicijativa za razvoj parne flote ipak je došlo. Sposobnost prilagodbe novoj tehnologiji pokazuje nam drugu pragmatičnu dimenziju tradicionalno konzervativne pomorske industrije. Do kraja 19. stoljeća gotovo svi će dalmatinski centri imati svoja lokalna parobrodarska društva. Udruživanjem nekih od ovih društava 1908. dolazi do osnivanja prvog regionalnog parobrodarskog društva – Dalmatia, koje će do početka Prvog svjetskog rata biti treći parobrodar u Monarhiji. Neiskorišten potencijal kompletnog dalmatinskog pomorstva u 19. stoljeću teško je ne naglasiti. Pa ipak sve grane dalmatinskog pomorstva: brodarstvo, brodogradnja, te iskusan časnički kadar, postati će osnova pomorstva, a samim time i prosperiteta svih budućih država koje su vladale prostorom od Kvarnera do Boke nakon 1918.

Sažetak

Pomorstvo Kraljevine Dalmacije 1815. – 1918.

Od antike, prostor koji poznajemo pod imenom Dalmacija, bio je naseljen narodima koji su živjeli s morem i od njega; bavili se razvijenom brodogradnjom, ribarstvom i pomorskom trgovinom, ali i bili vični pomorskom ratovanju a ponekad i gusarenju. Dalmatinski pomorac kao sinonim vrsnog pomorca i osobe koja je *na ti* s morem, medijem koji je zbog svojih nepredvidivih prirodnih uvjeta i mistike oduvijek percipiran kao opasan i stran, rezultat je duge tradicije proizašle od antičkih pomorskih znanja nastalih ispreplitanjem pomorskih kultura Liburna, Ilira, Grka, Rimljana, Slavena, Mlečana, pa čak i Normana i Turaka, koji su svi u većoj ili manjoj mjeri ostavili svoj utisak na razvoj pomorske kulture ovog područja. Pomorstvo Kraljevine Dalmacije 19. stoljeća, stoljeća industrijske revolucije, kulminacija je i zenit klasičnih pomorskih znanja jedrenjaštva i postupna prilagodba na moderne tehnologije propulzije, ali i organizacije brodarskog sektora. Koristeći novostečeni bazen vrsnih pomoraca, Dalmacije, Istre i Veneta, Austrijsko Carstvo obogaćuje svoj pomorski trgovački sustav i do sredine stoljeća postaje vodeća trgovačka sila Mediterana. Dalmatinski pomorci služe kao kapetani, osnivaju vlastite brodarske kompanije i školuju se u vlastitim pomorskim školama. Stara pomorska središta se moderniziraju, a carstvo ulaže u njihovu infrastrukturu, a zakoni koji se uvode čine pomorsku trgovinu Jadranom uređenom, što daje dodatnu sigurnost i povećava isplativost same trgovine morem. U radu se obrađuje povijesni okvir ovog vremena, glavna središta i ključni čimbenici razvoja pomorstva i privrede Dalmacije u 19. stoljeću.

Ključne riječi: Kraljevina Dalmacija, Trst, povijest pomorstva, pomorska trgovina, 19. stoljeće, tradicionalna brodogradnja, parobrod, brodarstvo.

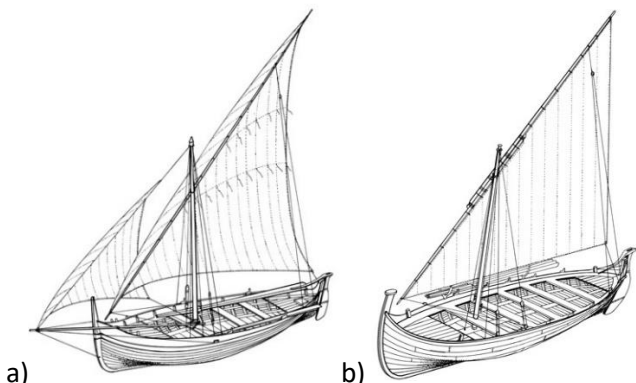
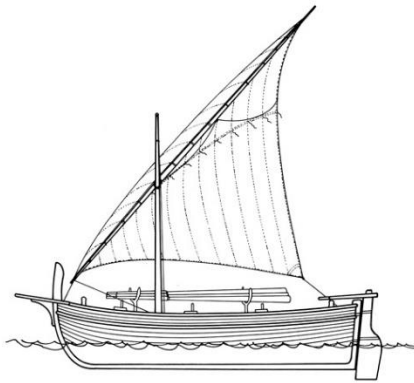
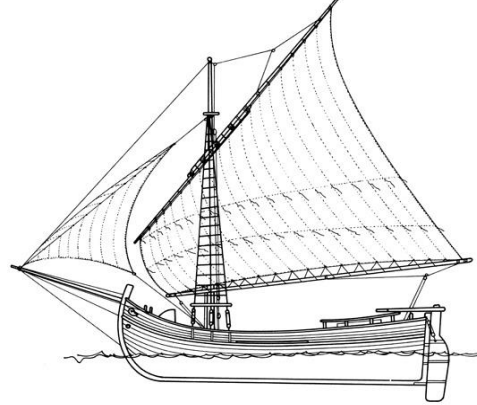
Summary

Maritime industry of the Kingdom of Dalmatia 1815 -1918

Since antiquity, the area now known as Dalmatia has been inhabited by seafaring peoples who not only lived by the sea but also made their living of it; engaging in advanced shipbuilding, fishing, and maritime trade. These people were also renowned for their skill in naval warfare and at times - piracy. The Dalmatian sailor, long synonymous with excellence and confidence at sea – a realm often regarded as perilous and foreign due to its unpredictable nature and mystique – embodies a legacy rooted in ancient maritime know-how. This tradition evolved from a fusion of the maritime cultures of the Liburnians, Illyrians, Greeks, Romans, Slavs, Venetians and even Normans and Turks, all of whom, to varying extents, left their mark on the development of seafaring culture in the region. In the 19th century – the age of the industrial revolution – the shipping industry in the Kingdom of Dalmatia reached its peak, representing the zenith of classical sailing expertise alongside a gradual adaptation to modern propulsion technologies and the organisational demands of an evolving shipping sector. Drawing of the highly skilled seafarers of Dalmatia, Istria, and the Veneto, the Austrian Empire bolstered its maritime trade network, becoming the Mediterranean's leading trading power by the mid-century. Dalmatian sailors served as captains, established shipping companies and attended their own nautical schools. During that period, traditional maritime centres were modernised, with the Empire investing in infrastructure and enacting regulations to make Adriatic trade more secure and profitable. This paper will explore the historical context of this period, the principal maritime centres, and the key drivers of Dalmatia's maritime and economic development in the 19th century.

Keywords: Kingdom of Dalmatia, Trieste, maritime history, maritime trade, 19th century, traditional shipbuilding, steamship, shipping.

Dodatak

Shematski prikaz drvenih brodova građenih i korištenih u Dalmaciji u periodu od 1814. do 1918.	
<p>Gajeta</p> <ul style="list-style-type: none">• 12 m• Širina 1–1.5 m• Nosivosti 5–12 t• (tal. <i>gaeta</i>)<ul style="list-style-type: none">a) Komiška gajeta (<i>falkuša</i>)b) Betinska gajeta	 <p>a) 171</p>
<p>Leut</p> <ul style="list-style-type: none">• Duljina 8 – 15 m• Širina 1.5 – 3 m• Nosivosti 8 – 10 t• (levut, legut, tal. <i>leuto</i>)	 <p style="text-align: right;">172</p>
<p>Bracera</p> <ul style="list-style-type: none">• Duljina 7 – 17 m• Širina 2 – 4 m• Nosivosti 10 – 60 t• (bračera, tal. <i>brazzera</i>)	 <p style="text-align: right;">173</p>

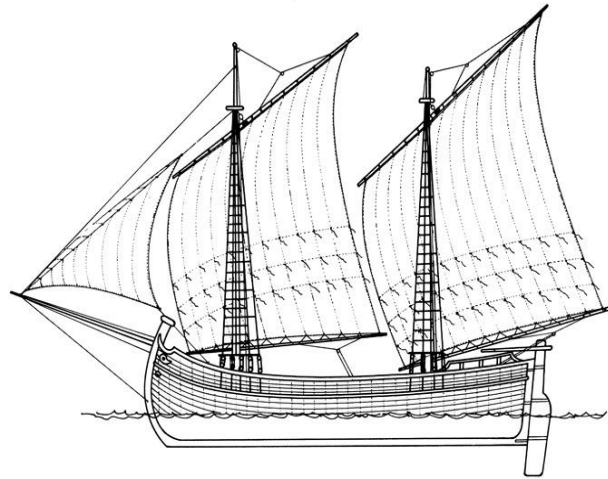
¹⁷¹ <https://tehnika.lzmk.hr/gajeta/>

¹⁷² <https://tehnika.lzmk.hr/pelig/>

¹⁷³ <https://tehnika.lzmk.hr/bracera/>

Trabakul

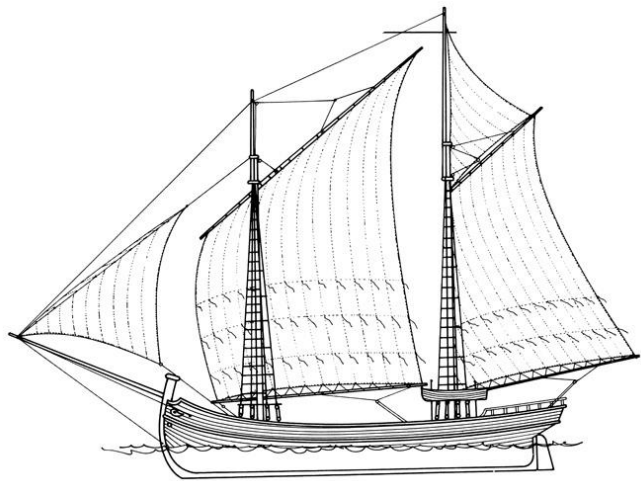
- Duljina 14 – 30 m
- Širina 3.5 – 6 m
- Nosivosti 40 – 200 t
- (tal. *trabaccolo*)



174

Pelig

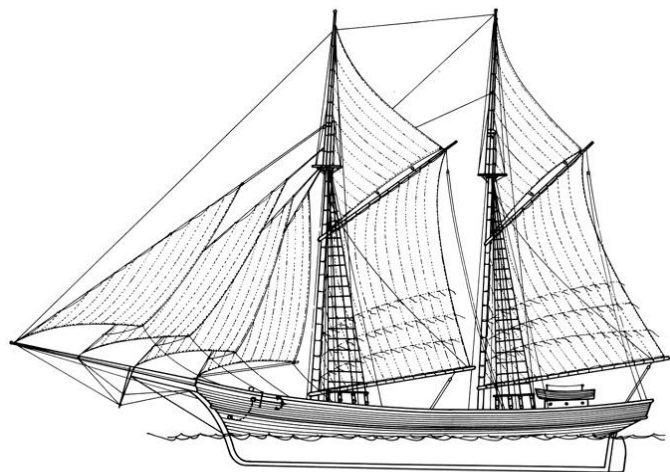
- Duljina 12 – 30 m
- Širina 3.5 – 6 m
- Nosivosti 60 – 200 t
- (tal. *pielego*)



175

Loger

- Duljina 18 – 30 m
- Širina 5 – 6 m
- Nosivosti 100 – 300 t
- (tal. *loger*)



176

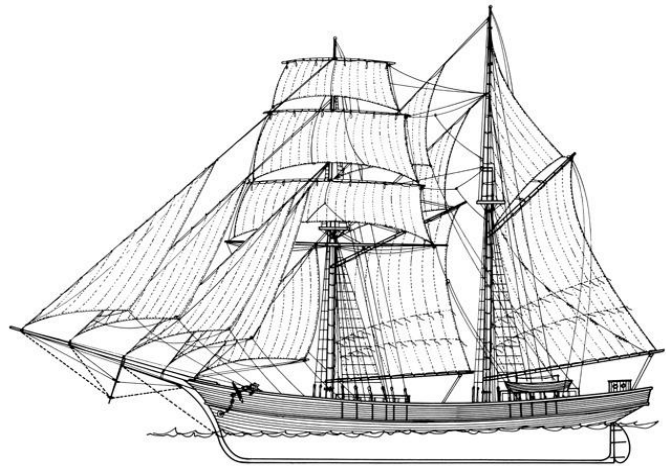
¹⁷⁴ <https://tehnika.lzmk.hr/trabakul/>

¹⁷⁵ <https://tehnika.lzmk.hr/pelig/>

¹⁷⁶ <https://tehnika.lzmk.hr/loger/>

Goleta

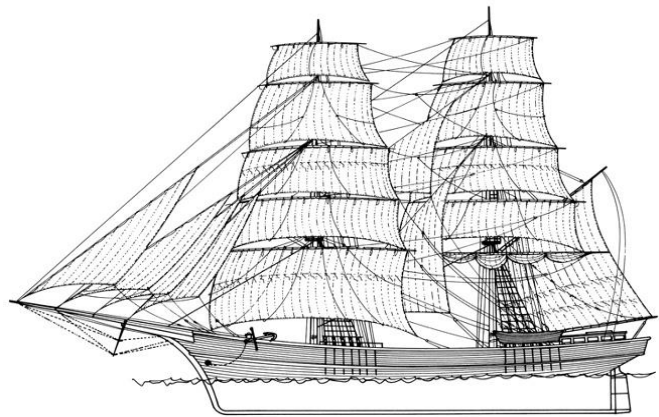
- Duljina 20 – 26 m
- Širina 5 – 6.5 m
- Gaz 1 – 1.5 m
- Nosivosti 180 – 260 t
- (tal. *goletta*)



177

Brik

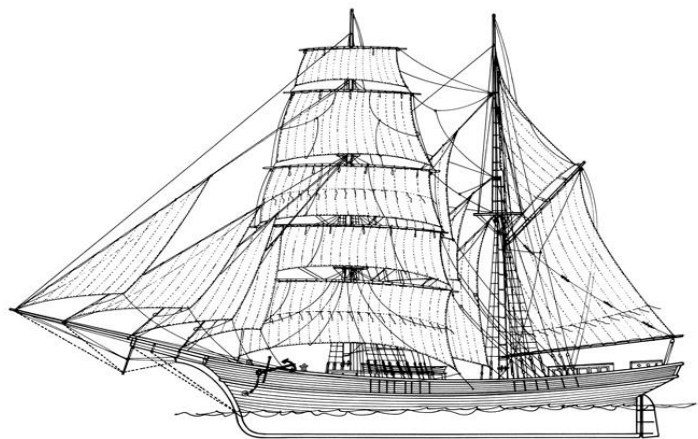
- Duljina 32 – 42 m
- Širina 6.5 – 8.5m
- Gaz 1 – 1.5 m
- Nosivosti 350 – 600 t
- (brig, brigantin, tal. *bricco*)



178

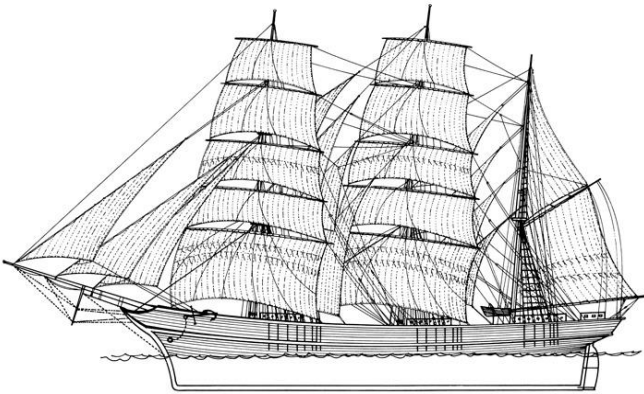
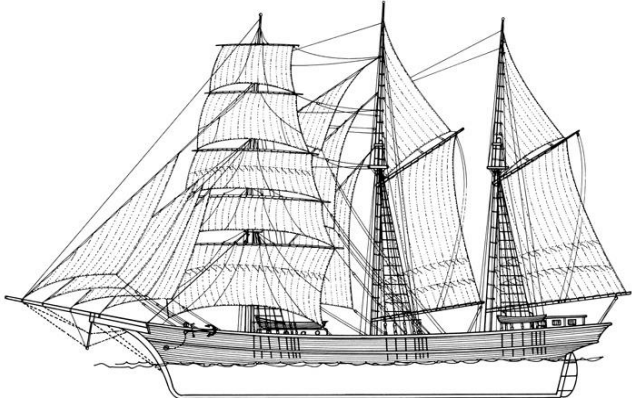
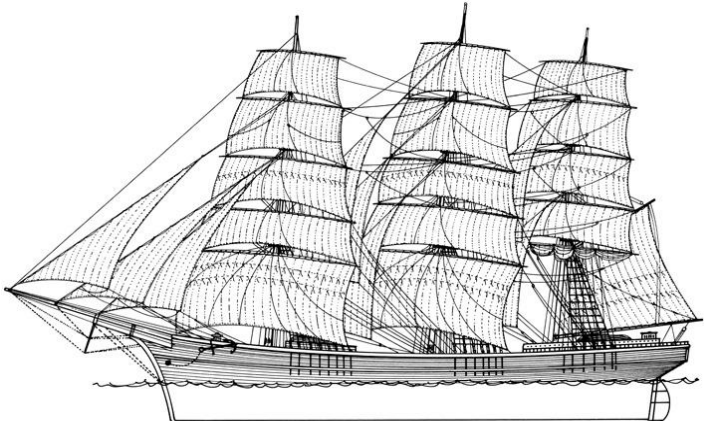
Brik škuner

- Duljina 20 – 26 m
- Širina 5 – 6.5 m
- Gaz 2 – 2.5 m
- Nosivosti 180 – 260 t
- (tal. *scuna*, eng *schooner*)



¹⁷⁷ <https://tehnika.lzmk.hr/goleta/>

¹⁷⁸ <https://tehnika.lzmk.hr/brik/>


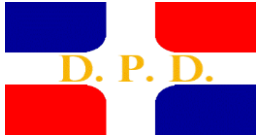





<p>Bark</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duljina 40 – 60 m • Širina 7 – 12 m • Gaz 3 m • Nosivosti 500 – 1000 t • (tal. <i>barco</i>, eng. <i>barque</i>) 	 <p style="text-align: right;">179</p>
<p>Bark beštija</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duljina 40 – 60 m • Širina 7 – 12 m • Gaz 3 m • Nosivosti 500 – 1000 t • (barketina) 	
<p>Nava</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duljina 50 – 80 m • Širina 10 – 13 m • Gaz 3 – 5 m • Nosivosti 1000 – 4000 t • (križnjak, tal. <i>nave</i>) 	 <p style="text-align: right;">180</p>

Tablica 13. Shematski prikaz dalmatinskog brodovlja.¹⁸¹

¹⁷⁹ <https://tehnika.lzmk.hr/bark/>

¹⁸⁰ <https://tehnika.lzmk.hr/nava/>

¹⁸¹ Skice brodova su preuzete s web stranice Hrvatske tehničke enciklopedije (<https://tehnika.lzmk.hr>)

Zastave brodarskih kompanija	
Pelješko pomorsko društvo - Associazione Marittima di Sabbioncello (Orebić, 1865.)	
Dubrovačko pomorsko društvo (Dubrovnik, 1869.)	
Dubrovačka plovidba <i>Ragusea</i> (Dubrovnik, 1880.)	
Parobrodarsko društvo <i>Napried</i> - Società di Navigazione a Vapore <i>Napried</i> (Dubrovnik, 1894.)	
Parobrodarsko društvo <i>Unione</i> - Società di Navigazione a Vapore <i>Unione</i> (Dubrovnik, 1895.)	
Parobrodarsko društvo <i>Dalmatia</i> - Società di Navigazione a Vapore <i>Dalmatia</i> (Zadar, 1907.)	
Hrvatsko parobrodarsko društvo <i>Jadran</i> - Società Croata di Navigazione a Vapore <i>Jadran</i> (Split, 1908.)	

Tablica 14. Poznate zastave nekih dalmatinskih brodara.¹⁸²

¹⁸² Digitalni prikazi zastavica preuzeti s <http://fotw.chlewey.net/flags/hr>

Literatura

- Barbano, Matteo. Steamers for the Empire: Austrian Lloyd and the Transition from Sail to Steam in the Austrian Merchant Marine (1836–1914), *Mediterranean Seafarers in Transition, Brill's Studies in Maritime History*, 2022., str. 447-477.
- Bašić, Đivo. *Pomorstvo Dubrovnika od XII. do početka XX. Stoljeća*, Pomorski muzej Dubrovnik, Dubrovnik, 2007.
- Braica, Silvio. Kratki pojmovnik o moru ribarstvu i pomorstvu, *Ethnologica Dalmatica*, Vol. 22, Split, 2014., str. 343-406.
- Bratanić, Mateo. *Pomorstvo Dalmacije u 19. stoljeću: otok Hvar u tranziciji*, Zadar, 2023.
- Casson, Lionel. *Illustrated History of Ships and Boats*, Doubleday, New York, 1964.
- Čoralić, Lovorka. Iz prošlosti Boke: Peraštani i hrvatska bratovština Sv. Jurja i Tripuna u Mlecima, *Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku*, vol. 42, 2004., str. 273-293.
- Čoralić, Lovorka. *Iz pomorske prošlosti istočnoga jadrana: tragovima hrvatskih kapetana i paruna brodova u mlecima*, Hrvatski institut za povijest, Zagreb, 2001.
- Čučić, Vesna. Bokelji između Boke i Trsta, *Naše more*, Vol. 53 No. 1-2, 2006., str. 77-88.
- De Lisi, Alessandro. Tre giovani usticesi caduti nella battaglia di Lissa del 1866, *Lettera del Centro Studi e Documentazione Isola di Ustica*, 2006., str. 15-37.
- Jackson, Thomas. *Dalmatia, the Quarnero and Istria*. Oxford: Clarendon Press, 1887.
- Jayne, Kingsley Garland, *Encyclopædia Britannica 11 ed. Vol. 7*,
- Kozličić, Mithad. *Hrvatsko brodogradnje*, Split, 1993.
- Kriletić, Tonči. Kratka povijest korčulanske brodogradnje, *Rostra : Časopis studenata povijesti Sveučilišta u Zadru*, Vol. 1. No. 1., 2008., str. 16-18.
- Lupis, Vinicije B. *Dubrovčani u iseljeništvu poslije pada Republike*, Zagreb, 2007.
- Majnarić, Ivan. Kosović, pomorska obitelj s Pelješca, *Hrvatski biografski leksikon*, sv. 7, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2009., str. 682-683.
- Markovina, Roko. *Korčulanska brodogradnja: Gajeta Korčulanka - najbolja forma malog drvenog broda na Jadranu*, FESB, Split, 2012.
- Matvejević, Predrag. *Mediterranski brevijar*, Zagreb, 1987.
- Matutinović, Lujo. *Ogled o Ilirskim provincijama i Crnoj Gori*, 2009.
- Mimica, Bože. *Dalmacija od antike do 1918. godine*, Rijeka, 2003.
- Novak, Grga. *Naše More*. Zagreb, 1932.

- Novak, Grga. *Prošlost Dalmacije*, Zagreb, 1944.
- Oršolić, Tado. *Dalmatinska pješačka pukovnija "Grof Lacy" br. 22 u Prvom svjetskom ratu*, Zadar, 2019.
- Oršolić, Tado. Sudjelovanje dalmatinskih postrojbi u zaposjedanju Bosne i Hercegovine 1878., *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, Zadar, sv. 42, 2000., str. 287-308.
- Oršolić, Tado. *Vojna Dalmacija u 19. stoljeću - Vojska, teritorijalne snage, žandarmerija (1797. – 1914.)*, Zadar, 2013.
- Pejdo, Tomislav. Politika Austrije (Austro-Ugarske) prema brodarstvu Dalmacije od 1850. do 1880. godine, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, Zadar, sv. 50, 2008., str. 275-287.
- Pejdo, Tomislav. Razvoj pomorskog prometa i trgovine u Dalmaciji od 1850. do 1880. godine, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, Zadar, sv. 49, 2007., str. 483-499.
- Perić, Ivo. O najvećem dubrovačkom jedrenjaku, izgrađenom u Gružu, *Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku*, Dubrovnik, sv. 33, 1995., str. 217-222.
- Peričić, Šime. *Gospodarska povijest Dalmacije od 18. do 20. stoljeća*, Zadar, 1998.
- Peričić, Šime. *Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848.*, Split, 1993.
- Peričić, Šime. *Pomorska trgovina Dalmacije u 19. stoljeću*, Zadar, 1995.
- Radić, Danka. Trogirska tradicijska brodogradnja, *Ethnologica Dalmatica*, Trogir, sv. 22, 2015., str. 149-196.
- Sokol, Anthony. *The Imperial and Royal Austro-Hungarian Navy*, Annapolis, 1968
- Starešina, Petar. *Pomorstvo Silbe*, Zadar, 1971.
- Ströhl, Hugo G. *Österreichisch-Ungarische Wappenrolle*, Beč, 1890./1900.
- Stulli, Bernard. Ekonomsko-društvene prilike u Dalmaciji u XIX stoljeću, u knjizi: *Iz povijesti Dalmacije*, Književni krug, Split, 1992, str. 598.
- Stulli, Bernard. Građa o gospodarstvu Dalmacije u prvoj polovici XIX. stoljeća, u knjizi: *Iz povijesti Dalmacije*, Književni krug, Split, 1992
- Vuković, Ante. *Hrvatski pomorski brend ili relikv prošliosti*, Institut broдача, Split, 2013.
- Zaninović-Rumora, Marija. Kameni spomeni starih mjera u Dalmaciji (13.-18. stoljeće), *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, Zadar, sv. 58, 2016., str. 79-101.
- Žuvić, Marjan. 'Dalmatia': The Forgotten Milestone, *Transactions on Maritime Science*, Vol. 04 No. 02, Split, 2015., str. 156-167.

Internetski izvori

- <https://tehnika.lzmk.hr/peljeko-pomorsko-drustvo/> (25.10.2024.)
- <https://tehnika.lzmk.hr/dubrovacko-pomorsko-drustvo/> (25.10.2024.)
- <https://mail.gm-korcula.com> (25.10.2024)
- <https://www.flaggenlexikon.de/foestdal.htm> (15.11.2024.)
- <https://www.dalmapedia.org> (15.11.2024.)
- <https://www.dumus.hr/hr/pomorski-muzej/> (17.11.2024.)
- <https://www.istrapedia.hr/hr/natuknice/2385/austrijski-lloyd> (17.11.2024.)
- <https://www.zaboravljenadalmacija.hr/Blog/938> (19.11.2024.)
- https://archive.org/details/Encyclopaediabrit07chisrich_201303 (19.11.2024.)
- <https://sites.google.com/view/arhivdubokovic/pomorska-povijest-jelse> (19.11.2024.)
- <https://www.mbdb.hr/en/museum-of-betina-wooden-shipbuilding/> (19.11.2024.)
- <http://fotw.chlewey.net/flags/hr> (19.11.2024.)
- <https://www.shipsnostalgia.com> (19.11.2024.)
- <https://commons.wikimedia.org> (20.11.2024.)
- <https://bokanews.me> (21.11.2024)
- <https://www.europeana.eu/en> (21.11.2024.)
- <https://onb.digital> (21.11.2024.)
- <http://www.muzej-orebic.hr> (23.11.2024.)