

KNJIGA MEDITERANA 2016.
(Split, 25. rujna – 1. listopada)

ZNANSTVENI SKUP
**POMORSKI SPLIT
DO POČETKA XX. STOLJEĆA**

Split, 26. i 27. rujna 2016.

Organizatori
KNJIŽEVNI KRUG SPLIT
ZAVOD ZA ZNANSTVENI I UMJETNIČKI RAD HAZU U SPLITU



KNJIŽEVNI KRUG
SPLIT
2016

Znanstveni skup
POMORSKI SPLIT DO POČETKA XX. STOLJEĆA

Split, 26. i 27. rujna 2016.

Zavod za znanstveni i umjetnički rad HAZU, Split, Trg braće Radića 7/I



RASPORED IZLAGANJA

PONEDJELJAK, 26. rujna

9.00 — Pozdravne riječi Josip Vrandečić i Arsen Duplančić

Prva sesija

Voditelj: Arsen Duplančić

Mirela Slukan Altić: Kartografski prikazi i opisi splitske luke u pomorskim kartama i peljarima

Mithad Kozličić: Split u peljarima Jadrana od kraja 18. do početka druge polovice 20. stoljeća

Milorad Pavić – Ivan Andabak: Split u stranim putopisima ranog novog vijeka

Nenad Cambi: Salona i Spalatum, najvažnije luke na istočnojadranskoj pomorskoj ruti

Katja Marasović: Luka Dioklecijanove palače

Snježana Perojević: Splitska luka u vrijeme mletačke uprave

Odmor

Voditeljica: Katja Marasović

Željko Radić: Pomorskopravni ugovori u srednjovjekovnom Splitu i Trogiru

Vilma Pezelj: Neka pitanja pomorskog prava u srednjovjekovnom Splitu

Tonija Andrić: Brodarstvo kasnosrednjovjekovnog Splita

Tomislav Raukar: Pomorski Split u 16. stoljeću

Kristijan Juran – Mario Marasović: Prilozi poznavanju splitskoga pomorstva u razdoblju od 1540. do 1570. godine

Mauro Bondioli – Mariangela Nicolardi – Irena Radić Rossi: Članovi obitelji Papalić i mletačke trgovačke galije za Split krajem 16. stoljeća

Lovorka Čoralić: Iseljenici iz Splita u Mlecima i njihova uključenost u pomorska zanimanja – tragom oporučnih spisa (15.–18. st.)

16.00 – druga sesija

Voditeljica: Ita Praničević Borovac

Livia Brisky – Tibor Brisky: Identitet splitskog lazareta

Ita Praničević Borovac: Sveta mjesta splitskih pomoraca

Ljubomir Radić: Zavjetne crkve i *ex voto* darovi na splitskom području

Zoraida Demori Staničić: Ikone kao zavjetni darovi splitskih pomoraca

Arsen Duplančić: Crkva sv. Jelene na splitskoj Rivi



UTORAK, 27. rujna

9.00

Voditelj: Ljubomir Radić

Radoslav Bužančić: Bitka u splitskoj luci u doba Francuza

Branka Despotušić: Zanati vezani uz pomorstvo u Splitu tridesetih godina 19. stoljeća

Stanko Piplović: Lučke ustanove u Splitu u 19. stoljeću

Hania Mladineo Mika: Radovi na uređenju splitske Rive u drugoj polovici 19. stoljeća

Mateo Bratanić – Sanda Uglešić: Brodarsko-obrazovni čimbenici stanja splitskog pomorstva u drugoj polovici 19. stoljeća

Mladenko Domazet: Sličnosti i razlike splitske i starogradske luke na Hvaru krajem 19. i početkom 20. stoljeća

Odmor

Voditelj: Mladenko Domazet

Marija Benić Penava – Marinko Marić: Uloga Konstantina Vojnovića i Trgovačko-obrtničke komore u razvoju splitskoga pomorstva tijekom druge polovice 19. stoljeća

Danka Radić: Brodovi i posade u registrima Lučkog ureda Split u drugoj polovici 19. stoljeća

Tonči Šitin: Pomorska privreda Splita *fin-de-siècle*

Marijan Čipčić: Društveni život u splitskoj luci u drugoj polovici 19. stoljeća

Gordana Tudor: Parobrodarski turizam u Splitu do Prvoga svjetskog rata

Jasenka Kranjčević: Splitska luka i turizam krajem 19. i početkom 20. stoljeća





M. de Traux, Splitsko područje na karti Dalmacije, 1810.

SAŽETCI



P. Mortier, Splitska luka, oko 1656.-1657.

Tonija Andrić
Filozofski fakultet Sveučilišta u Splitu

BRODARSTVO KASNOSREDNJOVJEKOVNOG SPLITA

Ovim će se izlaganjem predstaviti brodograđevna praksa splitske komune u 15. st. Temeljem sačuvanih izvora splitske kasnosrednjovjekovne notarske kancelarije, napose ugovora o gradnji novih brodova, ali i o kupoprodaji onih postojećih, razmotrit će se tehnologija gradnje brodova u 15. st., njihove vrste i vrijednosti te sama namjena kasnosrednjovjekovne splitske flote.

U tom kontekstu, bit će govora i o splitskim brodograditeljima te o drugim obrtnicima što su sudjelovali u izgradnji broda i njegovu opremanju – drvodjelicima, metalcima i tekstilnim radnicima. Naposljetku će se analizirati i plaće kalafata te njihov društveni status na temelju sačuvanih ugovora o brodograđevnom poslovanju.

Marija Benić Penava
Marinko Marić
Sveučilište u Dubrovniku
Studij *Povijest Jadrana i Mediterana*

ULOGA TRGOVAČKO-OBRTNIČKE KOMORE I KONSTANTINA VOJNOVIĆA U RAZVOJU SPLITSKOG POMORSTVA TIJEKOM DRUGE POLOVICE 19. STOLJEĆA

U srednjem vijeku bratovštine su većinom imale dominantnu religioznu odrednicu, dok se ona strukovna intenzivnije razvijala tek od početka 14. stoljeća. Obrtne bratovštine bile su usmjerene, prvenstveno na zaštitu ekonomskih interesa pojedinih ili skupine obrta, pa se kao takve javljaju u sjevernotalijanskim gradovima već u 11. i 12. stoljeću. Gotovo istodobno, u izvorima se spominju bratovštine u Splitu, a prva splitska obrtnička bratovština pomoraca i ribara *Bratovština od mornara sv. Nikole od Sdorija* osnovana je 1349. godine. Premda je Trgovinska komora u Splitu, *Commissione mercantile* osnovana u razdoblju francuske uprave, pravno je konstituirana tek 1841. godine, ali je nastavila svoje djelovanje i u narednom desetogodišnjem razdoblju prema Dekretu iz 1811. godine. Tek je *Privremeni zakon o uređenju trgovačkih i obrtničkih komora u Monarhiji* iz 1850. omogućio reorganizaciju splitske Komore, te označio prekretnicu u njezinu djelovanju. Uz predsjednika, Komoru je sačinjavalo

deset redovitih članova, i to šest predstavnika trgovaca, dva predstavnika obrtnika te dva predstavnika brodovlasnika.

Dolaskom Konstantina Vojnovića na dužnost tajnika Trgovačke komore u 1859. godini, nastupilo je razdoblje njezina intenzivnog djelovanja koje se osobito odrazilo na pomorsko-trgovački razvoj Splita. Vojnović je zatekao nepovoljne gospodarske prilike u Dalmaciji gdje je drastično smanjena i otežana trgovina solju s bosanskohercegovačkim zaleđem. Smanjen promet sa zaleđem i gubitak uloge Splita kao glavne tranzitne luke Dalmacije, izazvali su veliko nezadovoljstvo gospodarske i političke elite. Djelovanje Trgovačko-obrtničke komore u Splitu u 1860-ima utjecalo je na ubrzan gospodarski razvoj Splita i okolice. Primjerice, omogućen je razvoj trgovine, splitske brodogradnje, zatim vinarstva kojemu je pogodovala konjunktura vinogradarstva, te su pripremani uvjeti za slobodniju trgovinu u Dalmaciji. Sredinom spomenutog razdoblja, 1865., Vojnović je objavio jednu od prvih statističkih studija u Dalmaciji – *Le condizioni economiche del circolo di Spalato negli anni 1861-1863*. Taj istaknuti političar, pravnik te zastupnik u Dalmatinskom (1863.-1875.) i Hrvatskom saboru (1878.-1884.) ostvario je izniman politički angažman, ali i onaj manje poznati doprinos u gospodarskom razvoju Dalmacije tijekom svog djelovanja u Splitu do sredine 1870-ih. U radu će se temeljem arhivske građe i relevantne literature analizirati ekonomske prilike u pomorski orijentiranom Splitu u drugoj polovici 19. stoljeća.

Mauro Bondioli
Mariangela Nicolardi
Irena Radić Rossi
Sveučilište u Zadru

ČLANOVI OBITELJI PAPALIĆ I MLETAČKE TRGOVAČKE GALIJE ZA SPLIT KRAJEM 16. STOLJEĆA

Početak rujna 1591. hvarski je plemić Nicolò Vidali (Nikola Vidalić), posebno istaknut sudionik Lepantskog boja, poslao mletačkoj Signoriji pismo kojim je, zbog bolesti i drugih praktičnih razloga, najavio svoje prijevremeno povlačenje iz šestogodišnjeg ugovora o upravljanju trgovačkom galijom na putu za stovarišta u Neretvi, Dubrovniku i Lješuu. Taj događaj označio je kraj uhodane trgovačke rute, ali i istovremeno uzdizanje stovarišta u Splitu.

O uspostavi splitskoga stovarišta Senat je odlučio još 28. listopada 1577. godine, na inicijativu sefardskog židova portugalskog podrijetla, Daniela Rodriga, ali

je odluka o njegovu aktiviranju uslijedila tek nakon Vidalićevog povlačenja. Prvi ugovor o plovidbi trgovačkom galijom na novoj ruti uspio je s mletačkom državom potpisati splitski plemić Alvise Papalić (Papali). Osim pregleda njegove trgovačke aktivnosti, u priopćenju se donose podaci o trgovačkim galijama i njihovu teretu, te analiza ekonomske isplativosti trgovine putem stovarišta u Splitu tijekom prvog razdoblja njegove aktivnosti od 1592. do 1596. godine.

Mateo Bratanić
Sanda Uglešić

Sveučilište u Zadru, Odjel za povijest

BRODARSKO-OBRAZOVNI ČIMBENICI STANJA SPLITSKOG POMORSTVA U DRUGOJ POLOVICI 19. STOLJEĆA

Druga polovica 19. stoljeća obilježena je transformacijom s jedrenjačkog na parni pogon u brodarstvu. Takvo je stanje ostavilo negativne posljedice na dalmatinsko i na splitsko brodarstvo. Kako je Split bio najveći grad i urbanistička cjelina srednjodalmatinskog akvatorija, tako se i splitsko brodarstvo reflektiralo na cjelokupno područje u gospodarskom i u poduzetničkom smislu. Ovaj prijelaz značio je smanjivanje brodarskih aktivnosti privatnih poduzetnika zbog nemogućnosti prilagodbe na nove okolnosti, ponajviše zbog financijskih, ali i svjetonazorskih prepreka. Uz to su vezana i pomorska zanimanja koja su za upravljanje i službu na parobrodu zahtijevala formalnu, a ne, kao do tada, praktičnu izobrazbu.

Političke prilike koje su obilježile povijest naših prostora početkom 19. stoljeća nepovoljno su se odrazile na razvoj pomorskog školstva. Premda su bili izrađeni nacrti kojima se predlagalo osnivanje više državnih pomorskih škola uzduž naše obale, oni nisu bili realizirani. Značajniji angažman državnih vlasti ipak nije zabilježen prije sredine 19. stoljeća kada je bila pokrenuta inicijativa za osnivanje više javnih pomorskih škola na našoj obali. Godine 1849. pristupilo se njezinoj realizaciji te je, temeljem rješenja Franje Josipa I. od 24. rujna 1849., donesena odluka o otvaranju većeg broja javnih pomorskih škola i to u Bakru, Zadru, Splitu, Dubrovniku i Kotoru. Nastava u pomorskoj školi u Splitu počela je godine 1850. i u kontinuitetu se odvijala do godine 1879. kada je reorganizacijom pomorskih škola bila ukinuta. Odlukom o ukidanju pomorske škole na dulje je vrijeme prolongirana mogućnost kvalitetnog pomorskog obrazovanja stanovnika Splita i njegove okolice.

Livia Brisky
Tibor Brisky

Medicinski fakultet Sveučilišta u Splitu

IDENTITET SPLITSKOG LAZARETA

U razdoblju od 15. do 18. stoljeća, Split je postao prometno središte tranzitne trgovine između Istoka i Zapada te glavna luka za razmjenu robe iz obaju smjerova. S robom koja je dolazila s Istoka prenosile su se zarazne bolesti, posebice kuga, koja je ponekad imala katastrofalne posljedice za stanovništvo grada i predgrađa.

Cilj ovoga rada bio je prezentirati zalaganje pokrštenog židova Daniela Rodriga za osnutak splitskog lazareta i pratiti tijekom njegove institucionalizacije.

Prva faza podizanja lazareta u istočnom dijelu onodobne gradske luke završena je 1590. godine, a službeni je promet počeo dvije godine kasnije. U svrhu sprečavanja pojave zaraznih bolesti u Splitu, ovoj ustanovi se pristupalo s kopna izvan gradskih zidina. Bio je jedan od najistaknutijih i najprometnijih lazareta u Europi, a služio je za prihvaćanje, raskuživanje i karantenu robe pristigle u splitsku luku.

Nakon opkoljavanja Splita novim sustavom bastiona, lazaret se u 17. stoljeću našao unutar gradskih zidina što nije pogodovalo zaštititi od epidemija. One su se nastojale spriječiti strogom pratnjom karavana do lazareta te potpunom izolacijom trgovaca, goniča i robe u navedenoj ustanovi. Zbog povećanja opsega trgovačkog prometa, lazaret se u nekoliko navrata dograđivao i proširivao.

Ovaj rad otkriva promjene organizacijske strukture i strategije izolacije u splitskom lazaretu koje su bile povezane s percepcijom bolesti.



A. Barač, Dolazak cara Franje I. i carice Karoline Auguste, 1818.

Radoslav Bužančić
Konzervatorski odjel u Splitu

BITKA U SPLITSKOJ LUCI U DOBA FRANCUZA

Nakon mira u Požunu i pripojenja Dalmacije Napoleonovoj Kraljevini Italiji, buknuo je novi rat između Austrije i Napoleona. Započeo je u travnju 1809., a okončan je slomom Austrijanaca u bitki kod Wagrama i mirovnim sporazumom u Beču 14. listopada 1809. godine. Napoleon je tim mirom proširio svoje carstvo, a pokušaj ujedinjenja sjeverne i južne Hrvatske još jednom je propao.

Francuska je svoj politički položaj u Dalmaciji odmah nastojala učvrstiti osnivanjem Ilirskih provincija, moderno ustrojene države na temeljima građanskih tekovina Francuske revolucije. Austrijski je poraz na kopnu potresao njezine saveznike, posebno Engleze koji su s mora pomorskim operacijama potpomagali Napoleonove neprijatelje. Njihova se mornarica utvrdila usred Jadrana, zauzevši otok Vis, odakle je s Rusima i bokeljskim brodovljem napadala Francuze i trgovačku flotu pokorene Dalmacije. U tim je teškim vremenima plovidba bila gotovo nemoguća, a brodovi su jedrili u konvojima, štice francuskim ratnim fregatama.

Svršetkom francusko-austrijskog rata, Englezi su se okrenuli gusarenju, nanoseći gospodarsku štetu tek utemeljenim Ilirskim pokrajinama. Njihova reakcija na bečki mirovni sporazum i osnutak nove države bio je napad na splitsku luku pred kojom se u podne 9. prosinca pojavila engleska fregata u pratnji četiriju gusarskih brodova. Blokiravši splitsku luku, koja je u tom trenutku bila bez valjane obrane, Englezi su zatražili predaju svih trgovačkih brodova s teretom. Svaki je otpor izgledao uzaludnim jer su trgovački brodovi bili slabo naoružani, a splitsku su luku branila četrnaestorica vojnika pod zapovjedništvom jednog francuskog časnika.

U doba najvećeg prosperiteta pustinja Blaca koncem 18. stoljeća, za uprave don Ivana Nemčića, samostan je počeo investirati u kupnju trgovačkih brodova. Pustinja Blaca postala je tako suvlasnikom triju jedrenjaka, dviju polaka, *Madonna di Carmine* i *La Bella Viaggiatrice* te brigantina *Salvatore*. Brodove su pustinjaci vodili na ime kapetana Ante Nikolorića iz Bola jer je stari zakon iz 1605. godine branio svećeničkim zadrugama trgovinu i promet robom. Zasluga je kapetana Nikolorića iz Bola, kojemu je don Ivan Nemčić bio prijatelj i kum najstarijeg sina Nikole, nabavka prvog blatačkog broda. Nagovorio je 1781. godine svog kuma, upravitelja pustanje Blaca, da zajedno kupe polaku koju su nazvali *Gospe od Karmena*. Tako je kapetan Ante Nikolorić postao njezinim suvlasnikom i ujedno prvim zapovjednikom. Kako je posao cvao i prihodi se povećavali, dioničari su uskoro kupili i druge brodove kojima su zapovijedali sinovi Ante Nikolorića.

Nikolorić je imao četiri sina, sva četiri kapetana, najstarijeg Nikolu, Ivana, Vicka i najmlađega Tomu. Zapovjedništvo nad prvim brodom uskoro je prepustio

sinu Nikoli, a mlađi Ivan i Vicko vodili su polaku *Lijepa putnica* i brigantin *Spasitelj*. Mladom se kapetanu Tomi, kao četvrtom sinu, ponekad znala ukazati prilika zadobiti zapovjedništvo nad nekim od tri broda. Blatačka ga kronika spominje kao kapetana polake *Lijepa putnica* s kojom se početkom prosinca 1809. godine zatekao u splitskoj luci.

Engleski brod na sidru bio je fregata *Amphion*, a njezin zapovjednik William Host, kasnije proslavljeni zapovjednik engleske flote u bitki kod Visa. Porijeklom iz Norfolka, Host je bio blizak Nelsonu i prvih je godina služio pod njegovim zapovjedništvom. Host je bio iskusan kapetan, ali okrutan ratnik kojega je vodio jasan cilj, brzo stjecanje bogatstva. Njegov je brod bio fregata od otprilike tisuću tona, naoružana s trideset i četiri topa na dvije palube i posadom koja je brojila dvije do tri stotine mornara i ratnika. Na drugoj strani bila je polaka *Lijepa putnica* s dvanaest topova, isto toliko mornara i mladim kapetanom. Iako je Nikoloriću pomagala baterija s bastiona sv. Petra, njegov je položaj bio gotovo beznadan, ali kapetanu nije preostalo ništa drugo osim borbe. Predaja blatačkog broda za njega je značila kraj teži od smrti u bitki.

U jedan sat i trideset minuta popodne, polaka *Lijepa putnica* isplovila je u napad na englesku fregatu. U odnosu snaga bila je to bitka Davida i Golijata.

Bitka je trajala dva i pol sata, a mlađi je Nikolorić vještima manevrima i preciznim plotunima – uspio pobijediti englesku blokadu. Onesposobljena za manevar topovskim hicem u središnji jarbol, oštećena s tridesetak pogodaka s broda i gradske tvrđave, zbog brojnih ljudskih gubitaka, među kojima i jednog časnika, fregata *Amphion* morala je sjeći sidreni lanac i bježati. Njezino je izvađeno sidro u splitskoj luci bilo postavljeno kao ratni trofej. Bila je to bitka skrivenih imena. U blatačkoj kronici spominje se ime broda *Buon Viandante* namjesto *Bella Viaggiatrice*, čime su blatački redovnici zametnuli trag i otežali pristup dokumentima broda. S druge strane, često se spominje ime engleske fregate *Volage* umjesto *Amphiona* kako se ne bi umanjila slava Hosta kojega su nazvali »Mali Nelson« mada to svojim besprizornim bogaćenjem i pljačkom nije zaslužio. Nakon smrti, pokopan je uz slavnog admirala u londonskoj katedrali sv. Pavla, a u njegovu je čast nazvan otočić sa svjetionikom pred ulazom u višku luku.

Kapetana Nikolorića, genijalnog pomorca, sudbina nije obdarila lovorom koji je zaslužio. Njegova je slava zataškana padom Ilirskih pokrajina i dolaskom Austrije. Ni do danas tom izuzetnom čovjeku nije u Hrvatskoj podignut ni jedan spomenik. Od Francuza je, umjesto nadoknade štete koju je zatražio, dobio priznanja i odličja. Njegova je bitka opisana u kronici pustinje Blaca, a jedini su svjedoci sjajne pobjede pismo zahvale francuskog namjesnika iz obiteljskog arhiva Nikolorićevih nasljednika i brodska pulena s pramca njegove polake koja se čuva u Blatačkoj kući na milnarskoj rivi kao uspomena na pobjedu izvojevanu u nemogućoj misiji.

Nenad Cambi
Književni krug Split

SALONA I SPALATUM, NAJVAŽNIJE LUKE NA ISTOČNOJADRANSKOJ
POMORSKOJ RUTI

Središnji dio Dalmacije u antici je najfrekventniji dio obale u pomorskim rutama istočnoga Jadrana. Tu je koncentracija važnih luka, gradova i naselja te križanje pomorskih i kopnenih putova. Na srednjem Jadranu su Issa, Faros, Epetion(ium) i Tragurion (-um) te, najvažnija, Salona. Međutim, u tom kompleksu luka i gradova neobično je važan i Split (Spalatum) i to ne samo u Dioklecijanovo, nego već i u znatno ranije doba. Naime, Salona i Split tvore dio jedne jedinstvene zajednice koja, osobito u lučkom pogledu, mora funkcionirati u međusobnoj sinkroniji. To uvjetuje položaj jedne i druge luke. Salona je uvučena u krajnji sjeveroistočni dio zaljeva i od Splitsko-bračkog kanala zakrivena splitskim poluotokom. Za razliku od Salone, Split gleda na kanal. Split je stoga morao biti neka vrsta pokazatelja zapovjednicima brodova kojim će pravcem ići i kako skrenuti za Salonu. Položaj Salone uvjetovali su Kliški prijevoj (jedini put prema unutrašnjosti), izvor vode i moguća organizacija unutrašnje luke u delti Jadra (antička Salona).

Međutim, nepovoljan je pristup izvan samog Salonitanskog zaljeva. To je razlog zašto je Salona trebala pomoć s druge strane splitskog poluotoka. Splitska je luka mogla brodove primati i opskrbljivati vodom, a potom ih slati na prekreaj u Salonu. Da bi se te dvije luke međusobno sporazumijevale, bilo je potrebno organizirati sustav signalizacije (svjetionicima). Zato je i postojala *Praefectura phariaca salonitana* koja nije, kako se često misli, upravno tijelo grada Farosa (Stari Grad) koji je, kako se danas zna, imao svoju vlastitu gradsku samoupravu. Taj sustav međusobne organizacije morao je dugo trajati.



Stela Gaja Utija iz Salone s prikazom broda, I. stoljeće

Marijan Čipčić

doktorand Filozofskog fakulteta u Splitu

DRUŠTVENI ŽIVOT U SPLITSKOJ LUCI U DRUGOJ POLOVICI
19. STOLJEĆA

Uz najvažniju gospodarsku svrhu, luke su u mediteranskim gradovima oduvijek imale veoma važnu ulogu i u društvenom životu. Iznimka u tome nije bio ni Split. Razdoblje druge polovice 19. stoljeća značajno je za grad Split jer je u tom periodu doživio metamorfozu iz malog provincijskog mjesta u pravi moderni europski grad.

Usporedno je, uz izgradnju grada i gospodarski uspon, društveni život postajao dinamičniji. U referatu će se, na temelju izvorne građe, tiska i relevantne literature, prezentirati bogati društveni život u splitskoj luci u drugoj polovici 19. stoljeća.



A. Barač, Splitska luka, 1850.

Branka Despotušić

Hrvatski pomorski muzej Split

ZANATI VEZANI UZ POMORSTVO U SPLITU TRIDESETIH GODINA 19. STOLJEĆA

U radu će biti prikazani vrsni splitski zanatlije koji su na ovaj ili onaj način sudjelovali u izgradnji i opremanju drvenih brodova i koji su imali bliske veze s pomorstvom u navedenom razdoblju. Neophodno je osvrnuti se na tadašnju situaciju u pomorskom Splitu, prikazati tadašnju splitsku brodograđevnu djelatnost, a uzet će se u razmatranje i bitni gospodarski aspekti te njihove temeljne tendencije.

Ne zaboravimo, većinu stanovništva Splita kroz cijelo 19. stoljeće činili su zemljoradnici, težaci, a poljoprivreda je bila glavna baza splitske ekonomije. Međutim, pomorstvo je imalo uzlaznu putanju te na primjerima iz godišnjaka *Annuaria maritima*, što ga je izdavala Središnja pomorska vlada u Trstu, vidimo kako se svake godine u Splitu gradilo sve više brodova. U središtu je interesa, dakle, analiza brojnosti zanatlija te njihovih zanimanja koji se nalaze popisani u Zemljišniku Splita iz 1832. godine koji se čuva u Državnom arhivu u Splitu (kutija 595/I). Na taj će se način dati crtica koja može poslužiti za bolje i jasnije historiografsko kontekstualiziranje pomorskoga Splita u prvoj polovici 19. stoljeća.

Mladenko Domazet

Filozofski fakultet Sveučilišta u Splitu

SLIČNOSTI I RAZLIKE SPLITSKE I STAROGRADSKÉ LUKE NA HVARU KRAJEM 19. I POČETKOM 20. STOLJEĆA

Sličnosti i razlike splitske (regionalne) i starogradske (lokalne) luke, ponajprije ukazuju na šire trendove lučkog prometa s kraja 19. i početka 20. stoljeća, u kojima obje luke participiraju s različitim osnovama. Drugim riječima, fokus ove teme obuhvaća specifikaciju ulaza i izlaza robe, količine robe, uplovljavanja i isplavljanja, trgovačku mornaricu i brodogradilišta, operativnu obalu, tendencije razvoja ili stagnaciju u odnosu na pripadajuće razdoblje.

Štoviše, komparativni pristup ovih dvaju luka također pruža i njihovu koherentnost, što omogućava primjenu analitičkih koncepata, primjerice, kroz suprotnosti, promjene, perspektive, dinamiku općih procesa i lokalnih inicijativa i dr.

Arsen Duplančić
Arheološki muzej u Splitu

CRKVA SV. JELENE NA SPLITSKOJ RIVI

Da bi posade na brodovima i pomorci u splitskoj luci mogli imati crkvu za svoje vjerske potrebe, u kojoj će se za njih služiti mise, mletačka je vlast odlučila podići jednu kapelu. Vođenje radova povjereno je inženjeru Giovanniju Battisti Camozziniju, a za položaj crkve izabrano je mjesto uz južni zid Dioklecijanove palače. Kamen temeljac postavljen je u kolovozu 1709., a već mjesec dana poslije kapela je bila dovršena i u njoj je služena prva misa.

Za titulara je izabrana sv. Jelena koja je smirila Jadransko more, spustivši u njega čavao s Kristova križa, pa je tako postala zaštitnicom pomoraca, uz osobito štovanog sv. Nikolu. Oltarnu palu za tu crkvu izradio je 1710. slikar Sebastiano (Bastian) Piloni koji je neko vrijeme bio nastanjen u Splitu.

Kapela je postojala do 1808., kada je srušena, ali je odmah sagrađena nova uz jugozapadnu kulu lazareta, tj. generalata. Ta je pak postojala do pedesetih godina 19. st. kada je i ona srušena.



L. F. Cassas, Splitska luka, 1782.

Mithad Kozličić

Sveučilište u Zadru

SPLIT U PELJARIMA JADRANA OD KRAJA 18. DO POČETKA DRUGE POLOVICE 20. STOLJEĆA

Opisi pomorskih obilježja Splita kao iznimno važne luke na Jadranu u peljarima i na pratećim pomorskim kartama sukladni su razini interdisciplinarnog upoznavanja Jadrana kao tisućljetne poveznice morskih luka istoka i zapada (Europe s Afrikom i Bliskim istokom Azije). Mogu se zamijetiti dvije temeljne faze: pripremna od kraja 18. do početka 19. stoljeća te znanstveno-istraživačka od početka 19. stoljeća do danas.

U toj prvoj fazi važni su peljari i u njima opisi pomorskih značajki Splita kojima su autori: Jacques Nicolas Bellin, 1771.; Henry (Enrico) Michelot, 1775., prvo talijansko izdanje 1806.; Giovanni Battista Grubas, 1807.-1808. (u biti plagiranje talijanskog izdanja Michelotova peljara iz 1806.); Domenico Giovanni Bassi, 1812. (kasnija ponešto doručena izdanja: 1821. i 1834.); Sebastiano Gorgoglione, 1815. (stvarno to je novo izdanje peljara koji je prvi put tiskan 1705.); John William Norie, 1817. (kasnija izdanja s minimalnim dopunama: 1831., 1841., 1843. i 1847.); John Purdy, 1826. Na temelju spoznaja s raskrižja 18. i 19. stoljeća, Giovanni Battista Grubas priredit će novi peljar koji se prvi put tiska 1833., a u nastavku s minimalnim dotjerivanjima 1842. i 1854. godine. Opća je ocjena tih peljara da je to zbroj stoljetnih plovidbenih iskustava pomoraca, čemu je izuzetak jedino Jacques Nicolas Bellin koji svoj peljar oblikuje temeljem starijih djela, ali i novijih (prvih) istraživanja.

Znanstveno-istraživačka faza počinje sa znanstvenim interdisciplinarnim istraživanjem većeg dijela istočnog Jadrana, pa i splitske luke, koje je 1806. i 1808.-1809. realizirao Charles François Beautemps-Beaupré, a prvi put je tiskom objavljeno tek 1849. godine. Međutim, veliki dio rezultata njegovih znanstvenih spoznaja ostat će u pisanom i kartografskom obliku u Milanu pa će, uspostavom tzv. druge austrijske (kasnije: austro-ugarske) uprave na Jadranu, biti temelj na koji će se nastaviti nova interdisciplinarna znanstvena istraživanja cjeline Jadrana o čemu prilično podataka daje William Henry Smyth 1854. Iz njih će rezultirati dva monumentalna djela: jedno kartografsko *Carta di cabottaggio del mare Adriatico*, Milano, 1822.-1824. te volumiozno peljarsko: Giacomo Marieni, *Portolano del Mare Adriatico*, Milano, 1830. (tek nešto doručeno je izdanje u Beču iz 1845.). Sažetak Marienijeva djela dat će Михаил Григорьевич Балиохин 1850., a do sedamdesetih godina 19. stoljeća postat će temelj brojnim drugim peljarima, s napomenom da se u njih znalo uključiti i dio znanstvenih spoznaja koje nisu bile zanimljive Marieniju: Alberto Battista Cosulich, 1848.; Luigi Lamberti, 1848. (nova naklada 1871.); Alexandre Le Gras, 1855. (1870. taj autor tiska i generalni pregled pomorskih ruta, oceanografskih i meteoroloških

uvjeta Sredozemlja, pa je na dvadesetak stranica zastupljen i Jadran, a Split se tek tu i tamo spominje); Juan Doy, 1849.; James Imray, 1860. (novo izdanje 1875.). Zanimljivo je i englesko izdanje peljara Jadrana kao skup svih informacija koje se polučilo u znanstvenim istraživanjima prvih dvaju desetljeća 19. stoljeća: *The Adriatic pilot. From the surveys of Campana, Visconti, and Smyth, and the Portolano of Marieni*, London, 1861.

Nova interdisciplinarna znanstvena istraživanja Jadrana u organizaciji austro-ugarske ratne mornarice, započeta sedamdesetih godina 19. stoljeća, a trajat će gotovo kontinuirano do početka Prvog svjetskog rata, rezultat će pomorskim kartama potpuno nove kvalitete, pa će one biti temelj svim pomorskim kartama toga mora do danas. Dio rezultata tih istraživanja u relativno sažetoj verziji nalazimo u britanskoj seriji peljara Sredozemlja: *The Mediterranean pilot. Vol. III. Comprising the Adriatic Sea, Ionian island, the coast of Albania and Greece do Cape Malea, with Cerigo island. Including the Gulfs of Patras and Corint*, London, 1880. (ta serija, s Jadranom u 3. volumenu, traje do danas). No pravi i dotad najkvalitetniji peljar Jadrana bit će



V. Luzzo, Zavjetna slika peliga Špire Kovačića, 1868.

priređen u Puli: *Segelhandbuch für das Adriatische Meer*, Hydrographisches Amt der k.u.k. Kriegsmarine, Pola, 1893. To djelo, slično istaknutim austro-ugarskim kartama, postat će temelj svih peljara Jadrana do danas, uz tek najnužnije dodatke opisa novih pomorskih gradnji te nove znanstvene spoznaje: prvo njegovo drugo izdanje iz 1906., pa njemačko izdanje iz 1907. (i brojna kasnija, primjerice 1930. koje je, slično Britancima, dobilo obličje sredozemnih peljara: *Mittelmeer-Handbuch. VI. Teil. Das Adriatische Meer*); izdanja iz doba Kraljevine Jugoslavije 1930., 1934. i 1940.; talijansko iz 1939.-1940. godine. Slično se nastavlja nakon Drugog svjetskog rata te Antun Botrić 1952.-1953. oblikuje i tiska peljar Jadrana u dva dijela slijedeći talijansku shemu iz 1939.-1940. godine. Slijede ga nova izdanja koja priređuje Samo Makarović 1973. i 1983. te novija iz 1999. i kasnije.

U tom gotovo nepreglednom mnoštvu vrijednih povijesnih izvora, koje dosad u povijesnim znanostima nije adekvatno valorizirano ni korišteno, zamjetan je uspon Splita od luke s prirodnom uvalom do prilično velike luke, koja se s vremenom različitim pomorskim gradnjama zaštićuje od pogubnog utjecaja mora (lukobran izgrađen u doba austro-ugarske vlasti), oprema pomorskim svjetlima, gatovima te brojnim drugim sadržajima, čime postaje ne samo važna već i respektabilna luka bitna u jadranskim, ali i u sredozemnim okvirima (kvalitetne željezničke, cestovne i druge veze sa zaobaljem radi transporta roba u njega i iz njega, uključujući i veze s udaljenijim europskim kopnenim destinacijama).

U priopćenju će se dati kritički pregled razvitka Splita kao luke u svjetlu te prilično obilne specifične povijesne građe tiskane na talijanskom, francuskom, ruskom, engleskom, španjolskom, njemačkom i hrvatskom jeziku.

Jasenska Kranjčević

Institut za turizam

SPLITSKA LUKA I TURIZAM KRAJEM 19. I POČETKOM 20. STOLJEĆA

Do sada relativno je malo istraživanja o povezanosti splitske luke s počecima razvoja turističkog prometa (prometa stranaca) kao i o ponudi ugostiteljsko-turističkih sadržaja u Splitu. Povoljna klima, atraktivnost obale, bogato kulturno nasljeđe i drugi čimbenici potaknuli su razvoj turizma u Splitu. Svakako da je glavni preduvjet za razvoj turizma bila uspostava stalne pomorske i željezničke linije kao i gradnja vodovodne mreže. To je vrijeme kada Split postaje jedna od glavnih turističkih destinacija na istočnoj obali Jadrana, a time i jedna od detaljnije opisanih turističkih destinacija u vodičima, putopisima i reklamama.

Splitska luka svakako je bila mjesto gdje su stranci dobivali prvi dojam i informacije o gradu. Iako evidencija stranaca u Splitu (u odnosu na Opatiju ili Lošinj) započinje tek pred kraj prvog desetljeća u 20. stoljeću, već 1913. zabilježena je 41.000 stranaca (više nego što je Split imao stanovnika). U turističkim vodičima redovito su navedeni svi sadržaji splitske luke, zatim gdje se nalaze predstavništva parobrodarskih društava, kao i u kojim hotelima stranci mogu prenočiti i/ili u kojim restoranima mogu jesti i dr. Za veće gradove na istočnoj obali Jadrana u turističkim vodičima priložene su fotografije luke, plan grada, ali i segmenti kulturnog nasljeđa, slijedom čega se može pratiti promjena stanja u splitskoj luci.

Stoga se u zaključku prikazuju uloga i doprinos splitske luke u razvoju turizma od zadnje četvrtine 19. stoljeća do Prvoga svjetskog rata.

Kristijan Juran
Mario Marasović
Sveučilište u Zadru

PRILOZI POZNAVANJU SPLITSKOGA POMORSTVA U RAZDOBLJU
OD 1540. DO 1570. GODINE

Izuzmu li se mnogi radovi o ustanovljenju lazareta i carinarnice koncem vijeka, o splitskom pomorstvu 16. stoljeća dosad su najtemeljitiije pisali Tomislav Raukar i Sabine Florence Fabijanec. Njihova su se istraživanja najvećim dijelom oslanjala na popise izvoznih dozvola pomoću kojih su vrlo detaljno sagledali splitski trgovački promet toga doba.

Budući da su se pritom nešto više, u odnosu na središnju, posvetili prvoj i posljednjoj trećini stoljeća, u ovom će se izlaganju, temeljem prethodnog uvida u arhivsku građu, pokušati prepoznati dosad neistraženi ili nedovoljno istraženi sadržaji splitske pomorske povijesti u razdoblju od 1540. do 1570. godine.

Katja Marasović

Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije Sveučilišta u Splitu

LUKA DIOKLECIJANOVE PALAČE

U istraživanjima splitske rive 2006.-2007. godine pronađena je zidana obala koja se na udaljenosti od 12 metara protezala ispred čitave dužine južnog pročelja Palače. Ispred te obale pronađena je velika kosa površina od antičkog betona koja je mogla služiti kao navoz za brodove. Na sredini te obale, u osi ulaza u supstrukcije, kosa je ploha bila prekinuta gatom kako bi uz njega mogli pristajati brodovi. Komparacijama sa sličnim antičkim građevinama, pokušat će se razjasniti konstrukciju Dioklecijanove obale.

Na temelju geološke karte splitske luke i ranijih istraživanja njezina prostornog razvoja te raznih arheoloških istraživanja u širem obalnom prostoru Palače, pokušat će se razjasniti je li gat sv. Nikole bio lukobran Dioklecijanove luke.

Hania Mladineo Mika

Državni arhiv Split

RADOVI NA UREĐENJU SPLITSKE RIVE U DRUGOJ POLOVICI 19. STOLJEĆA

C. k. Središnja pomorska vlada u Trstu *I. R. Governo centrale marittimo in Trieste* utemeljena je carskim dekretom 30. siječnja 1850. Pod predsjedanjem namjesnika, imala je izvršnu vlast i nadzor nad cijelim područjem austrijske obale, od ušća rijeke Po do Boke kotorske. Provodila je izravnu državnu upravu nad pomorstvom, trgovinom i zdravstvom, no nije bila nadležna za c. k. ratnu mornaricu. Naredba Ministarstva trgovine o uređenju luka i zdravstvenih ureda proglašena je carskom odlukom 15. svibnja 1851. i odnosila se na područje cijele Carevine. U sastavu Vlade, osim općih odjela, postojali su i stručni, među kojima je od posebne važnosti za izgradnju i održavanje luka bio tehnički odjel.

Nakon što je godine 1846., u nevremenu s jakim oštrom i lebićem, *mali mul* pretrpio velika oštećenja, načelnik Splita dr. Leonardo Dudan zauzeo se za obnovu i izgradnju luke. Za izradu projekta zaštite luke i plovila, Okružno poglavarstvo u Splitu osnovalo je povjerenstvo u čijem su sastavu bili iskusni kapetani ratne i trgovačke mornarice te dva člana splitske općine. Sam projekt podržala je Vlada za Dalmaciju. Ministarstvo trgovine svojim dopisom od 8. svibnja 1850. br. 1198/B

uputilo je kopiju tog projekta Središnjoj pomorskoj vladi odnosno tehničkom inspektoru Sacchettiju da na osnovi poslanih studija i stvarnog stanja luke iskaže svoje stručno mišljenje.

Odlukom od 6. svibnja 1856. br. 4747, Središnja pomorska vlada odobrila je projekt kojim bi se poboljšali uvjeti u splitskoj luci. Tim projektom obuhvaćeni su sljedeći radovi: čišćenje luke i mandrača, popravak *velikog mula* te izgradnja lukobrana na njemu, podizanje suhozida uz mul za zaštitu mandrača, preuređenje rive, s tim da se od sakupljenog kamena podigne suhozid prema odobrenom istočnom dijelu. Uz navedene radove, tijekom narednih godina radilo se na izgradnji istočne obale, mula sv. Petra, lukobrana i carinskih skladišta te brodogradilišta na Mandraču sv. Frane.

U razdoblju od 1850. do 1903. izgradnja i obnova splitske rive, prema dostupnom arhivskom gradivu, bila je povjerena poduzetnicima Frani (Francesco) Bettiniju, Jakovu Fradeliću (Giacomo Fradellich), Vinku Marinoviću (Vicenzo Marinovich), Nikoli Žicu (Nicolo Zić) i Bartulu (Bartolo) Ganzi, a radove su odobrivali i nadgledali tehnički nadzornik Josip Giuseppe Sacchetti, građevinski nadzornik dr. Ivan Giovanni Lucchini, pomorski nadzornik Andrija (Andrea) Matticola, inženjer dr. Frane Rubčić (Francesco Rubcich) te građevinski povjerenici inženjeri Juraj (Giorgio) Linardović i Jakov (Giacomo) Giacomelli.



Matejuška, kraj XIX. stoljeća

Milorad Pavić
Sveučilište u Zadru

SPLIT U STRANIM PUTOPISIMA RANOG NOVOG VIJEKA

Split je tijekom svoje višestoljetne povijesti jedan od najvažnijih punktova na istočnoj obali Jadrana. Njegova važnost u hrvatskom i mediteranskom kontekstu najvećim dijelom proizlazila je iz njegova geopolitičkog položaja. Zbog toga su se preko njegova područja često isprepletali interesi velikih sila. U ranom novom vijeku bio je važan centar na dodirima Habsburškog i Osmanskog Carstva, te Mletačke Republike. Putovanje istočnom jadranskom obalom sastavnim je dijelom putovanja brojnih putnika koji su, bilo u političkim poslanstvima ili u hodočasničkim putovanjima, putovali od Venecije do Carigrada i do Svete Zemlje, što je Split odredilo kao jednu od nezaobilaznih točaka na glavnom jadranskom plovidbenom pravcu.

O važnosti Splita tijekom ranog novog vijeka brojni putopisci ostavili su svoja pisana svjedočanstva. Informacije o Splitu i o splitskom području u putopisima najvećim se dijelom odnose na izgled grada i njegove okolice, brojne antičke spomenike, među kojima prednjači Dioklecijanova palača, te na njegovu pomorsku važnost. O svemu tome čitalačka se publika mogla osvjedočiti ne samo na temelju tekstualnih opisa već i popratnim kartama i vedutama Splita. Na taj se način stječe viđenje grada i okolice u očima stranaca, a putopisna se izvješća nameću kao vrlo važni izvori ne samo za rasvjetljavanje splitske ranonovovjekovne povijesti već i za razumijevanje njegova bića.

Snežana Perojević

Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije Sveučilišta u Splitu

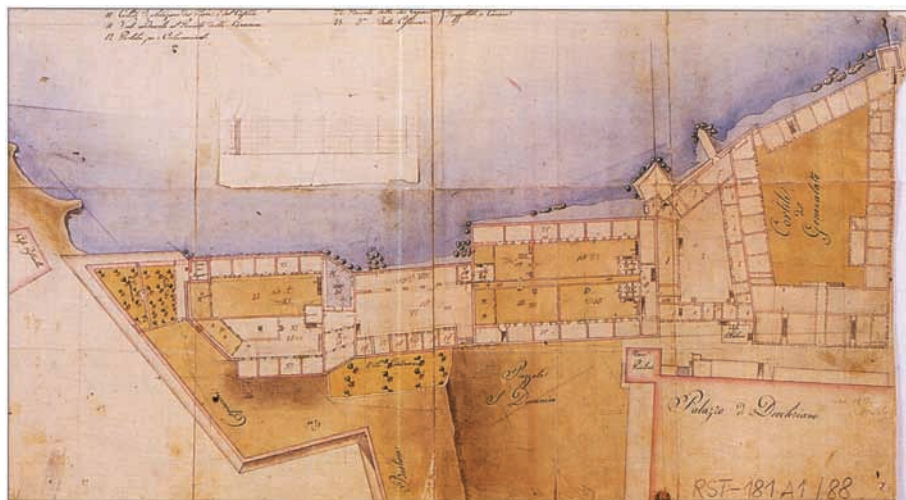
SPLITSKA LUKA U VRIJEME MLETAČKE UPRAVE

Izgled splitske luke kroz povijest može se rekonstruirati na temelju arhivske građe – grafičkih i pisanih dokumenata.

Uvala pred Dioklecijanovom palačom, a od 7. stoljeća i pred gradom Splitom, svojom konfiguracijom pružala je slabu sigurnost za brodove. Najraniji poznati povijesni prikazi luke datiraju s kraja 16. stoljeća. Prikazuju luku omeđenu s istoka i zapada gradskim zidovima koji su se prema jugu pružali u more te djelomično zaštićenu vanjskim lukobranom, koji se protezao prema zapadu, od istočnog gradskog

zida. S unutarnje strane lukobrana, pred ulazom u supstrukcije Dioklecijanove palače, nalazio se manji gat u obliku slova »L«, okrenut ka zapadu.

Splitska luka osobito značenje dobiva u vrijeme mletačke uprave Splita, posebno u vrijeme intenzivne trgovačke razmjene između Osmanlija i Mlečana u splitskom Lazaretu – velikom sklopu građevina i dvorišta, s funkcijom trgovačkog pretovarišta i karantene. Roba se od Splita prevozi galijama u Veneciju i uloga splitske luke od presudne je važnosti za uspješno funkcioniranje trgovine. Najintenzivnija trgovina odvija se krajem 16. i kroz prvu polovicu 17. stoljeća, prije izbijanja Kandijskoga rata. Iz tog vremena datiraju brojni dokumenti koji svjedoče o izgledu luke te o radovima uređenja i održavanja, ali i izgradnji samog sklopa Lazareta koji je većim dijelom i bio izgrađen u moru. Pojedini dijelovi sklopa Lazareta imali su i vlastiti morski pristan.



V. Andrić, *Splitski lazaret*, 1817.

Vilma Pezelj

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

NEKA PITANJA POMORSKOG PRAVA U SREDNJOVJEKOVNOM SPLITU

Temeljem statutarnih odredbi Splitskog statuta i notarskih zapisa, autorica analizira institute pomorskog prava u srednjovjekovnom Splitu i uspoređuje ih s institutima pomorskog prava u susjednim komunama. Pored mnogih sličnosti pomorskopравниh instituta srednjovjekovnog Splita s pomorskopравnim institutima ostalih dalmatinskih komuna, postoje i različitosti kao odraz autonomije srednjovjekovnih gradova.

Nakon navođenja vrela koja su utjecala na razvoj pomorskog prava, autorica analizira položaj brodskog osoblja, stvarna prava na brodu, ugovore o iskorištavanju broda, pomorski zajam, havariju, pružanje pomoći na moru i spašavanje te ostale značajne pomorske institute.



Pravilnik bratovštine pomoraca sv. Nikole, šezdesete godine XV. stoljeća

Stanko Piplović

Split

LUČKE USTANOVE U SPLITU U 19. STOLJEĆU

Kroz 19. stoljeće nastale su ubrzane promjene društvenih i gospodarskih prilika. Množilo se stanovništvo, došlo je do znatnog tehničkog razvitka. Taj je proces zahvatio i istočnu obalu Jadrana koja je tada bila u okviru Austrijske Monarhije. Rastao je promet, a kopnene veze bile su vrlo slabe pa se prišlo organiziranju morskih. Uvodile su se redovite brodske linije, uređivali plovni putovi i lučki terminali. U takvom dosta nesređenom stanju država je odlučila urediti i nadzirati sve djelatnosti vezane za more, od plovidbe, ribarstva, brodogradnje i kadrovskih pitanja do zakonskih propisa. Stoga je 1850. u Trstu osnovana Središnja pomorska vlada. Bila je podređena Ministarstvu trgovine, ali je imala velike ovlasti. Među ostalim, u njezinu je nadležnost spadala organizacija lučkih služba i unapređenje pomorskoga zdravstva.

Split je u to vrijeme bio najvažnija luka u Dalmaciji. Na njezinu proširenju, izgradnjom obala, lukobrana i gatova s istočne strane morske uvale pred gradom, posebno se angažirala Pomorska vlada. Oko organizacije javnih natječaja za izgradnju radio je uglavnom ured kapetanije. Tako su stvoreni uvjeti za pristajanje većih parobroda i njihove zaštite od nevremena na vezovima.

Luka je imala sve značajniji promet koji je stalno rastao. Stoga je u njoj osnovana podkapetanija luke na čijem je čelu kroz više godina bio Andrea Vecchietti te jedan nadzornik luke i dvojica mornara. To je bilo u početku dosta skromno, ali se služba postupno razvijala. Broj službenika, nadzornika i pilota se povećao. Pored toga, ustanovljena je i Zdravstvena deputacija prve klase pod neposrednom upravom dalmatinske vlade u Zadru. Vodio ju je Enrico Reha, kotarski poglavar.

Mijenjao se i promet robe iz Bosne do Splita i morem dalje. Stari je karavanski put s turskog teritorija gubio na važnosti. Pomorski lazaret na obali, gdje se ranije roba raskuživala i prekravala, nije više bio neophodan. Ipak je još neko vrijeme aktivan. Ustanovom je u početku upravljao dr. Angelo Frari. Kasnije su njezine zgrade služile za razna skladišta i druge svrhe da bi se početkom 20. stoljeća na tom mjestu podigle nove. Među njima su Lučka kapetanija, Financijsko ravnateljstvo i Režija duhana.

Čitav sustav upravljanja lukom i nadzora putnika i robe stalno se unapređivao. Nadležnost zdravstvene deputacije Splita širila se na okolne manje luke i otoke pa je tamo osnovan veći broj deputacija i agencija te ekspoziture na otoku Šolti i u Vranjicu.

Nastupom 20. stoljeća lučki poslovi bili su dobro organizirani. Na čelu Lučke kapetanije bio je neko vrijeme kapetan Josip Pierotić s većim brojem službenika i pilota. Brzo su se mijenjali, a zadnji je bio Budislav Stipanović. Postojale su i druge

državne pomorske ustanove, među njima Tehnička ekspozitura Pomorske vlade, Komisija za ribarstvo, Komisija za dobrotvorni fond i Pomorsko odjeljenje financijskog parobroda Spalato.

Kapetanija je djelovala i za vrijeme Prvog svjetskog rata, ali uz druge uvjete i zadatke. Poslije se, u Jugoslaviji, promijenio čitav sustav pomorske uprave na istočnoj obali Jadrana, s obzirom na to da su Trst, Rijeka i Zadar pripali Italiji.

Ita Praničević Borovac

Umjetnička akademija Sveučilišta u Splitu

SVETA MJESTA SPLITSKIH POMORACA

Od vremena prvih stanovnika, život na splitskom poluotoku izrasta iz plodnih polja, a oblikuju ga vrijedne ruke koje su prirodnim blagodatima znale upravljati. No, poluotok je obgrljen morem i ono je istim stanovnicima nudilo mogućnost izbora, povezivalo ih s obližnjim i dalekim obalama, širilo vidike i doprinosilo napretku svake vrste. Ovdje je živio težak i obrtnik, trgovac, ali i ribar, brodograditelj i pomorac. U tisućljetnoj povijesti grada, naboranoj usponima i padovima, svoj rast i prosperitet Split u velikoj mjeri duguje sretnom položaju na morskoj obali.

Izazov modre pučine, međutim, nosio je velike opasnosti, kako od neukrotive prirode, tako i od povremeno neprijateljski nastrojenog susjeda, gusara ili pak flote brojnih osvajača koji su, smjenjujući se kroz vjekove, posezali za ovim krajevima. Svaka je plovidba značila rizik, od gubitka imovine – robe, ulova, broda, do gubitka vlastitog života pa potreba za božanskom zaštitom oduvijek prati pomorsku i primorsku svakodnevicu. Odnos pojedinca ili zajednice prema svetome očituje se na različite načine. Obilježavanjem zemljišta gradnjom svetog prostora na pažljivo odabranoj lokaciji najjasnije se uspostavlja veza neba i zemlje. Dugu tradiciju ima darivanje takvih svetišta naročitim, zavjetnim darovima kojima se nastoje pridobiti naklonost i zaštita, ili pak izraziti zahvalnost za ostvareno spasenje. U iskazivanju štovanja odabranim patronima, uz molitve, procesije, hodočašća, važnu ulogu imaju likovna djela, osobito svete slike, djela votivne namjene te raznovrsna i bogata baština bratovština.

Slijedeći povijesne epohe od antike do 20. stoljeća na splitskom poluotoku, pratit ćemo na koji se način očituje susret svijeta pomoraca i svetačke zaštite, posvjedočen umjetničkim djelima.



A. Zuccaro, Slika sv. Nikole u crkvi Gospe od Pojišana, 1881.

Danka Radić

Hrvatski pomorski muzej Split

BRODOVI I POSADE U REGISTRIMA LUČKOG UREDA SPLIT U DRUGOJ POLOVICI 19. STOLJEĆA

Austrija je za vrijeme svoje druge vladavine na našim prostorima, između ostalog, regulirala upravu pomorstva. Godine 1830. privremenim *Pravilnikom o lučkim uredima* uredila je lučke poslove, registre i regulacije prometa brodova, njihovu zaštitu, ukrcaj i iskrcaj i sve ostale lučke poslove koji su do polovice 19. stoljeća bili uređeni na razini komunalne uprave. U Splitu je takav ured (*ufficio di porto e sanità*) formiran 1841. godine.

U Državnom arhivu u Splitu te u arhivu Hrvatskog pomorskog muzeja Split sačuvana je građa – dokumentacija, pravilnikom određene evidencije i propisani obrasci koje je lučki ured bio obvezan voditi. Ta građa sadrži registre brodova, popise momčadi i najamne ugovore na plovilima kao i zahtjeve pomoraca za izdavanje dozvole za plovidbu. Analizom registra saznajemo ponešto o prometu u splitskoj luci, o manjim brodovima (bracere, bragoci, gaete, golete, leuti, logeri, pelizi) koji



Zavjetna slika peliga Špire Petrine, 1844.

su pristajali uz obalu i o onima većima (brikovi, barkovi, brigantini, nave, škuneri) koji su ostajali na sidrištima. Imena brodova ukazuju na štovanje svetaca zaštitnika kojima su se pomorci utjecali za sigurnost plovidbe, a imena vlasnika brodova, kapetana, mornara i ostale momčadi na brodu nadopunjuju pomorske leksikone kao i povijest naših pomorskih rodova.

Ljubomir Radić

Hrvatski pomorski muzej Split

ZAVJETNE CRKVE I *EX VOTO* DAROVI NA SPLITSKOM PODRUČJU

Aspekt života pomoraca jednako njegovan na moru kao i na kopnu – njihova je duhovna dimenzija. Da je u minulim stoljećima bila važan dio pomoračkog života, svjedoče priručnici za prakticiranje vjerskog života namijenjeni pomorcima, a slični molitvenici tiskaju se i danas.



Zavjetni darovi u crkvi Gospe od Pojišana, XVIII. stoljeće

Na području Splita, pod kojim se za potrebe ovoga rada podrazumijeva prostor unutar administrativnih granica današnjeg grada Splita, djelovao je niz pomoračkih svetišta. Neka od njih više ne postoje (primjerice Sveti Nikola negdje na lokaciji današnjeg željezničkog kolodvora), dok su preostala: Gospa od Žnjana, Sveti Nikola u Varošu, Sveti Nikola na Marjanu, Gospa od Pojišana i Gospe od Prizidnice na Čiovu. Potonje dvije i danas su aktivna zavjetna svetišta, a pri samostanu Gospe od Pojišana djeluje i »Apostolat mora«: organizacija posvećena promicanju pastoralne skrbi i potpore pomorcima katolicima.

Rad će predstaviti svetišta, dotaknuti pitanje bratovština te dati osvrt na karakter zavjetnih darova – materijalne kulture na granici individualnog i društvenog – u crkvama u kojima su se oni do danas očuvali. Svi ti elementi pobožnog karaktera bili su bitan oblik izražavanja laičke duhovnosti svojstvene naravi pomorskog poziva.

Željko Radić

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

POMORSKOPRAVNI UGOVORI U SREDNJOVJEKOVNOM SPLITU I TROGIRU

U pravnim sustavima srednjovjekovnih autonomnih komuna u Dalmaciji razmjerno značajno mjesto zauzima i grana pomorskoga prava. Stoga se u komunalnim statutima tih gradova javlja veći ili manji broj odredaba o gradnji i eksploataciji brodova. Split i Trogir ubrajaju se u one naše srednjovjekovne komune sa sređenijim pomorskopравnom regulativom.

U radu se raščlanjuju statutarni propisi dvaju gradova, posvećeni različitim pomorskopравnim pitanjima, kao što su status brodskog osoblja, iskorištavanje broda, spašavanje na moru i sl. Posebna pozornost posvećuje se ugovorima sadržanima u sačuvanim notarskim vrelima obaju gradova.

Tonći Šitin

Sveučilište u Zadru

POMORSKA PRIVREDA SPLITA *FIN-DE-SIÈCLE*

Brojna nastojanja Aleksandra Königa, uglednog austrijskog poduzetnika s kraja 19. stoljeća, da upozori vladine krugove Beča na važnost eksploatacije Dalmacije i Jadranskog mora, nisu mogla bitnije utjecati na gotovo alarmantno zapostavljanje pokrajine na periferiji Austro-Ugarske Monarhije. Dualistička podjela Habsburške Monarhije učvrstila je zid diobe između Dalmacije i njezina zaleđa, pa su sva nastojanja da se takva situacija omekša izazivala otpor i Beča i Budimpešte. Spori razvitak domaćeg poduzetništva zrcalio je skromne rezultate u manjim ili srednjim poduzećima, kao i u pomorskoj privredi (brodogradnji i brodarskoj djelatnosti) u vrijeme jedrenjaka, dok je veći udio kapitala izvana (talijanski, austro-njemački i



Model brika u crkvi Gospe od Pojšana, XIX. stoljeće

dr.) poticao sve više razvitak parobrodarske brodograđevne industrije. Opća rascjepkanost i negativni vanjski utjecaj suprotstavljenih političkih snaga nisu poticali integracijske procese obalnog područja sa zaleđem sve do pada Monarhije. Split u Državi SHS preuzima vodeću gospodarsku ulogu na jugu, bilježi nagli demografski uspon, a strani kapital i dalje ima dominantnu ulogu uz smjernu eksploataciju i potonule snove razočaranog puka.

U radu se analiziraju značajke prvih impulsa pomorske privrede Splita, uspon trgovačke mornarice i razvoj brodograđevne industrije, inicijative Trgovinsko-industrijske komore, ali i kronični nedostatak domaćeg investicijskog kapitala. Pozadinski tonovi monarhističke Jugoslavije upozoravaju na bolno nerazumijevanje pomorske problematike koja je, unatoč silnim naporima borbenog stanovništva, gurnuta u sjenu stigme i često opipljivog sutona.

Gordana Tudor

Hrvatski pomorski muzej Split

PAROBRODARSKI TURIZAM U SPLITU DO PRVOGA SVJETSKOG RATA

Pojava parobroda na moru i željeznice na kopnu doveli su do revolucije u putničkom prijevozu, a time i do pojave turizma u današnjem smislu. U Trstu je 1833. godine, po uzoru na engleski, utemeljen Austrijski Lloyd kao agencija i zajednica pomorskih osiguratelja i gospodarstvenika. U kolovozu 1836. godine, u okviru postojećeg društva osniva se posebna sekcija, Društvo za pomorsku plovidbu. Prva redovita parobrodarska pruga Trst – Dalmacija uspostavljena je 20. kolovoza 1838. godine parobrodom *Baron Stürmer* koji je pristajao u Malom Lošinju, Zadru, Šibeniku, Splitu, Hvaru, Korčuli, Dubrovniku i Kotoru. Putovanje od Trsta do Kotora trajalo je pet dana, ali bi brod u samoj plovidbi proveo tek 49 sati. Početkom pedesetih godina 19. stoljeća, u Split su dva puta tjedno pristajali Lloydovi parobrodi, a tijekom šezdesetih tri puta tjedno, što je zadržano i u kasnijim desetljećima. Prvi parobrodi svojim tehničkim karakteristikama nisu pružali nikakvu udobnost putnicima koji su uglavnom putovali iz poslovnih razloga, a ne iz zabave. Kako je Lloyd nabavljao sve suvremenije i komformnije parobrode, trebalo je bolje iskoristiti putničke kapacitete. Stoga je, osim redovitih, počeo uvoditi i izletničke pruge, ali uglavnom na području Trsta i Rijeke. Izletnički turizam u Splitu počinje se razvijati tek nakon osnivanja manjih lokalnih parobrodarskih društava. Željezničko povezivanje Trsta i Rijeke s kontinentalnim dijelom Monarhije omogućilo je da i putnici iz drugih dijelova države vlakom dođu na Jadran i onda se parobrodom upute dalje.

Prema do sada utvrđenim podacima, u travnju 1885. godine organizirano je prvo kružno putovanje parobrodom. Najvažnije dalmatinske luke, pa tako i Split, posjetila je grupa od osamdesetak ljudi, članovi Bečkog znanstvenog kluba. O značaju koji je posvećen tom posjetu svjedoči podatak da je splitski tisak naveo imena i zanimanje svih izletnika. Tom je prigodom ustanovljen protokol posjeta koji se uz manje izmjene zadržao godinama. Općinsko je upraviteljstvo pozdravljalo goste, a Narodna glazba održavala koncerte. Konzervator, don F. Bulić i prof. Rutar bili su glavni vodiči turistima koji su najčešće obilazili solinske iskopine i splitske znamenitosti. Osim Splita i Solina, izletnici su često posjećivali još i Trogir te Klis. Često su održavana i zajednička druženja gostiju i domaćina, tzv. soirei, plesovi i slično, osobito kad se radilo o gostima, poput Čeha, sa sličnim političkim stavovima.

U prvom razdoblju, putovanja u Split i Dalmaciju organizirala su različita društva iz Monarhije, a sredinom devedesetih godina i sam se Lloyd javlja kao organizator. U svibnju 1892. godine zabilježen je dolazak u Split i prvog turističkog parobroda pod engleskom zastavom, luksuzne parne jahte *Victoria* sa 71 putnikom. Nakon nje, u Split su redovito počeli pristajati i drugi engleski, te njemački i francuski putnički parobrodi. Samo tijekom proljetnih mjeseci 1906. godine, u Splitu su u više navrata boravili engleski parobrod *Vectis* i njemački *Meteor* i *Victoria Luise*. Broj



Splitska luka, početak XX. stoljeća

izletnika na parobrodima varirao je između stotinjak do 350 koliko je zabilježeno prilikom pristajanja engleskog parobroda *Mantua* u Splitu 16. rujna 1913.

U prvim desetljećima razvitka parobrodarskog turizma, Split uopće nije imao uvjete za prihvata gostiju. U početku je postojalo samo jedno tijesno svratište koje je moglo primiti svega nekoliko putnika. Prvi hotel, *Hotel de la Ville*, otvoren je 1876. godine i nije mogao zadovoljiti potrebe sve većeg broja putnika. Stoga su parobrodi bili idealni jer su služili kao hotelski smještaj. Putnici su na njima spavali i jeli, putovali se noću, a ujutro sidrilo u luci i obilazilo grad. Ni sama splitska luka nije bila spremna za prihvata velikih parobroda koji su se sidrili u blizini obale i onda su se do kopna, i putnici i prtljaga, prebacivali manjim čamcima i to bez obzira na vremenske prilike. Osim toga, i neuređena obala otežavala je kretanje putnika što je izazivalo negodovanje. Tek 1893. godine, izgradnjom mula sv. Petra stanje se popravilo jer je uz njega moglo pristati pet većih brodova.

S godinama se mijenjao i odnos Splićana prema *touristes* (putnicima iz zabave). U početku su hodali za njima gledajući ih kao čudo tako da su i novine morale poraditi na njihovoj edukaciji. Općenito je splitski tisak odigrao važnu ulogu u razvitku parobrodarskog turizma. Od samog početka pozorno je bilježio dolaske izletnika, upozoravao na negativne pojave koje štete turizmu, poput neurednosti grada, prevelike skupoće u ugostiteljskim objektima, zakidanja gostiju... Javlja se i autori (Frane Ivanišević, Milan Marjanović) koji shvaćaju važnost turizma i korist koju može donijeti Splitu i Dalmaciji. Nažalost, Prvi je svjetski rat prekinuo daljnji razvitak turizma.



SADRŽAJ

Raspored izlaganja	3
Sažetci	7
Tonija Andrić: Brodarstvo kasnosrednjovjekovnog Splita	9
Marija Benić Penava – Marinko Marić: Uloga Trgovačko-obrtničke komore i Konstantina Vojnovića u razvoju splitskog pomorstva tijekom druge polovice 19. stoljeća	9
Mauro Bondioli – Mariangela Nicolardi – Irena Radić Rossi: Članovi obitelji Papalić i mletačke trgovačke galije za Split krajem 16. stoljeća	10
Mateo Bratanić – Sanda Uglešić: Brodarsko-obrazovni čimbenici stanja splitskog pomorstva u drugoj polovici 19. stoljeća	11
Livia Brisky – Tibor Brisky: Identitet splitskog lazareta	12
Radoslav Bužančić: Bitka u splitskoj luci u doba Francuza	13
Nenad Cambi: Salona i Spalatum, najvažnije luke na istočnojadranskoj pomorskoj ruti	15
Marijan Čipčić: Društveni život u splitskoj luci u drugoj polovici 19. stoljeća	16
Branka Despotušić: Zanati vezani uz pomorstvo u Splitu tridesetih godina 19. stoljeća	17
Mladenko Domazet: Sličnosti i razlike splitske i starogradske luke na Hvaru krajem 19. i početkom 20. stoljeća	17

Arsen Duplančić: Crkva sv. Jelene na splitskoj Rivi	18
Mithad Kozličić: Split u peljarima Jadrana od kraja 18. do početka druge polovice 20. stoljeća	19
Jasenka Kranjčević: Splitska luka i turizam krajem 19. i početkom 20. stoljeća.	21
Kristijan Juran – Mario Marasović: Prilozi poznavanju splitskoga pomorstva u razdoblju od 1540. do 1570. godine	22
Katja Marasović: Luka Dioklecijanove palače	23
Hania Mladineo Mika: Radovi na uređenju splitske rive u drugoj polovici 19. stoljeća.	23
Milorad Pavić: Split u stranim putopisima ranog novog vijeka	25
Snježana Perojević: Splitska luka u vrijeme mletačke uprave	25
Vilma Pezelj: Neka pitanja pomorskog prava u srednjovjekovnom Splitu	27
Stanko Piplović: Lučke ustanove u Splitu u 19. stoljeću	28
Ita Praničević Borovac: Sveta mjesta splitskih pomoraca	29
Danka Radić: Brodovi i posade u registrima Lučkog ureda Split u druvoj polovici 19. stoljeća	31
Ljubomir Radić: Zavjetne crkve i <i>ex voto</i> darovi na splitskom području	32
Željko Radić: Pomorskopравни ugovori u srednjovjekovnom Splitu i Trogiru.	33
Tonči Šitin: Pomorska privreda Splita <i>fin-de-siècle</i>	34
Gordana Tudor: Parobrodarski turizam u Splitu do Prvog svjetskog rata	35

Izdavač
Književni krug Split
Ispod ure 3, Split

Internet knjižara na adresi
www.knjizevni-krug.hr

Za izdavača
Nenad Cambi

Lektura
Elizabeta Garber

Računalni slog
Književni krug Split

Likovno rješenje ovitka
Neven Marin

Tisak
Dalmacija papir, Split

Znanstveni skup novčano su pomogli:
Ministarstvo kulture Republike Hrvatske
Županija splitsko-dalmatinska



Grad Split