

POMORSTVO ŠOLTE

Doc. dr. sc. Pero Vidan, kapetan duge plovidbe,
Prodekan za znanost, Pomorski fakultet u Splitu, Zrinsko Frankopanska 38, Split
e-mail: pvidan@pfst.hr

Uvod

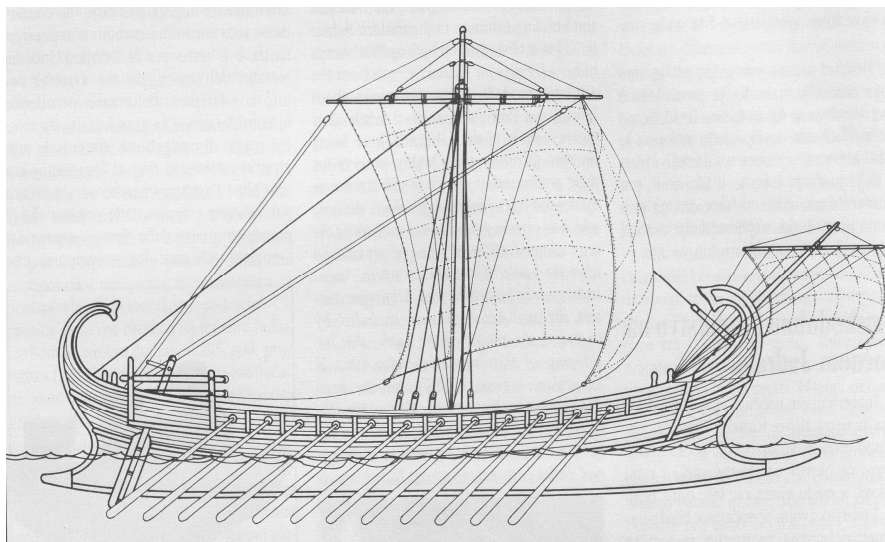
Pomorstvo obuhvaća sve djelatnosti i vještine vezane uz more. Otoci su okruženi morem te je njihov razvoj vezan za razvoj pomorske tradicije. Pomorstvo, a posebno pomorski prijevoz su od velikog značaja za komunikaciju otoka sa kopnom, razvoj trgovine, poljoprivrede, vapneničarstva, ribarstva i brodogradnje. O počecima pomorstva Šolte nema opširnije literature. Stoga je gotovo nemoguće detaljnije precizirati početak pomorstva Šolte. Međutim, razvoj istog može se pratiti usporedo s razvojem pomorske tradicije i običaja naroda koji su obitavali na području Splita, Trogira i okolnih otoka. Povijesna građa koju čine stare obiteljske fotografije Šoltana, razglednice Šolte, bilježnički spisi i znanstveni članci povjesničara koji opisuju razvoj Šolte te okolnih gradova i otoka svjedoče o bogatoj tradiciji pomorstva Šolte. Ona je prisutna i danas. Preživjela je mnoge nedaće koje su je snašle: pljačke, progonstva, gusarenja i nacionalizaciju.

Razvoj pomorstva Šolte prije dolaska Hrvata

Pomorstvo Šolte započinje samim početkom naseljavanja Šolte. Intenzivno naseljavanje počinje za vrijeme antike. Šolta je tada je gravitirala najvećem naselju u svojoj blizini - Saloni.¹ Najezdom Avara i rušenjem Salone početkom 7. stoljeću započinje progonstvo Salonitanaca. Oni su se sakrili po obližnjim otocima pa tako i na Šoltu. Za bijeg su koristili *liburnije*. Liburnije su

¹ Mihovilović, M.A., *Otok Šolta*, Zagreb 1990.

bile antička brodograđevna tradicija istočne obale Jadrana. Konstrukcija joj je omogućavala izuzetnu čvrstoću i pokretljivost. Salonitanci su ih koristili za trgovinu, ali i za pomorske bitke obrane grada. Kako je Salona bila opljačkana i srušena, a trgovina propala, dolaskom na Šoltu dugo su se koristile za potragu članova svojih raseljenih obitelji. Bila je moćno oružje svojeg vremena.² Iako se drži da je liburnija na Šolti relativno malo očito je da su one bile početak razvoja pomorstva otoka Šolte. Salonitanci su se stopili sa lokalnim stanovništvom – Ilirima. Njihovo brodogradnje s vremenom počinje služiti za obranu od gusara koji su harali jadranskim otocima.



Slika 1. Liburna

Izvor: Kozličić, M., Hrvatsko brodogradnje, Književni krug Split, 1993.

Pomorstvo Šolte dolaskom Hrvata

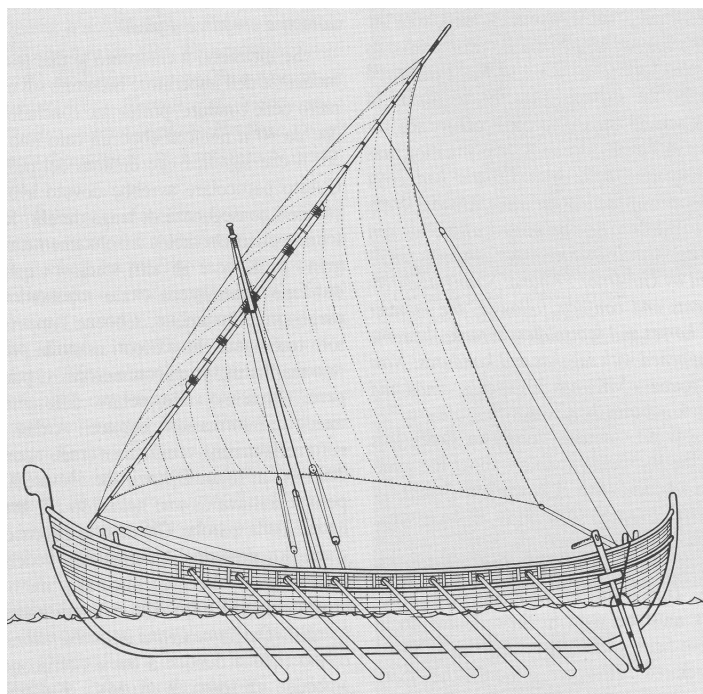
² To je dokazala bitkom kod Akcija u kojoj je August porazio Antonija upravo uz pomoć liburnija. Ovaj događaj je označio preuzimanje ovoga načina gradnje za svoje ratno brodogradnje od strane Rima. Kozličić, M., *Hrvatsko brodogradnje*, Književni krug Split, 1993.)

Hrvati koji su došli na Šoltu pronašli su starosjedioce - Ilire i Salonitance. Od njih su preuzeli brodograđevna dostignuća, odnosno tadašnje liburnije. Ovaj podatak je značajan jer dokazuje nastavak pomorske tradicije brodogradnje i pomorske trgovine.

Srednjovjekovna Hrvatska se nalazila na području koje je često bilo razlogom političkih sukoba i ratova. Sukob Hrvata s Bizantom i Venecijom obilježilo je 11. i 12. stoljeće. Razlozi sukoba bili su pokušaji preuzimanja prevlasti nad Jadranom. Nadzor Jadrana je značio i nadzor pomorske trgovine te izolaciju Hrvatske. U pomorskim bitkama i pomorskoj trgovini počinju se koristiti ondašnja vrst trgovačkog broda – *kondure* (slika 2.). Za pretpostaviti je i da su i Šoltani u to vrijeme koristili starohrvatsku konduru za ribolov i prijevoz. Kondura je imala jedno latinsko jedro i 10 - 20 članova posade - veslača. Male kondure su bile duljine 8 - 9 m, širine 2 m i gaza od 0,4 - 0,5 m. Opsluživale su je 8 veslača i jedan kormilar. Veće kondure su opsluživale 16 veslača, dva kormilara i zapovjednik. Duljina im se kretala od 12 do 15 m, a širina do 3 m. Gaz je bio oko 0,7 m.

Kondura je bio više funkcijski brod. U miru je služio za prekomorsku trgovinu, a u ratu je bio bojni brod. Za prijevoz dobara u miru se oslanjao na porivnu snagu vjetra kako se ne bi gubio koristan prostor tereta za smještaj veslača. U ratu se brod opremao oružjem i ljudstvom te služio za obranu od osvajača.³

³ Kozličić, M., *Hrvatsko brodogradništvo*, Književni krug Split, 1993.



Slika 2. Veća starohrvatska kondura 9 – 11. stoljeće

Izvor: Kozličić, M., Hrvatsko brodogradništvo, Književni krug Split, 1993.

U 12. i 13. stoljeću Šolta se često nalazi pod udarom Omiških i Neretvanskih gusara. Kako je bila posjed Splita često je dijelila njegovu sudbinu. Za ondašnja vremena je bila slabo branjena. Za razliku od Splita i ostalih većih dalmatinskih gradova nije imala bedeme pa su osvajači često ne mogavši osvojiti Split, palili i pljačkali Šoltu i ubijali lokalno stanovništvo. U ratu s omiškim gusarima 1240. godine, Split uz pomoć Trogira osvaja Brač i pobjeđuje Omišane te uzima njihovu flotu kao ratni plijen. Za pretpostaviti je da su tada kao ratni plijen Šoltani imali *gusarske strijele*. Strijele su brodovi na vesla sa dva latinska jedra i 12 veslačkih klupa. Bile su brze i okretne te pogodne za presretanje brodova. Na pramcu su imale kljun - *rostrum*. Njime su se zabijali u neprijateljske brodove. Kljun je ujedno služio i za prijelaz posade na napadnuti brod. Prema zapisima, Omišani su uz strijele imali i leute od 8 do 8,4 m duljine.⁴ Leuti su zadržali *karoc* kao nasljedstvo rostruma od gusarskih strijela. Karoc je s vremenom dobio drugu ulogu, hvatanja broda

⁴ Leuti će i kasnije zadržati skočnicu (Kozličić, 1993.)

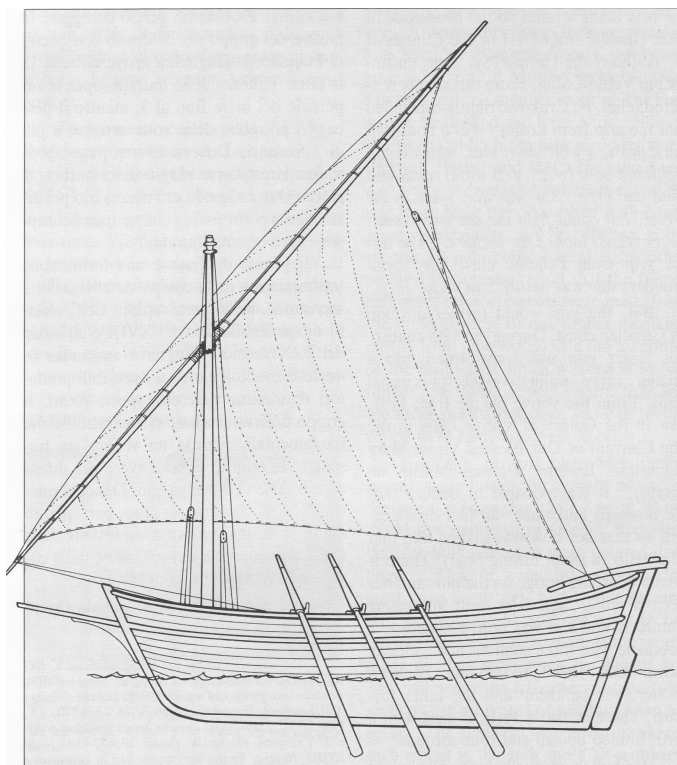
prilikom ukrcaja i iskrcaja na obalu. Pretpostavlja se da su Šoltani koristili omiške gusarske strijele za ribarstvo i prijevoz tereta.

15. i 17. stoljeće obilježava gradnja *gripova* na istočnoj obali Jadrana (slika 3.) Grip je bio vrhunac hrvatske brodograđevne tradicije koju su od Hrvata ubrzo preuzeli Talijani. Namijenjeni su bili trgovini i ribarstvu. Dužina im je bila od 10 do 15 m. Porivna snaga brojala se kroz 10 do 12 vesala. Grip je imao jedan jarbol sa latinskim jedrom te posadu od 15 - 20 ljudi. Ovakav tip broda se upotrebljavao sve do 19 stoljeća. Dominacija gripova u hrvatskoj trgovačkoj floti se može vidjeti na vedutama Splita⁵ i Makarske⁶ iz 1666. godine te hvarske luke iz 1668. godine. Nema pisanih dokumenata o posjedu gripova od strane Šoltana, međutim, u spomenutom vremenskom razdoblju dolazi do naseljavanja obale i stvaranja prvih naselja: Stomorske, Rogača, Maslinice i Nečujma. Primjerice, Stomorska je nastala dolaskom kalafatske obitelji Bučić iz Hvara. Obitelj je osnovala brodogradilište u Stomorskoj. Stoga se daje pretpostaviti da su na Šoltu naseljavanjem obalnih mjesta i početkom razvoja brodogradnje i trgovine došli i gripovi kao vrhunac brodograđevnog umijeća toga doba.

Bilježnički spisi iz druge polovice XIV. stoljeća opisuju razvijenu trgovinu Šolte. U njima se navodi vlasništvo plovila od strane pojedinih Šoltana. Svoja plovila šoltanski brodovlasnici su i unajmljivali. Trgovinu je činila prodaja vapna, kamenih ploča, pšenice, vina, drva i maslina.

⁵ Kečkemet, D., *Četiri priloga historiji grada Splita XVII i XVIII stolecā*, Split , 1954.

⁶ Id., *Mapa crteža dalmatinskih gradova ing Josipa Santinija*, Split, 1963



Slika 3. Srednjodalmatinski grip 17. stoljeće.

Izvor: Kozličić, M., Hrvatsko brodogradništvo, Književni krug Split, 1993.

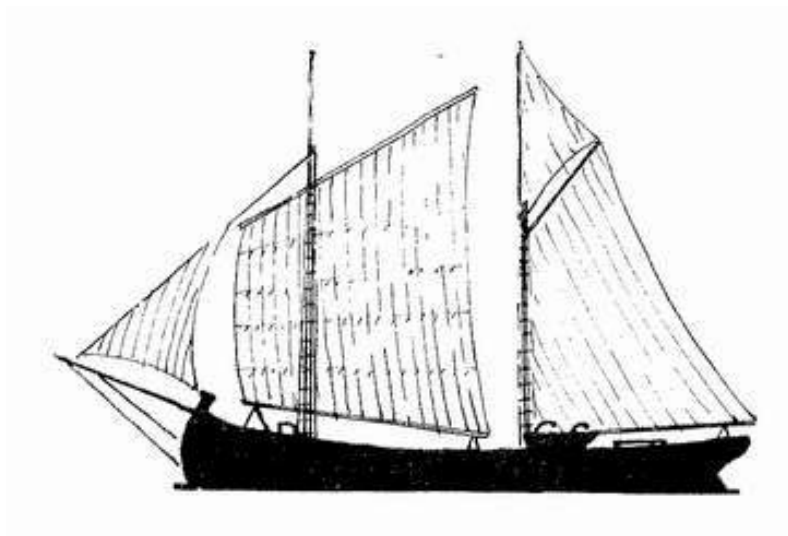
Pomorstvo Šolte u 19. i 20. stoljeću

Početkom 19. stoljeća na Šolti se pojavljuju prvi brodovi veće kabotaže. Oni su bili prekretnica u pomorstvu Šolte. Uz njihovu pomoć, Šoltani svoje proizvode izvoze dalje od Splita, Trogira i susjednog Brača. Ovakve gospodarske prilike uvjetovane su sređivanjem društveno političke situacije sa Splitom.⁷ Flotu Šolte 19. stoljeća činili su pelizi, bracere, gajete i leuti.

Pelig (slika 4.) je veći trgovački brod 19. i 20. stoljeća. Forma mu je kompromis najboljih značajki preuzetih od trabakula, bracere i *logera*. Imao je dobra pomorska svojstva za putovanja na otvorenom moru Jadrana. Pramac mu je sličan kao u trabakula. Ograda mu je visoka pola metra. Stoga je pogodna i za ukrcaj palubnog tereta. Prosječna duljina peliga je oko 18 m.

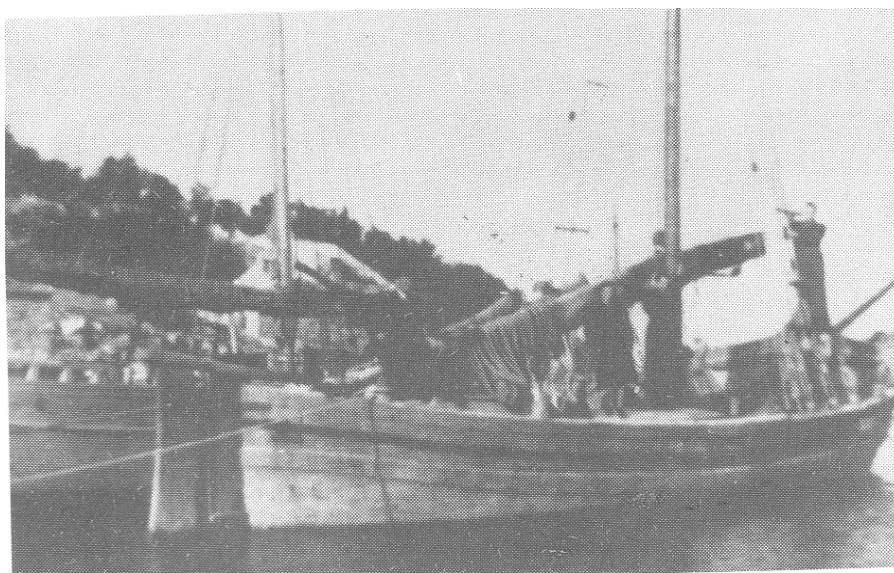
⁷ Novak, G. Povijest Splita, Čakavski sabor, Split, 1978.

Na palubi su često čelične sohe koje služe, pored rukovanja teretom, i za rukovanje pomoćnom brodicom. Jedra su mu latinskog tipa kojima se na krmenom jarbolu dodavalo gornje jedro - „gornjača“.



Slika 4. **Pelig**

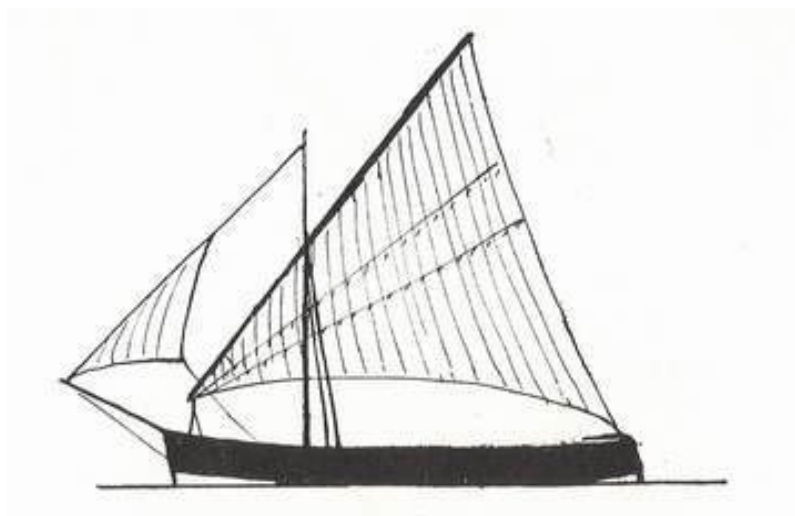
Bracera (slika 5.) je slična gajeti. Sličnost se vidi u trupu i jedrima. Prepoznatljiva je po jarbolu koji se nalazi na kraju prve trećine duljine broda. Često ima i kosnik (*baštun*). Dimenzije su joj oko 7 - 12 m duljine, a širina 3 - 4 m. Bokovi su joj visoki 1,5 - 2 m. Manja bracera može ukrcati 10 - 40 t, a veća 50 - 70 t. Bracera nije brz brod. Zbog malenog gaza pogodna je za ulazak u luke ograničene gazom.



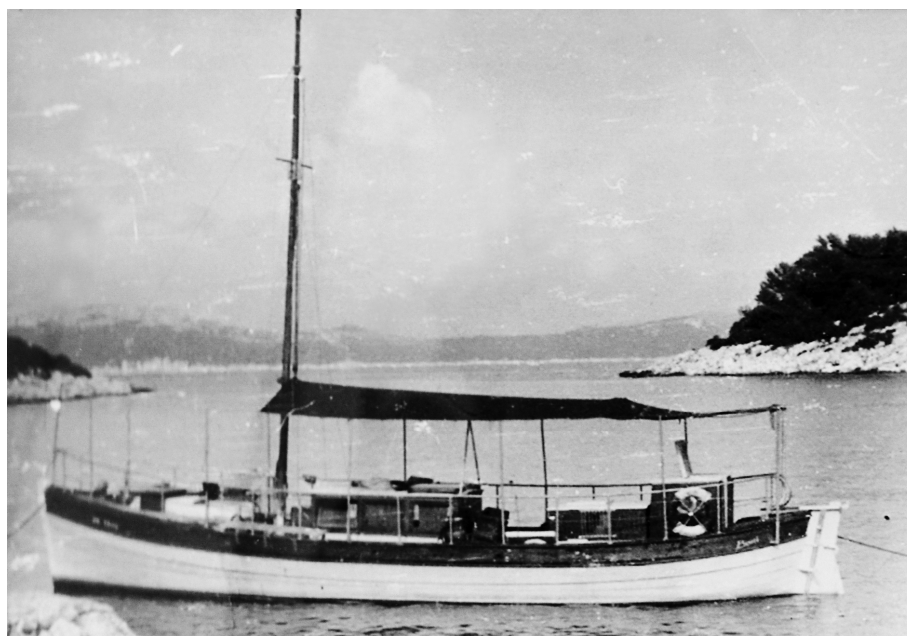
Slika 5. Bracere u Rogaču

Izvor: Mihovilović, M.A., Otok Šolta, Zagreb 1990.

Gajeta (slika 6.) je manja brodica pogodna za prijevoz tereta na manje udaljenosti i ribarenje. Manje imaju dimenzije 6 - 8 m, širinu 2 – 3 m, a nadvođe na bokovima 1 - 1,3 m i gazom do 0,5 m. Veće gajete imaju duljinu 9 - 12 m, širinu 4 m i visinu bokova do 1,5 m, a gaz veći od 0,5 m. Nije imala palubu cijelom duljinom nego su joj pokriveni i samo pramčani i krmeni dio. Imala je dva jedra - latinsko i o glavno. Jedra su se mogla kratiti. Nosivost gajete je obično bila 5 - 12 t. Zbog relativno malenog gaza i lagane građe bile su brže od bracara i leuta.



Slika 6. Gajeta



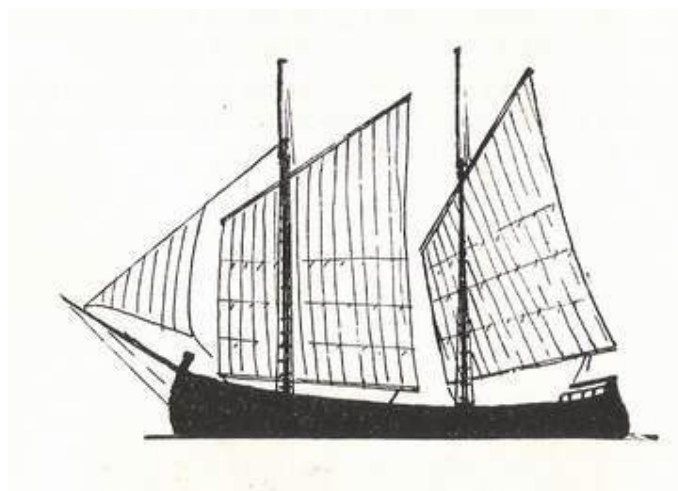
Slika 7. Leut „Boni“ na vezu

Izvor: Izložba „Rusmarin“, Stomorska

Leut (slika 7.) je jedna od najstarijih brodica naše obale. Porijeklo mu seže od brodica normanskih naroda. U hrvatskim prostorima su je koristili Neretljani i Omišani. Duljina mu je 7 - 12 m. Veličina gaza je oko 0,5 m, a širina oko 3,3

m. Sličan je gajeti, ali masivnije građe. Pokriven je pramčanim i krmenim *škafom* sa dvama otvorima - *purtelama*. Na pramcu ima skočnicu - *rilo*. Leut je namijenjen ribarenju i prijevozu tereta veličine (5 - 8 t). Ima 6 - 8 vesala. Jarbol je izrađen od jednog komada. Na njemu se nalazi latinsko jedro. Ponekad ima oglavno jedro s prečkom ili flokom. Leut dobro podnosi vjetar i valove, ali masivan trup mu daje osobine sporije brodice.

Trabakul (slika 8.) je teretni brod veći od *bracere*. Za razliku od *bracere* ima i krmeni jarbol također sa oglavnim jedrom. Trup mu je pun i zaobljen, a pramac i krma jajolikog šiljatog oblika. Pramčana i krmena statva lučno su zakrivljene prema unutrašnjosti broda. Na vrhu pramčane statve je *jabuka* koja je nerijetko modelirana tako da sliči ljudskoj glavi. Slično *braceri* na pramcu ima ukrase, a ispod njih otvore za sidreni lanac. Kormilo seže duboko ispod kobilice. Duljina mu je 14 - 20 m, a širina 3,5 - 5 m, gaz oko 1 m. Nosivost mu je 40 - 140 t. *Trabakul* može sezati i do 40 m duljine i 6 m širine te nosivosti do 400 t. Posadu mu čine 4 - 5 ljudi.



Slika 8. Trabakul

Loger (slika 9.) je najmanji u klasi manjih trgovačkih brodova. Prosječno je dug 16 - 24 m, a širok 4 - 6 m. Nosivost mu je 80 - 220 t. Brzina mu rijetko prelazi 10 čvorova. Tip našeg logera je oblih bokova i dna s jakom kobilicom.

Pramac je šiljat i izdužen, a statva ukošena prema naprijed. Krmena je ukošena prema nazad. Ograda visine 1 m proteže se cijelom duljinom broda. Manji logeri su imali jedno, a veći 2 - 3 grotla za ukrcaj tereta. Na krmi je bila nastamba za navigaciju, a ispod nje prostor za posadu i zapovjednika broda. Jedrilje je činilo dva jarbola s nastavcima te šošnjačama i gornjačama. Na pramcu je bio duži kosnik. Između pramca i jarbola se razapinjalo po tri prečke i jednu preletnjaču. Odlika mu je kvaliteta izrade pa šoltanski logeri i danas plove. Nekoć su služili za transport vina, vapna, drva i dr., a danas je većina preuređena za turizam. U svrhu prilagodbe potrebama turista, opremljeni su dizelskim strojevima te produženim nadgrađem.



Slika 9. Loger „Orion“ u mandraču Stomorske snimljen 1950-ih godina , prije rekonstrukcije u turistički jedrenjak

Izvor: Izložba „Rusmarin“, Stomorska

Značajan je podatak da je sredinom 19. stoljeća Šolta imala jedan brod duge plovidbe te 18 brodova obalne plovidbe. Ovakva flota imala je kapacitet od 182 t. Opsluživalo ju je 43 člana posade.

Početak 19. stoljeća braća Petar i Toma Andreis nabavili su prve veće jedrenjake. Spomenuta braća su živjela u Americi, a brodove su držali na Šolti.⁸ Prema godišnjaku⁹, 1856. na Šolti je bilo 48 brodova, od kojih je najveći „Mala Tere“. Isti je sagrađen u Milnoj na Braču 1848. Bio je vlasništvo Tome, a potom Petra Andreisa. Nosivost mu je 62 t. Opsluživalo ga je 5 članova posade.

Tablica 1. Broj brodova na Šolti 1856. – 1878. godine

Vrsta broda	Broj brodova	Nosivost (tona)
<i>Pelag</i>	2	114
<i>Škuner</i>	3	164
<i>Bracera</i>	17	169
<i>Gajete i leuti</i>	29	52

Izvor: Mihovilović, M.A., Otok Šolta, Zagreb 1990., *Annuario marittimo 1856*

Drugi škuner je „Minosse II“ izgrađen u Milnoj 1861. godine, u vlasništvu Lovre Andreisa. Nosivost mu je bila 50 t. Najnovija iz flote bila je „Nicoletta“ iz 1860. godine. Nosivost joj je bila 52 t. Kupio ju je Vjekoslav Andreis 1878. godine. Matična luka im je bila Rogač.

Povijest pomorstva Šolte prati povijest hrvatskog pomorstva. Šoltani su ostali tradicionalni po pitanju inovacija na brodu. Nisu modernizirali brodove parnim strojevima. Hrvatsku flotu je pojava parnog stroja učinila nekonkurentnom u dugoj plovidbi. Stoga se Šolta okrenula obalnoj plovidbi za razliku od primjerice Pelješčana ili Dubrovčana. Osim nekoliko brodovlasničkih obitelji, Šoltani se nisu upuštali u nabavu većih brodova. Veći brodovi su se nabavljali pretežno na sjeveru Europe. Već tada su bili tehnološki zastarjeli.

Nakon 1. svjetskog rata do danas razvoj pomorstva Šolte prati podatak od 82 registrirana broda (tablica 2.). Vlasnici brodova su pretežno starosjedioci Šolte. Brodovi nose znakovita imena prema želji vlasnika. Brodovlasnička

⁸ Mihovilović, M.A., Otok Šolta, Zagreb 1990.

⁹ *Annuario marittimo 1856*

tradicija se očuvala do danas u nekim obiteljima kroz 6. i 7. generaciju pomorskih obitelji Nosivost Šoltanskih brodova kreće se od 5 t do najviše 800 t. Broj članova posade kreće se 1 - 10. Oko polovinu članova posade su vlasnici ili suvlasnici brodova. Tereti brodova su najčešće vino, vapno i putnici.¹⁰

Tablica 2. Brodovi šoltanskih obitelji

Red ni broj	Ime broda	Nosivost (t)	Broj posade	Ime vlasnika i suvlasnika	Namjena	Danas
1.	„ANTUN“	150	6	Braća Bezić pok. Petra	Vino, razno, putnici Stomorska-Split	Nacionaliziran
2.	„BALKUN“	50	3	Zadruga Maslinica	Ribarski	Prodan
3.	„BELA ELENA“	25	2	Novaković Frane	Razno	Prodan
4.	„BOG S NAMI“	30	3	Koludrović Jovanin i braća	Vino	Prodan
5.	„BONI“	5	2	Koludrović Ante – Zvir	Turisti	Prodan u Punat
6.	„BOŽE POMOZI“	30	3	Vidan, Bartul i braća	Vino	Potopljen u 2. svjetskom ratu
7.	„BOŽIDAR“	45	3	Braća Papičevići	Vapno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
8.	„ČA TE BRIGA“	3	50	Novaković Miroslav	Razno	Potonio ispred Stomorske u nevremenu
9.	„ČOKOVAC“		2	GP Šolta	Tegljač	Nema podataka
10.	„DALMATINAC“	60	4	Novaković Damir	Turisti	U Stomorskoj
11.	„DUKA“					Nema podataka
12.	„DUPIN“	50	3	Brodarić braća	Vapno	Prodan
13.	„DVI SESTRE“	15	2	Braća Delin	Vapno	Prodan
14.	„EMA“	50	3	Marin Vidan Pučetov i	Vapno	Nema podataka

¹⁰ Peričić, Š., Prilog poznavanju gospodarskih prilika toka Šolte u 19. stoljeću, Gospodarski glasnik br. 47, 1985

				<i>sinovi</i>		
15.	„GLORIJA“			Gvozdenović Vicko	Putnici Rogač-Split	Nema podataka
16.	„GROHOTE“		2	PZ Grohote	Vapno	Prodan
17.	„GUSAR“	250	8	Parunov Niko, Makaus Miko	Turisti	Potopljen u sv. Kajo
18.	„HRVAT I“	35	3	Novaković Marin i braća Vidan	Vino	Potopljen u 2. svjetskom ratu
19.	„HRVAT II“	250	6	Braća Vidan i Mladinov Ivan	Razno	Nacionaliziran
20.	„IKA“	80	5	Parunov Marin	Turisti	Prodan
21.	„ISTOK“	60	4	Vidan, Josip (Sekretario)	Razno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
22.	„ISTOK“	40	3	Garbin Toma	Turisti	Prodan
23.	„ISTOK“	150	6	Kaciola i Garbin Luka	Razno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
24.	„JUNIOR“	60	4	Koludrović Nino	Turisti	Prodan u Krilo Jesenice
25.	„KASIRIOTIĆ“	50	3	Koludrović D. i Jakovčević Šimun	Razno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
26.	„LABUD“	40	3	Koludrović Ante	Vapno	Bivši „Cezare Batisti“. Prodan u Boku Kotorsku
27.	„LASTAVICA“	15	2	Pećar braća	Vapno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
28.	„LEON“	10	2	Begović Vicko	Vapno	Prodan
29.	„LEONARDO“		3	Marin Novaković	Turisti	U Stomorskoj
30.	„LILA“	15	2	Vidan Marin (Pivac)	Vino	Potopljen u 2. svjetskom ratu, poslije obnovljen i prodan kao Sv. Nikola
31.	„LIVKA“	35	3	Vidan Dinko Meme i Vidan Vicko	Vino i turisti	Prodan na otok Ugljan
32.	„LOVIŠTE“	50	3	Vidan, Marin, Davor i Joško	Vino, turisti	Prodan
33.	„LJUBO“	15	2	Novaković Niko i Padovan	Vapno	Prodan
34.	„MAJKA MARIJA“	350	8	Braća Bezić pok. Petra	Razno	Nacionaliziran
35.	„MALI ANTE“	20	2	Čerin Ante i Špiro	Vapno	U 2. svj.ratu potopljen,

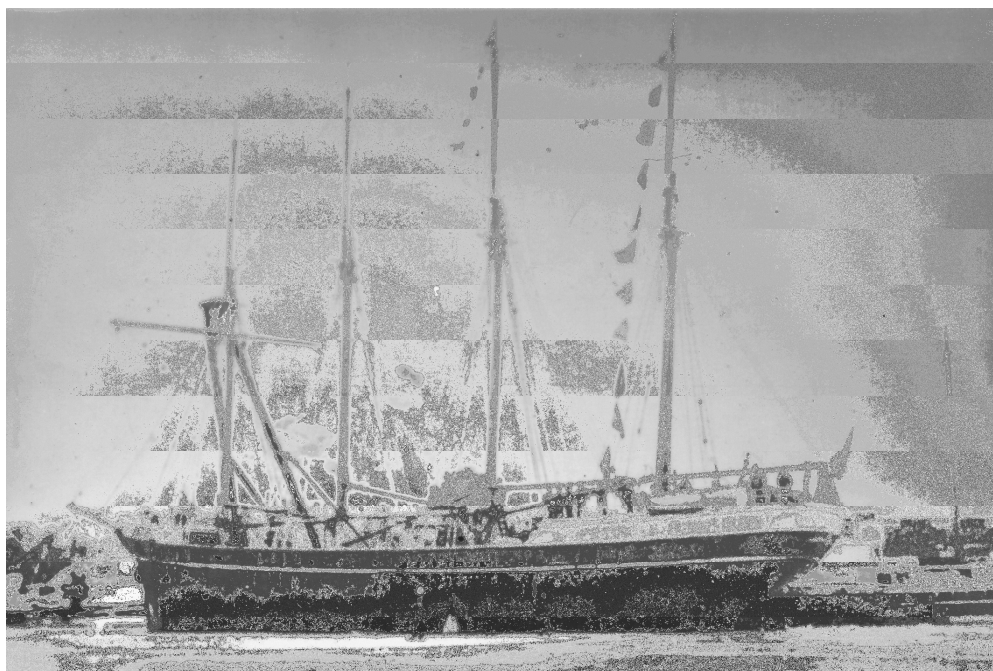
						<i>potom obnovljen i prodan kao „Anton“</i>
36.	„MALI IVO“	25	3	<i>Vidan, Filip i sinovi</i>	<i>Vino</i>	<i>Potopljen u 2. svjetskom ratu</i>
37.	„MARIJA S.“	30	3	<i>Jakovčević Luka i Vidan Mirko</i>	<i>Vino</i>	<i>Prodan</i>
38.	„MORAVA“	240	6	<i>Braća Bezić pok. Petra</i>	<i>Razno</i>	<i>Nacionaliziran</i>
39.	„NAVA-JOŠKO“	5	2	<i>Novaković Joze i sinovi</i>	<i>Razno</i>	<i>Prodan</i>
40.	„NE BRINI“	12	1	<i>Novaković Miro</i>	<i>Vapno</i>	<i>Potopljen u 2. svjetskom ratu</i>
41.	„OTAC IVAN“	45	3	<i>Koludrović Jovanin</i>	<i>Vapno</i>	<i>Prodan</i>
42.	„ORION“	70	4	<i>Koludrović Boris</i>	<i>Vino i turisti</i>	<i>U Stomorskoj</i>
43.	„OTAC LUKA“ (ex. „SVETI NIKOLA“)	50	3	<i>Jakovčević Luka i Martin</i>	<i>Vino i turisti</i>	<i>Prodan 2001. godine u Krilo Jesenice</i>
44.	„OTAC MARKO“	30	2	<i>Novaković Frane i Marin</i>	<i>Vapno</i>	<i>Prodan</i>
45.	„OTAC PETAR“	260	6	<i>Braća Bezić pok. Petra</i>	<i>Razno</i>	<i>Nacionaliziran (Danas „Nirvana“)</i>
46.	„PALAMIDA“	80	4	<i>Zadruga Maslinica</i>	<i>Ribarski</i>	<i>Prodan</i>
47.	„PRAVEDAN“	50	3	<i>Novaković Srečko</i>	<i>Turisti</i>	<i>U Stomorskoj</i>
48.	„PREŠNICA“	<i>Nema podataka</i>				
49.	„PUČIŠĆE“	50	3	<i>Blašković A. i Vidan Marin</i>	<i>Razno i turisti</i>	<i>Prodan</i>
50.	„RENATO“	80	4	<i>Vidan Dinko i Ante</i>	<i>Turisti</i>	<i>Prodan u Split</i>
51.	„RIBOLOVAC“		3	<i>Vidan Renato</i>	<i>Koča</i>	<i>Potopljen ispred Stomorske</i>
52.	„RIZVELIO“	15	2	<i>Vidan Petar</i>	<i>Vapno</i>	<i>Prodan</i>
53.	„ROMANO“	30	2	<i>Brodarić Romano</i>	<i>Vapno</i>	<i>Prodan Bolskoj zadruzi</i>
54.	„SAVA“	350	8	<i>Braća Bezić pok. Petra</i>	<i>Razno</i>	<i>Prodan</i>
55.	„SJETI SE“	10	1	<i>Novaković Miroslav</i>	<i>Vapno</i>	<i>Prodan</i>
56.	„SREDNJE SELO“		2	<i>Parunov Nikola, Josip, Marin, Vila</i>	<i>Vapno</i>	<i>Potopljen u Betini</i>
57.	„SRETAN I“	20	2	<i>Novaković Marin i Petar</i>	<i>Vapno</i>	<i>Potopljen na ušću Neretve</i>
58.	„SRETAN II“	35	3	<i>Novaković Marin i Petar</i>	<i>Vino</i>	<i>Prodan</i>

59.	„SRETAN“	60	4	Novaković Nikša i Marin	Turisti	U Stomorskoj
60.	„SRETNA MAJKA“	35	3	Jakovčević Martn i Vidan Duje	Vino	Nacionaliziran
61.	„STOMORIJA“	150	6	Božan Bezić pok. Petra	Razno	Prodan
62.	„STRAŽA“	25	2	Novaković Milivoj	Vapno	Bivši „Jupiter“, potopljen u 2. Svjetskom ratu, obnovljen i prodan u Boku Kotorsku
63.	„SV. MARKO“ (EMA)	80	4	Vidan Marin i sinovi (Pučeto)	Turisti	Prodan
64.	„SVETI ANTE“	90	5	Vidan, Marin i Jerko	Razno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
65.	„SVETI ANTE“	15	2	Delin Joze	Vapno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
66.	„SVETI ANTE“	35	3	Jurić Marin	Vapno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
67.	„SVETI KRIŽ“	20	2	Jakovčević Marin i Delin Ante	Vapno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
68.	„SVETI NIKOLA“	800	10	Urukalo, Marušić, Vidan Marin	Razno	Potopljen u nevremenu na putu Sfax – Taranto
69.	„ŠKARE“	50	3	Vidan Vicko	Razno	Potopljen u nevremenu
70.	„TOMISLAV“	40	3	Koludrović Dragutin	Vino	Prodan
71.	„TONI“		2	Vidan Renato	Koča	Prodan 1989. na otok Pag
72.	„USPOMENA“	20	2	Novaković Toma	Vapno	Prodan
73.	„VARDAR“	150	6	Brača Papičević	Razno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
74.	„VELJKO“	150	8	Bile Ivan i družina	Ribarski	Potopljen u 2. svjetskom ratu
75.	„VIDOVICA“	20	5	Marin Novaković – Fanat i Frane Zlendić	Razno	Prodan. Ime mu je promjenjeno u „More“.
76.	„VITEZ“		3	PZ Grohote	Vapno	Prodan
77.	„VRANAC“	120	3	MZ Šolta	Putnički (Split- Stomorska- Rogač)	Prodan
78.	„ZDENKO“	180	6	Novaković Karlo	Razno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
79.	„ZDENKO“	28	2	Novaković Jakov i Miro	Vapno	Prodan

80.	„ZELENBOR“	50	3	Kalebić Ante i sinovi	Turisti	U Stomorskoj
81.	„ZIDRE“	25	2	Obitelj Cecić-Zidre	Vapno	Potopljen u 2. svjetskom ratu
82.	„ZRINOVIĆ“	50	3	Novaković Nikola (Fanat, Mirko Vidan	Vino	Potopljen u 2. svjetskom ratu kod otoka Biševa
83.	„ZRINSKI“	35	3	Vidan Bartul i Vidan Dinko	Vino	Prodan
84.	„ZVONIMIR“	90	6	Koludrović Giovanin i braća	Vino	Potopljen u 2. svjetskom ratu

Izvor: Mihovilović, M.A., Otok Šolta, Zagreb 1990.; Milivoj Novaković Lučka ispostava Rogač

Najveći brod šoltanskih obitelji bio je „Sveti Nikola“ (slika 10.). Nosio je ime „Dröming Margareta“. Izgrađen je 1921. godine u Danskoj, u mjestu Faxe Ladeplads. Dimenzije su mu bile 41,05 m duljine, 8,70 m širina i 4,88 m gaz. Tonaža mu je iznosila 464,99 BT i 381,52 NT. Luka upisa mu je bila Split. Brod je nestao sa svom posadom na putu iz Sfaksa za Taranto 13. siječnja 1933. Posljednji zapovjednik mu je bio kapetan Bonifacije Čepulić iz Kostrene kod Bakra. Jedrenjak se trupom i jedriljem ubraja u *barkove* - *škune* ili eng. *barkentine*. Bark - škuna ima miješana jedrilja. Posada je brojila od 10 - 12 članova.



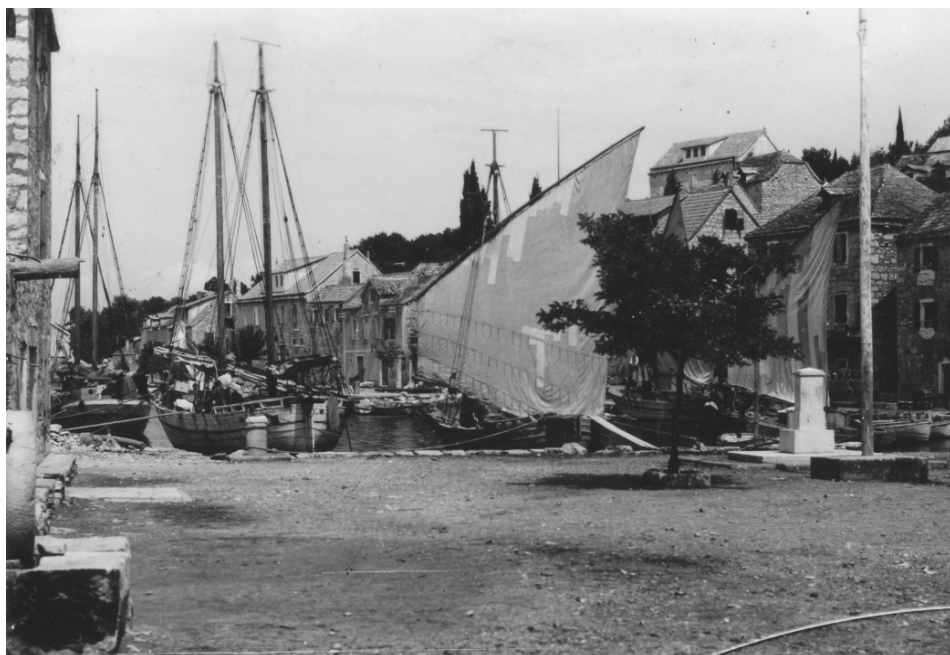
Slika 10. Bark - škuna „Sveti Nikola“ na vezu, razglednica iz 1930-ih godina

Izvor: Izložba „Rusmarin“, Stomorska



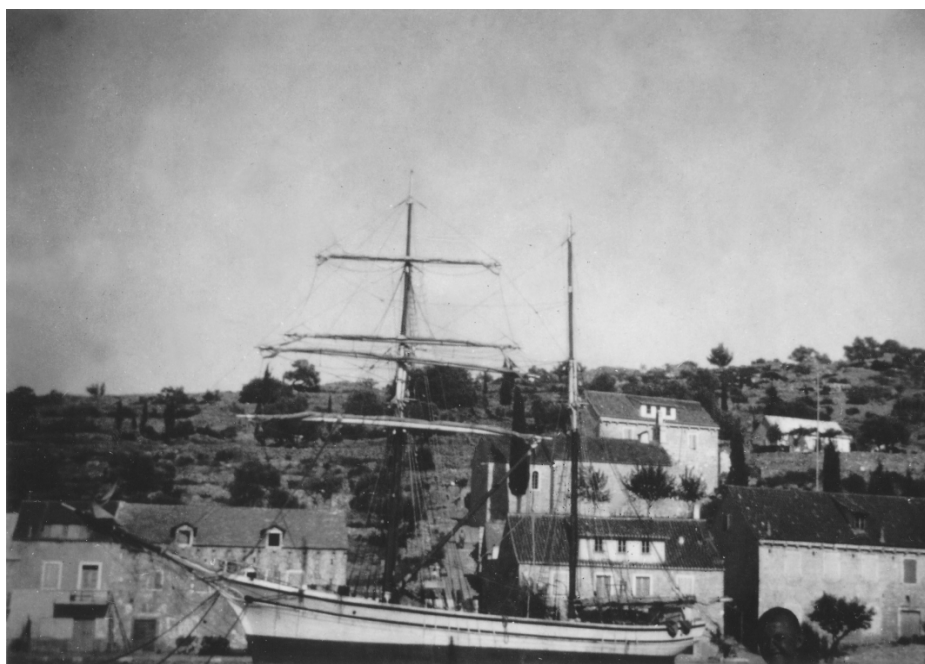
Slika 11. Brod „Vidovica“ na vezu u Stomorskoj

Izvor: Izložba „Rusmarin“, Stomorska



Slika 12. Žalo u Stomorskoj. Na slici su (s lijeva na desno) „Otac Luka“, „Lovćen“ i „Dvi sestre“

Izvor: Izložba „Rusmarin“, Stomorska



Slika 13. Goleta „Otac Petar“ na vezu u Stomorskoj

Izvor: Izložba „Rusmarin“, Stomorska

Goleta (slika 13.) je najmanji hrvatski jedrenjak duge plovidbe. Njegova izvedba trupa je bila polazište kasnijih izvedbi većih brodova, brika, barka i nave. Trup golete je oblih bokova i dna s kobilicom. Obično su imali jedno grotlo. U pramcu su kabine za posadu, a u krmi za časnike. Kostur i oplata su se gradile od hrastovine, a dno se često oblagalo mjedenim ili bakrenim pločama radi zaštite od školjkaša i obrastanja. Hrvatska goleta se klasificira u skupinu škunera. Značajke su mu sošno jedro sa dvije kratnice, a u nastavku tri križna jedra bez kratnice. Na krmenom su jarbolu sošno jedro i gornjača. Na mjestu između jarbola su koševi. Prosječna im je duljina 20 - 26 m, širina 5 - 6,50 m. Nosivosti su 180 - 260 tona. Posadu je činilo 7 osoba.



Slika 14. „Hrvat“ u mlađim danima kao „Snow Flake“ snimljen 1890.
godine u zaljevu Mounts Bay kod Penzancea u Walesu

Izvor: Kolekcija Marijana Žuvića

Danas je popis šoltanskih brodova mnogo manji. Nestali su u pomorskim bitkama, minskim poljima, olujama, ali se veći dio prodao i nacionalizirao. Priče o šoltanskim brodovima su zanimljive. Najtužniji životopis i najneobičniji kraj doživio je šoltanski brod škuner - „Hrvat“ (slika 14.) koji je već nekoliko puta ispunjavao novinske stupce, pa se i citira u cijelosti:

„Jedan je jedini brod, među onima većima od stotinu bruto registarskih tona što su posljednjih 40 godina vijali našu zastavu, imao prilike doživjeti stotu, ali ipak nije. Bio je to jedrenjak „Hrvat“, cijeli niz godina naš najstariji brod, no ono po čemu mu pripada posebno mjesto nisu njegove godine već uistinu neobična smrt. Brod „Hrvat“ potopljen je – motorom pilom.

Prije točno deset godina, 20. rujna 1975., poslan je taj veteran na dno. Da tu, po mnogo čemu neobičnu, epizodu iz života jednoga broda izvučemo iz zaborava pomogao nam je kap. Slavko Bačić iz Lučke kapetanije u Zadru, jedan od nekolicine ljudi što su prisustvovali odlasku najstarijeg našeg broda. Iz zadarske gradske luke, gdje je usamljen stajao i propadao više od godinu dana, „Hrvat“ je toga rujanskoga jutra otegljen na pučinu. Zadaća potapanja broda povjerena je radnicima zadarskoga brodogradilišta, koji su sa svojim čamcem oznake ZD 648, a poznatim pod imenom „Maslinica“, preuzeli brod u tegalj. Na predjelu Kožina, nešto manje od jedne milje od obale, neobični se konvoj, u kojem je bio i brod Lučke kapetanije, zaustavio. Veteranu starom ravno 95 godina valjalo je izvršiti smrtnu presudu – nekoliko puta motorna se pila zarila u njegova trošna rebra na desnome boku i 'Hrvat' je polako potonuo na 45 metara dubine.

Nesvakidašnje potapanje drvenjaka bilo je tužno finale inače bogatoga života starca na pragu stote. Brod je izgrađen u kolovozu 1880. godine u brodogradilištu „Brundrit & Co.“ u mjestu Runcorn u grofoviji Cheshire u sjeverozapadnoj Engleskoj. Vlasnik Joseph Pinch bio je iz istoga mjesta. Tada je dobio ime „Snow Flake“ koje će nositi punih 58 godina. Bio je to dvojarbolni škuner bez pomoćnoga motora, od 122 BRT i 220 tona nosivosti, dug 26.5 i širok 6.5 metara. Pomoćni motor ugrađen mu je tek 1919. godine. Bio je to stroj od 150 konjskih snaga proizveden u tvornici „H. Widdop & Co.

Ltd.“ u gradu Keighleyju u Yorkshireu. Uz njegovu pomoć brod je postizao brzinu od šest čvorova.

Godine 1935. „Snow Flake“ je brisan iz britanskoga upisnika brodova, te je pod istim imenom nastavio ploviti pod austrijskom zastavom. Kupio ga je poduzetnik Friedrich Pitzinger iz gradića Grünau-Hofstetten u Donjoj Austriji, a matična mu je luka bio Beč. Dvije godine poslije ugradio mu je novi dizelski stroj MAN („Maschinenbau Augsburg Nürnberg A.G.“) od 125 KS.

Pod imenom 'Hrvat' zaplovio je 1938. godine kada ga kupuje Dinko Vidan iz Stomorske na otoku Šolti. Kao i drugim brodovima obalne plovidbe koje je travanjski rat 1941. zatekao u Jadranu Talijani su mu odmah promijenili ime, pa „Hrvat“ postaje 'Dalmata'. No, ubrzo poslije kapitulacije Italije u rujnu 1943. brod susrećemo pod starim imenom na popisu transportnih brodova Mornarice NOVJ. Sudjelovao je u brojnim partizanskim akcijama, pa i u operaciji oslobađanja otoka Šolte.

Za „Hrvata“ i obitelj Bezić crni dani nastupaju u travnju 1948. godine kada su kroz takozvanu nacionalizaciju oteti brodovi male obalne plovidbe svim privatnim brodarima na Jadranu. Dodijeljen je tada Jadranskoj slobodnoj plovidbi iz Rijeke, no kao već stari i mali brod vrlo brzo je prepušten Brodarskom preduzeću „Lovćen“ i upisan je u Kotoru. Tada mu je ime na pramcu i krmi ispisano – ćirilicom! Godine 1954. brod je bio temeljito preuređen u Trogiru, kojom prigodom mu je ugrađen i novi stroj Ansaldo („S.A. Ansaldo Stabilimento Meccanico Genova“ – Sampierdarena) od 180 KS, no brzina mu je i dalje bila najviše šest čvorova.

Za Kotorane je plovio 14 godina, sve do ljeta 1962. godine kada je brodarstvo „Lovćen“ ukinuto, a svi njegovi brodovi predati Jugoslavenskoj oceanskoj plovidbi. Ipak, to poduzeće nije nikad bilo upisano kao vlasnik broda, jer je odmah prepušten Prekookeanskoj plovidbi iz Bara. Ostarjelog, ali još dobrodržućeg drvenjaka Barani koriste do 1969. godine kada ga prodaju Zadruzi „Porin“ iz Svetoga Martina. Ona ga tri godine poslije prodaje splitskom Transportno-trgovinskom birou i tada počinje agonija „Hrvata“.

Brod je početkom 1974. godine rasporemljen u Zadru, a posljednji zapovjednik Zvonko Barić napušta ga 11. srpnja, pa od tada o „Hrvatu“ ne brine nitko osim

– lopova. S broda prvo nestaju sidra, pa lanci, poklopci grotala, brodska svjetla i na kraju sve što se odnijeti može. Napušteni brod puni se i morem i kišom, vatrogasci ga ispumpavanjem nekoliko puta spašavaju od potonuća, pa veteran sve više postaje smetnja u zadarskoj luci.

Nakon što je Transportno-trgovinski biro 12. prosinca 1974. godine proglasio stečaj, vlasnik broda postaje Općina Zadar. U dogovoru s Okružnim privrednim sudom i Lučkom kapetanijom odlučeno je da se starac od 95 godina ukloni iz luke i potopi negdje na otvorenome moru. I tako se vraćamo na početak priče o neobičnome kraju „Hrvata“, broda kojega je usmrtila – motorna pila.“¹¹

Od 1879. Godine, na zahtjev Šoltana uvela se parobrodska linija sa kopnom. Liniju je držala austrijska parobrodska tvrtka „Lloyd“. Zahtjev Lloyda upućen Šoltanima je određivanje luke ticanja parobrodske linije na Šolti. U dogovoru sa Šoltanima je odlučeno da je otočna glavna luka Rogač jer je podjednako udaljena od svih mjesta na Šolti. Zbog čestih prekida linija uzrokovanih nemogućnosti broda da pristane u luku Rogač, austrijske vlasti su izgradile pristanište i lukobran u luci Rogač.¹²

Šolta je povijesno često bila žrtva pomorskih bitaka za Split. Bila je objekt pljačke, otimanja i paleži Omiških gusara, Mlečana, Francuza. Drugi svjetski rat je na ovdašnjim prostorima obilježio desant na Šoltu. „Šoltanska flotila“ formirana je unutar IV. POS (Pomorske obalne straže) 1943. godine (tablica 3.). Sačinjavali su je privatni brodovi Šolte prenamijenjeni i opremljeni oružjem. Drugi svjetski rat je značajno smanjio šoltansku flotu. Dio nje (32 broda) je rekvirirano za potrebe mornarice Jugoslavije od kojih je 23 potopljena u ratu. Brodovi su korišteni za prijevoz ranjenika, streljiva, stanovništva te hrane za otoke te iz izbjegličkih centara prema Visu. Vlasnici i suvlasnici nisu napuštali svoje brodove već su sami upravljali njima.

¹¹ Tekst o 'Hrvatu' objavljen je u „Nedjeljnoj Dalmaciji“ 10. studenoga 1985. pod naslovom: „Živopisni životopis najvećeg šoltanskog broda- Hrvat potopljen motornom pilom!“, autora Marijana Žuvića, a u veljači 2011. godine nadopunjen je novim podacima.

¹² Mihovilović, M.A., Otok Šolta, Zagreb 1990.

Tablica 3. Popis brodova „Šoltanske flotile“

Brod		Brod	
1.	Bože pomози	10.	Sretan I
2.	Hrvat	11.	Sretan II
3.	Istok	12.	Sv. Ante
4.	Jupiter	13.	Sv. Nikola
5.	Labud	14.	Tomislav
6.	Lovčen	15.	Uspomena
7.	Morava	16.	Zrinović
8.	Otac Petar	17.	Zvonimir
9.	Rizvelio		

Izvor: IV. POS 1943.-1983., Split, 1983.

U travnju 1948. godine provedena je nacionalizacija šoltanske flote. Njome je obuhvaćeno 5 brodova. Iako su nacionalizirani brodovi sudjelovali u 2. svjetskom ratu, odlukom Skupštine FNR Jugoslavije, oduzeti su šoltanskim obiteljima i dodijeljeni novoosnovanim brodarskim poduzećima. Ubrzo nakon nacionalizacije mnogi šoltanski brodovlasnici prodaju svoje brodove. Računa se da se do 1985. prodalo 23 šoltanska broda. Rasprodajom brodovlja, nestala je prepoznatljivost Stomorske svojom flotom.¹³ Pomorstvo Šolte se više nije oporavilo. Tek rijetki obiteljski brodovi su ostali u privatnom vlasništvu. Neki od njih su se pridružili brodarskim zadrugama kako bi se održali na tržištu. Rastom turizma većina privatnih brodova se obnavlja u turističke. Nacionalizirani jedrenjaci novoosnovanih brodarskih poduzeća su ubrzo zamijenjeni većim trgovačkim brodovima. Stoga se prodaju, nerijetko raspremaju i napuštaju.¹⁴

Šoltani najbolje pamte posljednju pomorsku bitku u kojoj su bili uključeni i brodovi šoltanske flote, a koja se dogodila 15. i 16. studenog 1991., granatiranjem Splita. Dan prije pogođen je Patrolni čamac (PČ) - 176 "Mukos"

¹³ Od ostalih pomorskih središta poznati su bili Račišće, Lošinj i Ist

¹⁴ Republika Hrvatska do danas nije usvojila zakon o denacionalizaciji nacionaliziranih brodova ni obeštećenju brodovlasničkih obitelji

iz sastava taktičke grupe (TG) "Kaštela". „Mukos“ je bio razlogom topničke pucnjave prema Milni i Stomorskoj.



Slika 15. Ophodni brod „Šolta“, bivši „Mukos“

Izvor: http://hr.wikipedia.org/wiki/OB-02_Šolta

Oštećeni „Mukos“ lagano je nošen strujom plutao uronjena pramca prema Šolti. Prihvatili su ga mještani otoka Šolte, doteglili ga u uvalu Nečujam i nasukali. Kasnije je Hrvatskoj ratnoj mornarici priskočio u pomoć "Brodospas" koji je brod osposobio za tegljenje i oteglio u Šibenik. Nakon obnove ovaj brod nosi naziv „Šolta“ (slika 15.) i dio je Hrvatske ratne mornarice.

Tradicija pomorstva danas

Pomorstvo se na Šolti danas njeguje kroz organiziranu turističku djelatnost obnovljenih šoltanskih logera. Prema broju turističkih brodova, prednjači Stomorska. Turistički brodovi, većinom logeri, danas su uređeni u brodove za

kružna putovanja. Opremljeni su apartmanima i opremom za odmor i razonodu.

Udičarenje i održavanje obale, brodica i natjecanja organizirano je od strane pomorsko športskih ribarskih društava. Iako je primarna uloga ovih društava podučavanje mlađih naraštaja ljubavi prema moru i ribolovu, ali su i komercijalne naravi u pogledu održavanja obale, istezališta i privezišta za turističke jedrilice u ljetnim mjesecima.

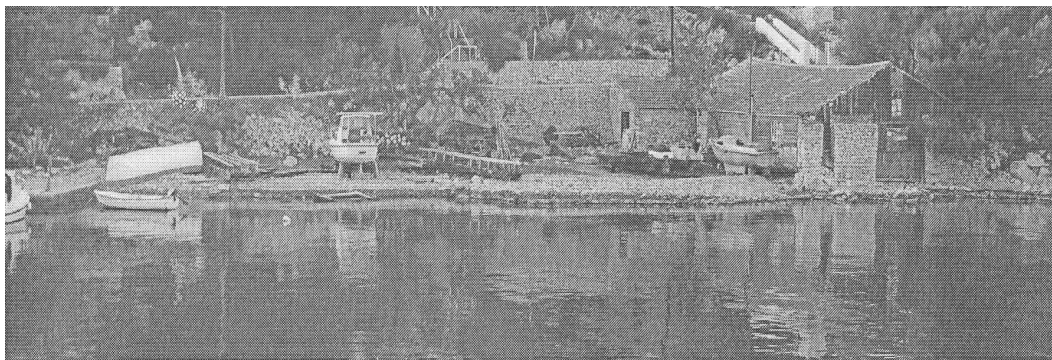
Kup Šolte u udičarenju organizira se od strane triju pomorsko-športskih društava otoka Šolte. Šoltanska regata organizira se tradicionalno od 2006. godine u suradnji s JK"Zenta" iz Splita, PŠRD Pelegrin iz Stomorske i udrugom "Rusmarin" iz Stomorske. Nastavak je to prekinute tradicije stare regate koja je prvi put održana 1946. godine na ruti "Labud (Split) – Stomorska - "Labud" (slika 16.) Od 2006 ponovno se jedri, ali na ruti Zenta (Split) - Stomorska - Zenta. Godine 2009. regata dobiva novo ime: Šoltanska regata i pod pokroviteljstvom je Općine Šolta. Održavanje ove regate sponzoriraju također svi ugostiteljski objekti, turistički brodovi iz Stomorske i druga poduzeća, a jedriličari nazivaju ovu regatu "posljednjom regatom s dušom", zbog dobrodošlice, zabave i druženja u kojem sudjeluju i mještani i učesnici ove regate.



Slika 16. Regata Zenta-Stomorska iz 1946. godine

(Izvor: Izložba „Rusmarin“, Stomorska)

Brodogradnja na Šolti je gotovo izumrla. U pomorskim mjestima Šolte očuvala se još vještina obnove i popravaka drvenih brodova. Jedino brodogradilište Šolte bilo je „Brodogradilište Rogač (slika 17.)“. Smješteno je u uvali Banje u Rogaču. Osnivano je 1920. godine od Frane Cecića pok. Marina. U početku je radionica brodogradilišta bila prizemlje obiteljske kuće, ali 1930. radionica seli u posebno izrađeni objekt. Smatra se da je u tom vremenu bio najproduktivniji brodograditelj na splitskom području. U svojem škveru je napravio, popravio i obnovio nekoliko tisuća brodova, bracara, trabakula, ribarica i drugih plovila. Vještinama brodograđevnog posla naučio je nekoliko desetaka šegrta. Za vrijeme najveće ekspanzije brodogradilišta, zapošljavalo je 12 - 15 šegrta i majstora. Frane Cecić se specijalizirao za gradnju gajeta i leuta koje su smatrale stabilnim i na moru i upravljivim. Dolaskom 2. Svjetskog rata, vlasnik se seli na Vis kao voditelj drvene brodogradnje. Na žalost, za vrijeme rata brodogradilište je devastirano, a radionica opljačkana. Nakon 2. Svjetskog rata nastavlja s radom pod imenom „Brodograditeljska radnja Frane Cecić“.



Slika 17. Brodogradilište F. Cecić u Rogaču

Izvor: Frane Cecić Acosta

Brodogradilište dobiva na važnost nakon 2. Svjetskog rata obnovom brodova koji su učestvovali u Pomorskoj obalnoj straži - POS. Obnavljale su se drvene jedrilice te brodice ribara i pomoraca Šolte. Radionica je koristila tradicionalni ručni alat, ali dolaskom električne energije na Šoltu i brodogradilište se elektrificira.

Godine 1974. sin Frane Cecića - Josip s obitelji preuzima obrt. U brodogradilište ulaže novac i modernizira ga s novim alatima. U brodogradilištu se i danas čuvaju stari navozi, alati, pribor i vitla. Danas brodogradilište drži treći naraštaj brodograditelja, Frane Cecić Acosta. Uz potporu obitelji i razumnih ljubitelja Šoltanske baštine očuvao je brodogradilište od prenamjene te preuzeo obvezu obitelji Cecić za očuvanje tradicionalnog zanata. Istezalište u Rogaču je i danas puno brodice koje čekaju obnovu i popravak.¹⁵

Jadrolinija je brodar koji svakodnevno svojim brodovima povezuje Šoltu. Ulazak državnog brodar na liniju Split-Šolta-Split prestala je plovidba šoltanskih brodova koji su prevozili putnike i dobra prema Splitu. Brodovi bijele flote su učestali linije u ljetnim mjesecima prateći potrebe Šoltana i šoltanske privrede koja se značajno razvijala u 1950 - 1970. godine. Jadrolinija je nakon uvođenja brodskih linija uvela i trajektne. Trajekti su krcali automobile za razliku od brodova, ali su bili mnogo sporiji i maritimno manje

¹⁵ Razgovor s Franom Cecićem Acostom

sposobni za plovidbu po nemirnom moru od klasičnih brodova. Međutim, ovdje valja spomenuti trajekt koji već 40 godina nosi ime „Šoltanka“. Izgrađen je 1971. u Kraljevici (kao blizanac Lošinjanke, Krčanke, Pelješčanke), duljine 48 m i širine 8 m. S gazom od 1,9 m bio je pogodan za povezivanje šoltanskih luka Rogača, Nečujma i Stomorske. „Šoltanka“ može ukrcati 200 putnika i tridesetak manjih vozila. Dva stroja daju joj najveću brzinu od 10 čvorova. Prema tradiciji, dolazak broda u mjesto bio je događaj kojemu je valjalo prisustvovati. Brod i putnike je valjalo dočekati i ispratiti. Trajekti su nosili željene turiste, opskrbu i automobile. Uzbunjivali su mjesta u slučaju opaženog požara te brodskom sirenom obavješćivali o odlasku Šoltana u daleke zemlje. Svojim brojnim linijama izgradili su brojne kuće na Šolti i svjedočili vjenčanjima, feštama i sprovodima. Zimi su brodovi teže održavali linije zbog jake bure. Bura je onemogućavala plovidbu i manevar u relativno slabo zaštićenim mjestima od sjeveroistočnog vjetra. Nerijetko su bili spriječeni u plovidbi ili uplovljenju. Ljeti su brodovi češće povezivali otok zbog brzo rastućeg turizma. Brodovi su bili manjeg kapaciteta pa su putnici i automobili često ostajali na rivi. Ljetna isplovljenja iz mjesta često su značila stres zapovjednika i posade (slika18.) zbog dječje opasne igre, brojnih brodica i kupaća.



Slika 18. Odlazak trajekta „Šoltanka“ iz Stomorske 1980-ih

Športski klubovi na Šolti uključuju i ronjenje. Ronjenje se javlja kao zanimljiva turistička ponuda. Podmorje Šoltom bogato je nedirnutom florom i faunom. Uz njih atrakciju čine i nedirnite podvodne špilje te podrtine brodova koje su nekoć činile šoltansku flotu (slika 19.).



Slika 19. Podrtina koće „Ribolovac“ u blizini - Stomorske

Izvor: <http://www.leomar-divingcenter.de/images/poz3v.jpg>

Literatura

1. Mihovilović, M.A., Otok Šolta, Zagreb 1990.
2. Pomorska enciklopedija , Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 1983.
3. Pomorski leksikon, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 1990
4. Kozličić, M., Hrvatsko brodogradništvo, Književni krug Split, 1993.
5. Kečkemet, D., Četiri priloga historiji grada Splita XVII i XVIII stoljeća, Split, 1954.
6. Kečkemet, D., Mapa crteža dalmatinskih gradova ing Josipa Santinija iz 1666., Split, 1959.
7. *Annuario marittimo 1856*
8. Peričić, Š., Prilog poznavanju gospodarskih prilika toka Šolte u 19. stoljeću, Gospodarski glasnik br. 47, 1985.

9. Peričić, Š., Prilog poznavanju gospodarskih prilika Splita u 19. stoljeću, HAZU, Zavod za povijesne znanosti, 2001.
10. Rubić, I., Poviješću duž šoltanske obale, Split, 1931.
11. Peričić, Š., Dr. Vjekoslav Maštrović i naše pomorstvo, Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU
12. .,IV. POS 1943.- 1983., Split, 1983.
13. Izložba „Rusmarin“ Stomorska
14. http://hr.wikipedia.org/wiki/OB-02_Šolta