

Obalni pojas industrijske zone Milne

Poklepović, Duje

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:

University of Split, Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy / Sveučilište u Splitu, Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:123:138158>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-22**



Repository / Repozitorij:

[FCEAG Repository - Repository of the Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy, University of Split](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI



OBALNI POJAS INDUSTRIJSKE ZONE MILNE

Duje Poklepović
tema odabranog područja: Geneza Milne
mentorica: doc. art. Ana Krstulović
komentor: dr. sc. Hrvoje Bartulović
konzultant konstrukcije: prof. dr. sc. Ivica Boko

FGAG/Diplomski studij Arhitekture i urbanizma
ak. god. 2022./2023.

Obalni pojas industrijske zone Milne

Kroz temu odabranog područja analizirana je geneza Milne kroz prizmu odnosa s industrijom. Iščitale su se jasne faze razvoja mjesta koje su uvijek bile vezane uz razvoj privrede. Zajedno s toponimijom odnosno geografskim značajkama mjesta koja je iznimno utjecala na genezu, radni procesi glavne privrede Milne dali su karakteristična obilježja mjestu što možemo pratiti u promjenama tkiva naselja. Na temelju tih saznanja planira se, u mjeri koja je danas prihvatljiva, revitalizirati prostor nekadašnje "Zona industriale". Prostor kojeg je svojim halama zaposjela bivša tvornica ribe Sardina, a kasnije prenamijenjena u marinu Kanariju, dobiva novo ruho sa sadržajima temeljenim na milnarskoj tradiciji i tekovinama. Od sadržaja se planiraju tradicionalno brodogradilište, uljara, marina i jedriličarski klub koji bi na tom mjestu koegzistirali zajedno s natuičkim turistima i sezonskim radnicima. Milna je svoje ime kroz povijest izgradila na industrij dok danas počiva na nautičkom turizmu. Projektom se potencirala kohabitacija tih dvaju oprečnih djelatnosti u nadi da opet industrija bude ta koja u Milni generira pozitivne promjene.

Ključne riječi: Milna, Brač, industrija, nautički turizam, brodogradilište, uljara, marina, jedriličarski klub

The coastal strip of the Milna industrial zone

Through the topic of the selected research area, the genesis of Milna was analyzed through the prism of relations with industry. The clear stages of the development of the area, which have always been connected to the economic development of the country, were shown. Together with the geographical features of the place which greatly influenced its genesis, the working processes of the main economy of Milna gave the place characteristic features, traceable through various layers of the town. The revitalisation of the former "Zona industriale" is planned to be carried out, to a feasible extent, on the basis of these findings. The space occupied by the former Sardina fish factory, and later repurposed into the Kanaria marina, is getting a new look with contents based on Milna's tradition and achievements. Among the contents, a traditional shipyard, an oil mill, a marina and a sailing club are planned, which would co-exist together with nautical tourists and seasonal workers. Throughout history, Milna has built its name on industry, while today it relies on nautical tourism. This project emphasized the cohabitation of these two differing activities in the hope that the industry will once again be the one that generates positive changes in Milna.

Keywords: Milna, Brač, industry, nautical tourism, shipyard, oil mill, marina, sailing club



● Milna, Brač

1.UVOD

U komentorskom radu proučena je geneza Milne kroz prizmu odnosa s industrijom. Cilj je iščitati jasne faze razvoja mjesta koje su uvijek bile vezane uz razvoj privrede. Zajedno s toponimijom odnosno geografskim značajkama mjesta koja je iznimno utjecala na genezu, radni procesi glavne privredne Milne dali su karakteristična obilježja mjestu što možemo pratiti u promjenama tkiva naselja.

"Opisujući svoju plovidbu 1556. godine u „Ribanju i ribarskom prigovaranju“ Petar Hektorović spomenuo je kako je ploveći došao do položaja gdje se Brač gotovo spaja s Šoltom, pa je poslao ribara s kojim je putovao na kopno da nabavi nešto za jelo. Ribar je zacijelo tu, u današnjoj milnarskoj uvali zatekao samo pastire i skup pastirskih kućica blizu izvora Studenac." (Kečkemet, 1998.)

Uzrok relativno kasnog nastanka Milne u 16. st. oko kašteleta Cerinić je pogodnost sigurne i duboke uvale u kojoj su se za vrijeme nevremena skrivali trgovci, a isti su mamac za gusare koji predstavljaju opasnost po puk. Onog trena kada je opasnost proglašena minimalnom počelo je naseljavanje i to iseljenika iz Ložišća i Bobovišća koji su uglavnom bili poljoprivrednici. Međutim, ključni segment je mulj na dnu uvale koji je bio pogodan za izvlačenje brodova, a samim time i brodogradnju. Brodogradnja je u 17. st. s vremenom stavila Milnu na geografsku kartu i tu su se proizvodili svi ondašnji tipovi brodova (Bracera, Trabakul, Loger, Škuna, Brik, Stela, Kuter, Leut, Laja svičarica, Guc, Kajići, Gondola). Milna vrhunac doživljava između 18. i 19. st. kada i poprima današnji izgled s bogatim baroknim kućama na pročelju Milne. Naime, tada su počeli stizati bogati pomorci i brodovlasnici koji su ulagali u brodogradilišta što je bilo od iznimnog značaja. Većina muškog stanovništva, ako nije radilo u poljoprivredi ili u ondašnja tri mlina, radilo je na jedno od 2 brodogradilišta. Početkom 20. st. na južnoj obali milnarske uvale, gdje su već bila smještena brodogradilišta i mlin, gradi se tvornica ribe „Sardina“ i taj su prostor zaposjele različite gospodarske djelatnosti, a on se pretvara u pravu industrijsku zonu. U tom pojasu, koji je othranjivao Milnarane, uz dodatnu pomoć poljoprivrednika i ribara, gradili su se brodovi, prerađivala sirovina u mlinovima te konzervirala riba.

Nakon bolesti vinove loze početkom 20. st. i masovnog iseljavanja opada i industrija da bi opet nakon 2. svj. rata bilo uloženo u obnovu brodogradilišta i širenje tvornice ribe gdje se

na brodogradilištu trebalo zaposliti većina muškog stanovništva, a u tvornici ribe ženskog. Još jednom je industrija ta koja je u Milni generira promijene koje znače život za to mjesto. Njenim slabljenjem 90-ih godina stanovništvo opet iseljava što traje i danas.

Kroz komentorski rad se nastojala dobiti jasna slika o procesu razvitka mjesta u suodnosu sa njegovom „Zonom industriale“ u kojem se i nalazi predmetna lokacija, dobiti odgovore o potrebama i mogućnostima tog nekadašnjeg industrijskog predjela te kako revitalizirati svoja postrojenja i/ili prenamijeniti postojeću infrastrukturu.

2. TRAGOVI

Promatrajući cjelokupni razvitak naselja na otoku Braču, primijetiti ćemo da su već u vrijeme Rimskog Carstva na sjevernom dijelu otoka postojala brojna naselja. Ostali su nam sačuvani mnogi rimski spomenici i ostaci starokršćanskih crkava iz 5. i 6. st., koji svjedoče o, za ono doba, većim naseljima. Tako današnji Sutivan, Supetar, Postira, Splitska, Škrip, Lovrečina, Pučišća, Povlja i Bol imaju svoje početke još od tada. Sva su ta naselja, osim Bola, bila okrenuta kopnu i naseljena brojnim pučanstvom. O tome govori rasprostranjenost starokršćanskih crkava i njihova relativno bogata arhitektura.

Zapadni dio otoka Brača, koji je okrenut prema susjednom otoku Šolti, smatra se najljepšim dijelom otoka. Tu se nalazi vrlo razvedena obala s brojnim dubokim i zaštićene uvalama, blagom konfiguracijom zemljišta, s toplom i ugodnom klimom. Morem između Brača i Šolte uvijek su plovile lađe iz svih krajeva svijeta prema Saloni, Splitu, Trogiru i Stobreču. Luka Bobovišća, a osobito duboka i zaštićena luka Milna pružale su zaklon brodovima za vrijeme nepogodnosti i loših vremenskih prilika. Uza sve to, na ovom dijelu otoka do danas nije pronađena ni jedna starokršćanska crkva, tj. njezini ostaci, koji bi nam svjedočili o životu na ovom dijelu otoka. Osim dva ilirsko-grčka groba iz 4. i 5. st. prije Krista u Vičjoj luci, koje je prvi opisao don Frane Bulić, nije sačuvan nijedan spomenik ili natpis iz tih dalekih vremena koji bi nam govorio da su na ovom najljepšem dijelu Brača boravili stanovnici u tako davna vremena.

Ipak, u produžetku uvale Pantera, u dnu milnarske luke, nalazi se bočati zdenac nazvan Studenac po čemu je i cijeli taj predio dobio ime Studenjača. Tom se vodom tijekom cijele godine napajala stoka, a služila je i ljudima. Pokraj Studenca, koji je u sredini dolca, prolaze putovi sa sjevera prema jugu, s istoka prema zapadu. Po svemu sudeći, to je prva voda u Milni još iz ilirskih i romanskih vremena.

„Gdje je bilo vode, bilo je i naselja, a gdje nije bilo vode, nije bilo ni ljudi“ (Eterović, 1998.)

Zanimljivo je da se uz bucal, odnosno zdenac, nalaze tri kamena koja su služila za napajanje stoke, a to su ulomci starokršćanskih sarkofaga. Na jednome od njih, koji je postavljen uz obližnji zid, urezan je starokršćanski križ.

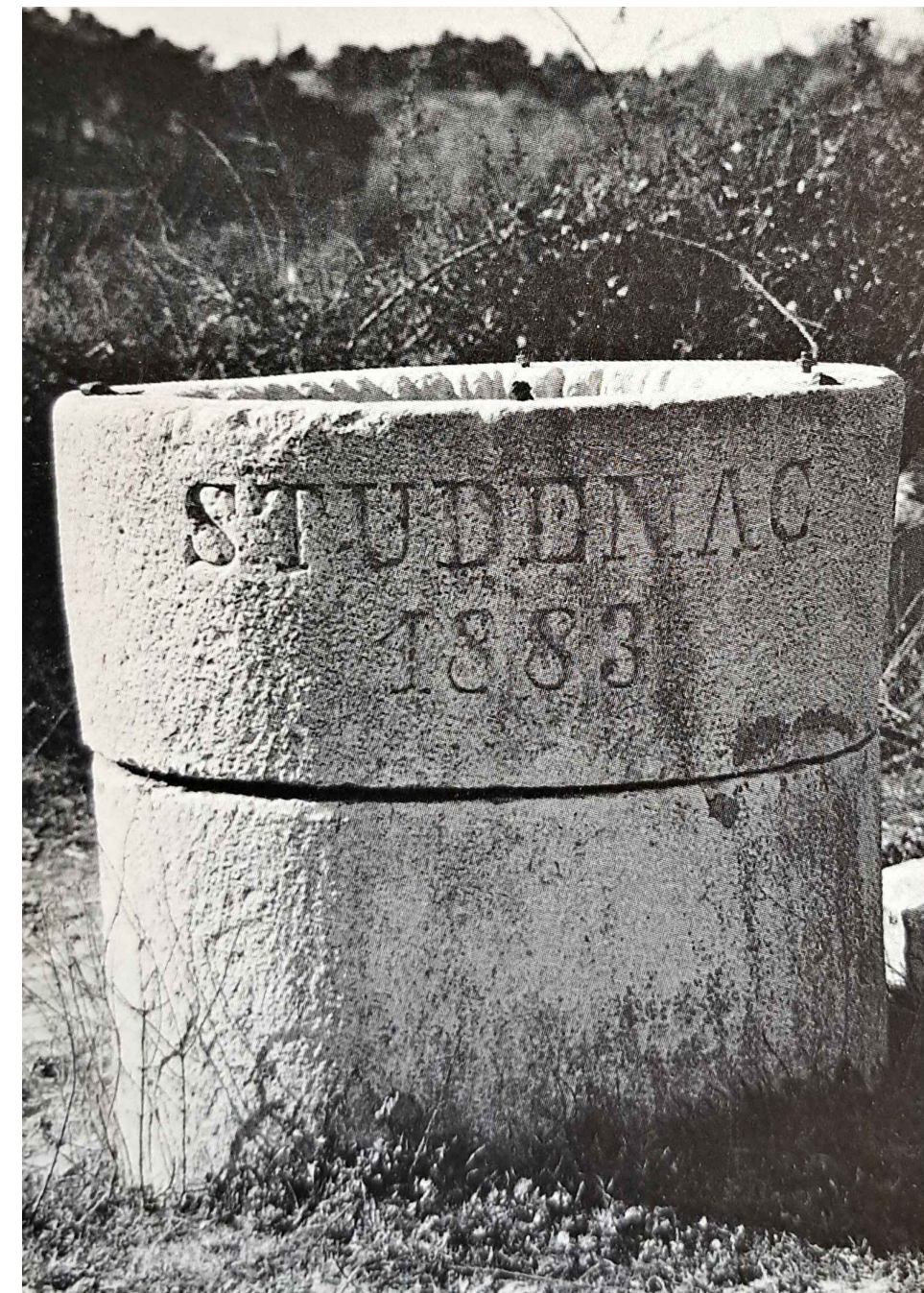
Kako Eterović (1998.) navodi: *„Ako bismo željeli tražiti početak Milne kao naselja u najstarijim vremenima, onda ga moramo*

najprije tražiti na području Studenca. Sam Studenac, a još više ulomci sarkofaga, svjedoče o tome. Možda se tu negdje pod zemljom ili u kamenim gomilama kriju ostaci starokršćanskog svetišta.“

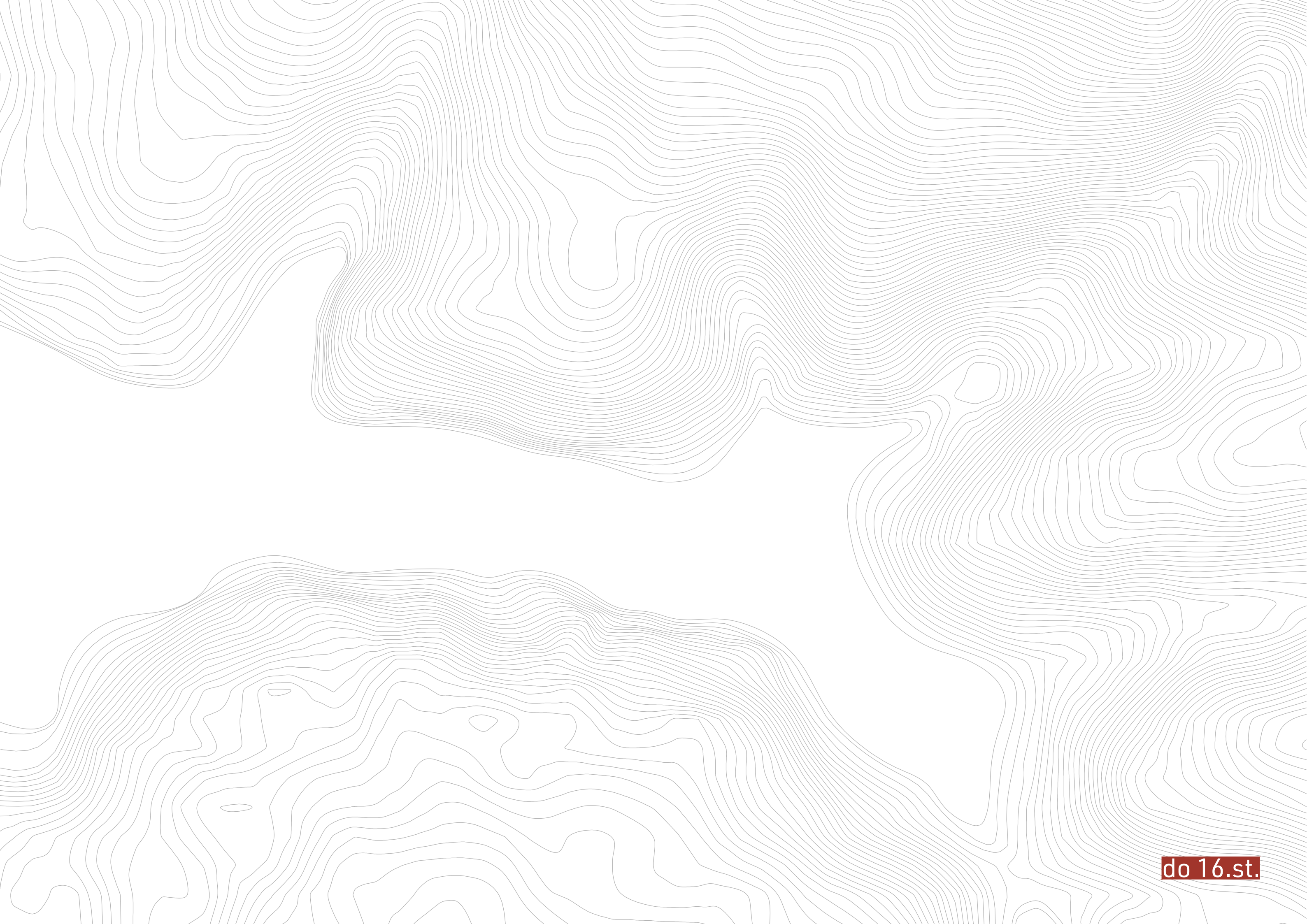
Oko milnarske uvale, nalaze se tri povijesno važne kote: Glavica, Sv. Martin i Rat iznad Ložišća. Te tri utvrde-gradine, uz onu iznad Sv. Martina, zvanu Srčena gomila, bile su ilirske obrambene utvrde i straže s kojih su nadzirali cijeli prostor na zapadnom dijelu Brača.

Na zapadnom dijelu otoka Brača definitivno su u rimsko doba postojale određene naseobine kao i u ostatku Brača. To nam potvrđuje mnoštvo keramike, ostaci starokršćanskog sarkofaga na Studencu, voda Studenac i romanski toponimi (Pantera, Žalo, Grmine, Krovaca, Makrac, Soline, Salbunora, Bijaka, Šepurina, Kargadur, otočić Mrduja itd.) koji su u upotrebi i danas. Te naseobine, dakako, nisu bile velike i važne, kao na drugim dijelovima Brača, jer nisu postajale u kontinuitetu do danas.

Za vrijeme Rimskog Carstva svugdje u njegovim granicama vladao je mir, blagostanje i ekonomski napredak. Isto je vrijedilo i za Brač gdje se grade velike crkve, ladanjske vile, obrađuje se zemlja, sade vinogradi i masline, uzgaja stoka te u kamenolomima obrađuje kamen. Polako se sve više, uz mjesta u unutrašnjosti, naseljavaju i mjesta na obali.



1. Izvor Studenac



3. TEMELJ

Dolaskom Slavena odnosno Hrvata je i ovaj kraj postao nesiguran. Hrvati su se kao stočari smjestili u gornjem dijelu otoka, između Gornjeg Humca i Selaca, u nenastanjenom predjelu. Tu su imali svoja naselja s glavnim mjestom Gradcem, a morska luka bila im je Hrvatska, na južnom dijelu otoka, između Bola i Selaca. Odatle su polako naseljavali sva mjesta po otoku u kojima su još uvijek živjeli Romani. Od starosjedilaca su prihvaćali vjeru i kulturu, a nametnuli su im svoj jezik i sve ono što su sa sobom donijeli kao slavenski narod. Proces asimilacije trajao je desetljećima i to je uopće najtajnovitije razdoblje naše povijesti.

Zbog provala gusarskih brodova Saracena, Katalonaca, Omišana i Neretvanaca u srednjem vijeku, bilo s kopna ili s mora, stanovnici uz more morali su napustiti svoja obitavališta i povući se u unutrašnjost otoka. Tako su opustjela primorska naselja te su tijekom cijeloga srednjega vijeka ostala napuštena. Jedino su pastiri sa stokom dolazili na ispašu ili su se obrađivala rijetka obradiva polja. Uz morsku obalu bilo je opasno živjeti jer se nikad nije znalo kada će upasti gusari, koji su pljačkali, palili i odvodili ljude u ropstvo. To je ujedno i razlog zašto zapadni dio otoka, uz njegovu obalu još uvijek nije bio naseljen. Taj prostor okrenut prema Šolti s kojom čini Splitska vrata, bio je izrazito prometan i obilovao gusarima koji su sklonište tražili u tamošnjim sigurnim, dubokim uvalama.

U administrativnom pogledu Brač je bio jedna komuna (općina), sa svojim Statutom i upravom koja se nalazila u glavnom mjestu Nerežišćima. Komuna je bila uglavnom samostalna. U svojoj prošlosti pripadala je raznim gospodarima, a njome su najprije upravljali Neretvanci, pa hrvatsko-ugarski i bosanski kraljevi, Mlečani, Rusi, Francuzi, austrougarski carevi, Jugoslavija, i da bi konačno postao dijelom samostalne hrvatske države.

U početku 15. stoljeća, kako bilježi brački povjesničar Dujam Hranković, od dvanaest naselja na Braču ni jedno nije bilo na obali, sva su se nalazila u unutrašnjosti otoka.

Razloge ranijem osnutku i razvitku bračkih naselja u unutrašnjosti otoka možemo naći u činjenici da je obala bila izložena stalnoj opasnosti od gusarenja. Na ovim prostorima do početka 15. st. vlast u Dalmaciji prelazi iz ruke u ruku. Tada su sve dalmatinske komune bile prisiljene priznati vlast Mletačke Republike, u to vrijeme najjače sile na Jadranu. Tako je i Bračka komuna 1420. godine priznala vrhovnu vlast Venecije. Kada je godine 1444. Omiš došao u mletačke ruke, smanjena je

opasnost od pomorskih gusara i boravak na obali postao je sigurniji. Drugi razlog života u kopnenom dijelu otoka bio je u pretežnom bavljenju otočana stočarstvom. Napuštanje naselja u unutrašnjosti pospješile su česte kužne pošasti koje su, osobito u 15. stoljeću, harale ovim krajevima.

„Sigurnija plovidba pridonosi razvitku pomorstva: plovidbi, ribarstvu, brodogradnji. Plovidba i upoznavanje drugih krajeva, zemalja i društava otvara otočanima nove i šire poglede i djeluje na razvitak civilizacije i kulture, što se vidno odražava u njihovu načinu života, u društvenoj organizaciji, u standardu stanovanja i izgradnji i opremi naselja.“ (Kečkemet, 1998.)

U drugoj polovici 15. stoljeća, bračko stanovništvo iz unutrašnjosti polako silazi k moru, u one uvale i mjesta gdje su ranije živjeli Romani, te ta mjesta postaju privlačnima za starosjedioce i za novodošlo stanovništvo.

Milna je smještena na zapadnom dijelu otoka Brača, u dugoj i zaštićenoj uvali, jednoj od najljepših na otoku. U to vrijeme Milna pripada nerežiškom konfinu (zemljištu). Kao što je već rečeno, tijekom srednjega vijeka ovdje nije bilo naselja te su ovo područje posjedovali nerežiški vlasnici za ispašu ili zemlju koju su težaci obrađivali.

Osim smanjenja opasnosti koja dolazi s mora, ključna dva događaja za postupno naseljavanje Milne su izgradnja Crkve sv. Marije, a nešto kasnije pored nje, i kuće - utvrde u vlasništvu Cerineo (Cerinić) koja je pružala dodatnu sigurnost tamošnjim stanovnicima. Crkve su zbog religijskog načina života uvijek bile uporišta tadašnjih naselja. Prve kuće nisu bile prvi red do mora već su se od crkve i utvrde širile jugoistočno prema predjelu Butor dolac, a sjeverozapadno prema Žalu.

Pedesetak metara dalje od same utvrde, na prijelazu s romanike na gotiku sagrađena je Crkva sv. Marije. Nastala je koncem 15. ili početkom 16. st., a godine 1519. već se spominje u dokumentima. Ne zna se točno tko je dao sagraditi crkvu sv. Marije u Milni, ali ona je bila u vlasništvu obitelji Cerineo (Cerinić).

Početkom 17. st., kada je pučanstvo u Bobovišćima i Milni naraslo, zatražili su Bobovišćani i Milnarani godine 1620. dozvolu od hvarskog biskupa da se zbog strmog i dalekog puta do Nerežišća, a radi duhovnog dobra, odcijepi od župe matice u Nerežišćima. Proces odcjepljenja trajao je dugo, jer se Bobovišćani i Milnarani nisu mogli složiti koja će biti župna

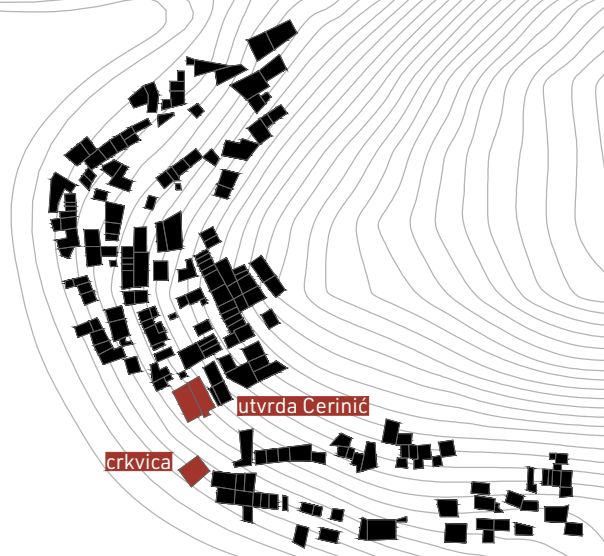
crkva, ona sv. Martina ili crkva sv. Marije u Milni. Takvo stanje neslaganja potrajalo je sve do godine 1646. No, zaslugom obitelji Cerineo (Cerinić) ipak je došlo do sporazuma o odcjepljenju od nerežiške župe i župne crkve. Na početku 17. st. crkva sv. Marije pripadala je obitelji Cerineo.

U arhivi Župnoga ureda Milne postoji prijepis ugovora između obitelji Cerineo i bratima, stanovnika sela Bobovišća, Stanac Dolca i Milne od 14. listopada 1646. godine. Ovaj bismo dokument mogli nazvati krštenicom župe Milna i Bobovišća. Njime je Milna zajedno s Bobovišćima postala samostalnom župom s vlastitom crkvom sv. Marije, koja je prije pripadala obitelji Cerineo. U ovom dokumentu prvi se put spominju imena obitelji Milne i Bobovišća, iz čega doznajemo koliko je tada bilo stanovnika u ovim naseljima i koji su to bili. Drugih izvora o stanovništvu toga vremena nemamo. Matice rođenih u Milni se počinju voditi tek 1698., a u Bobovišćima 1693. godine.

Za razvoj naselja i njegovu urbanizaciju bilo je ključno imati župnu crkvu. Takva razina samostalnosti omogućavala je i veću razinu samouprave te su započete prve evidencije stanovništva i ostali važni popisi koji su pružali uvid u stanje Milne.



2. Utrda Cerinić



16.st.-sredina 18.st.

4.UZLET

Zahvaljujući sređenim prilikama, mirnom i pitomom kraju, moru i dobrim uvjetima za gospodarski napredak, stanovništvo Milne stalno se povećava. U Milnu se naseljavaju obitelji iz Nerežišća, Bobovišća, ali i iz krajeva preko mora. Godine 1674. Milna je brojila 110 stanovnika, već 1705. ona ima 300 žitelja, a godine 1760. ima ih 550. Koncem 18. st., 1781. godine, na Braču je 7660 stanovnika. Početkom 19. st., tj. godine 1811., u doba francuske vlasti, Milna broji 779 stanovnika. Tijekom 19. st. stanovništvo Milne stalno raste. Godine 1878. u Milni ima 2.678 stanovnika, školske djece od 6 do 12 godina 313; u Milni je 366 kuća i 480 obitelji. Stanovništvo se do kraja 19. st. stalno povećavalo, tako da Milna godine 1900. ima 2578 stanovnika, a cijeli Brač 24.000 stanovnika. Zbog gospodarskih razloga, od godine 1900. stanovništvo Brača, pa tako i Milne, stalno opada. (Eterović, 1998.)

Priobalna otočka naselja množe se i velikim priljevom prebjega pred turskim osvajanjima, osobito iz Poljica, Makarskoga primorja i Hercegovine, posebno u vrijeme dugotrajnoga kandijskog rata u 17. stoljeću.

Plemstvo je tvorilo većinu stanovništava otoka Brača jer ono nije bilo, kao u drugim dalmatinskim gradovima, zatvorenog tipa, nego je u svoje redove primalo i pomorce, zanatlije i druge profesije. Prva su se naselja na obali otoka i okupila, krajem 15. i početkom 16. stoljeća, oko plemićkih kaštela. Milna je pak bila izrazito građansko mjesto, u kojemu su plemićke obitelji bile rijetke. Njezini su žitelji bili težaci, ribari i mornari.

No, daljnji razvitak pomorstva odigrao je presudnu ulogu u razvitku bračkih priobalnih naselja i njihovog pretvaranja od ruralnih naselja u urbana. Osnivanje velikog lazareta u obližnjem Splitu potkraj šesnaestog stoljeća i njegov golemi promet u sedamnaestom i osamnaestom stoljeću, kojim je prolazila gotovo sva roba s Bliskog i Dalekog istoka prema Veneciji, a odatle dalje u ostalu Europu, i ona u suprotnom pravcu, pridonijeli su razvitku pomorstva na Jadranu, koje će se potom, u 18. stoljeću, proširiti i na Sredozemno more, a u 19. stoljeću i na oceane. Naročito je mletačka uredba o slobodnoj plovidbi Jadranom 1717. pridonijela regionalnom pomorskom prometu i trgovini. Iz Brača se izvozilo osobito vino i ulje, a uvezilo žito i ostalo. Sam Brač imao je 125 mlinova za žito, među kojima brojne slikovite vjetrenjače, i 107 tijeskova za ulje. Ostaci dviju takvih vjetrenjača i danas se vide na milnarskim uzvisinama.



3. Brački kanal 19.st.

Općenito je površno i pogrešno mišljenje da su gospodarstvo, a pogotovo pomorstvo i pomorska privreda, stagnirali i nazadovali u stoljećima mletačke uprave Dalmacijom. Sedamnaesto, a naročito osamnaesto stoljeće, kada inače poljoprivreda u kontinentalnome dalmatinskom zaleđu nazaduje (među ostalim i zbog čestih ratova s Turcima), u obalnim predjelima i na otocima napreduje vinogradarstvo i maslinarstvo, a u obalnim naseljima pomorstvo.

Napoleonski su ratovi za neko vrijeme, osobito zbog pomorske blokade, obustavili taj razvitak, ali on je još više razvio u 19. stoljeću, u vrijeme austrijske vladavine, sve do sudbonosnog prevladavanja parobroda nad jedrenjacima u drugoj polovici toga stoljeća. Pa i tada, do kraja stoljeća jak su poticaj pomorskoj trgovini dalmatinskim vinom pružile bolesti inozemnih vinograda: luga u Italiji 1858. i filoksere u Francuskoj 1874., sve do propasti i dalmatinskih vinograda na prijelazu stoljeća i za svjetskog rata 1914.-1918., kada je uslijedilo masovno iseljavanje obalnoga, osobito bračkoga stanovništva u Ameriku.

Govoreći o Milni, posebno je važno govoriti o pomorstvu, jer je ona u tim stoljećima, od 17. do 19. stoljeća, bila najrazvijenija i najprometnija luka na Braču, a u vezi s time imala je i razvijenu brodogradnju.

Milna je 1890. godine brojila čak do 4500 stanovnika.

Milnarsko je pomorstvo bilo u rukama samo nekoliko plemićkih obitelji (Bonačić, Cvitanić) i većeg broja pučkih obitelji (Babarović, Bonačić, Filipić, Marinović, Radojković, Scarneo i dr.). Vlasnici brodova obično su bili njihovi upravljači i kapetani.

O brojnosti milnarske trgovačke flote svjedoči jedan popis bračkih brodova druge polovice 18. stoljeća, s navedenom lukom pripadnosti. Tada je Milna posjedovala brigantine Bella Milanese Jakova Mazzola i Miće Kujša, La Franceschina Ante Peruzovića, Santissima Annunziata e l'Angelo Raffaele s kapetanom Nadalom Babarovićem; keče La Fedeltà Liberala Carnija, Santi Rocco e Clemente Jerka Bonačića; pjelege San Giuseppe Tome Scarnija, Madonna dei Carmini e S. Antonio di Padova i San Clement Jakova Mazzole, Madonna della Brazza Ante Peruzovića i trabakule vlasništva Nadała i Frane Babarovića, Ivana Filipića, Nikole, Jerolima, Tome i Marka Bonačića, Frane Scarnija, Stefe Generalića. Prostrana je milnarska luka u 18. i 19. stoljeću bila puna velikih slikovitih starih jedrenjaka, domaćih i stranih. Takvu je vidimo na starim fotografijama i razglednicama s kraja 19. i početka 20. stoljeća.

U sedamnaestom stoljeću i Milna, poput ostalih novoosnovanih obalnih bračkih naselja, ima pretežno ruralni izgled. Kamene kućice, prizemnice i jednokatnice, okupile su se u dnu zaljeva, tvoreći tip srpastog naselja koje prati konfiguraciju same luke.

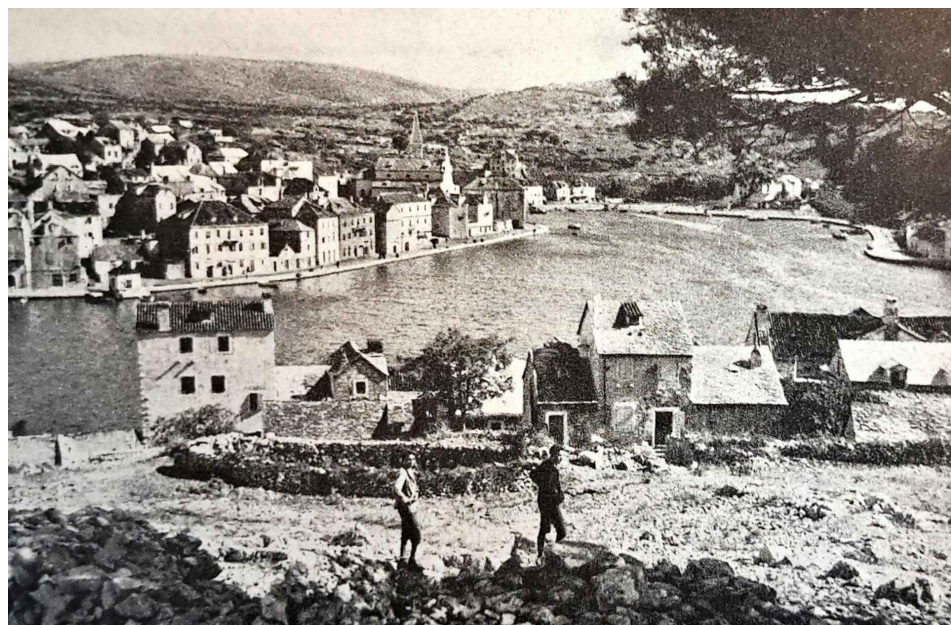
To je arhitektura još pretežno seoskih dinarskih značajka, pod utjecajem s jedne strane pastirsko-ruralne arhitekture došljaka iz sela unutrašnjosti otoka, a s druge prebjega s kontinentalnog dijela Dalmacije i Hercegovine. Kuće su se formirale uz crkvu sv. Marije s lijeve i desne strane. Jedne su išle prema Butor dolcu, a druge, s desne strane, prema Žalu.

Zanimljivo je da je sjeverna obala Milne dobila naziv Blataška riva. Ime je dobila prema svećenicima iz Pustinje Blaca koji su tijekom 18. st. toliko gospodarski napredovali da su nabavili i dva velika broda. Kako vala podno Pustinje Blaca nije bila prikladna luka, blataški su svećenici u Milni sagradili kuću i skladišta, odakle su trgovali i odlazili po morima Sredozemlja. Ta kuća još i danas postoji pa je po njoj cijela obala dobila ime.

Razvitku i autonomnoj organizaciji Milne kao malenoga grada pridonijelo je ustanovljenje općina u doba Austrije i u bračkim primorskim naseljima.

Tako i Milna gradi u 18. i 19. stoljeću općinu, školu, lučki ured, crkvu sa zvonikom, župni dvor, luku sa svjetionikom na ulazu u zaljev, mandrač za ribarske brodiće, mlinove-vjetrenjače. Popločavaju se plokate; grade stubišta; kogulaju uličice; na zaklonjenim mjestima postavljaju se kamene klupe; u luci javna rasvjeta i sl. U luci, koja se nasipa, regulira i podzidava, grade se reprezentativnije dvokatnice višega stambenog standarda, otvaraju se kavane, gostionice, društvene prostorije. Izvan mjesta gradi se naplav za vodu i općinska cisterna. Odras te urbane organizacije jest i pomnija koja se posvećuje izgradnji i održavanju mjesnoga groblja, poput onog iznimno skladnog i lijepog u Milni, na kojemu dominiraju bijeli kamen i zeleni čempresi.

Stambene zgrade na obali, koje su se uglavnom gradile krajem 18. i početkom 19. st., imaju prostrane konobe, dvorišta pod odrinama loze, stubišta i balature do prvoga kata, vlastite



4. Siromaške kuće u prvom planu, a bogate na pročelju



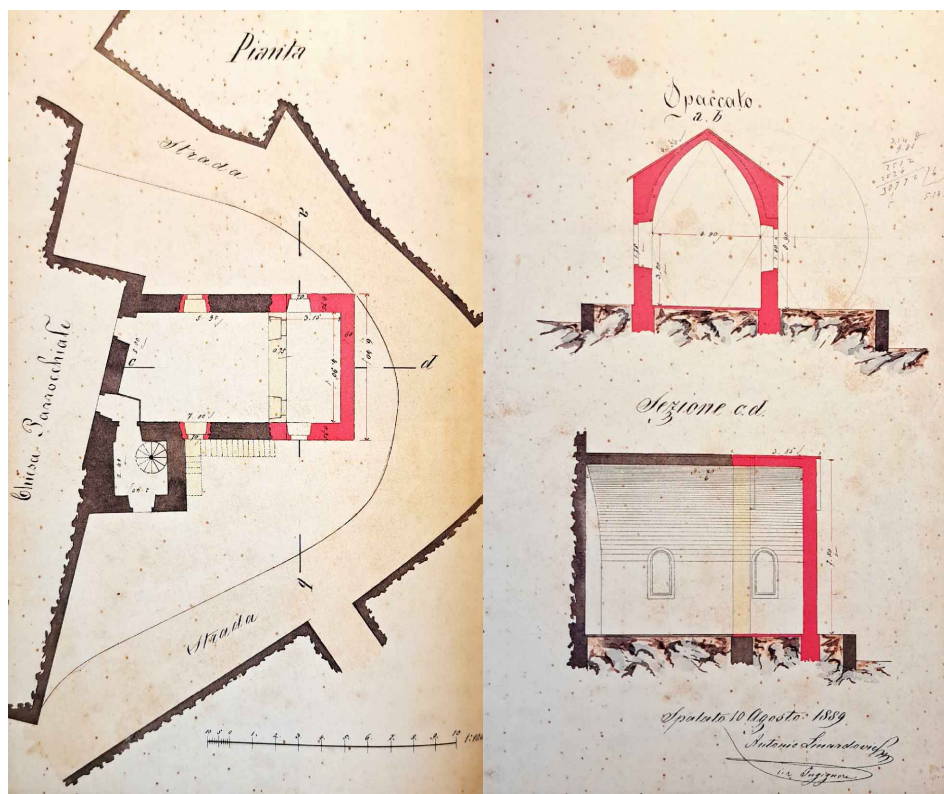
5. Trgovanje na milnarskoj rivi krajem 19. st.

cisterne sa slikovitim bucalima. Te su kuće gradili posjednici, vlasnici zemalja, trgovci, kapetani, mornari i brodari. One ponosno i stoje i danas, ali većina ih je promijenila izvorne gospodare jer su se ovi iselili ili su izumrli, a mnoge su većim dijelom godina prazne.

U drugoj polovici 18. st. i Milnarani su konačno pristupili gradnji nove župne crkve. Još godine 1646. bili su se obvezali da će odmah započeti izgradnju župne crkve, ali se to produljilo za 137 godina. Prvotna crkva Navještenja Marijina bila je zaista malena za brojno pučanstvo. U njoj se nisu mogli razvijati liturgijski obredi niti smjestiti svi vjernici.

Pretpostavlja se da je župnu crkvu u Milni projektirao Ignacije Macanović, a gledajući njegove sigurne radove, vidimo da je župna crkva u Milni vrlo slična ostalim njegovim crkvama: u Nerežišćima, Kaštel Štafiliću itd.

Župna crkva u Milni sigurno je njegov zreliji i bolji rad, iznutra i izvana. Dekorativno barokno pročelje, unutrašnjost crkve s bogatim stupovima, kamenim lukovima i figurama odražava bogatstvo i sklad. Ono što daje dodatnu vrijednost i sklad župne crkve u Milni je činjenica da je sagrađena kao cjelina. Nije se širila, nadograđivala ili restaurirala što je čini proporcionalnom i dojmljivom. Prvotnu crkvu sv. Marije projektant je diskretno uklopio u župnu crkvu. Ona je postala sakristijom nove župne crkve. Ni ona nije ostala originalna i cjelovita. Prilikom gradnje župne crkve porušeno je njezino pročelje i uklopljena je u volumen nove crkve. Godine 1889., kako je ista sakristija postala malena, ali i zbog skladnosti cjelovitog crkvenog kompleksa, ova je crkva-sakristija produžena za 3,80 m. Od stare crkve ostali su originalni zidovi s lijeve i desne strane i romansko-gotički svod od kamena. Na zidovima su ostala dva posvetna križa i nova sakristija, dobila je 4 nova prozora. Tako je crkva dobila današnji oblik.



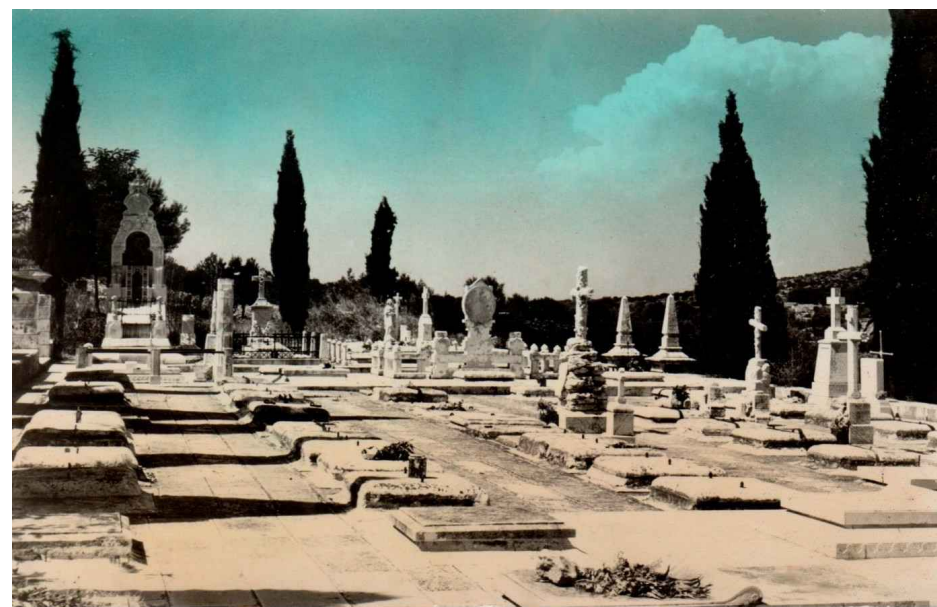
6. Nacrt proširenja crkve



7. Pogled s groblja na crkvu



8. Crkva i zvonik 1936.



9. Groblje

Zvonik je sagrađen prije župne crkve, vjerojatno koncem 17. ili početkom 18. St. Nisu nam se ni o njemu sačuvali podaci o gradnji. Kupola zvonika nalikuje onoj trogirске katedrale. Završetak trogirskog zvonika napravio je Pučišćanin T. Bokanić. Umjesto kipova koji se nalaze na trogirskom zvoniku, na milnarskom su vitke piramide. U vrhu gornjeg kata na polukružnim lukovima zvonika nalazi se 8 kamenih glava - maskerona. Slične se nalaze na nekoliko zvonika, pa i na onome u Pučišćima, djelu majstora Bokanića. Nije isključeno da je i ovaj zvonik Bokanićevo djelo.

Uprava župne crkve u Milni je zajedno s bratimima, zbog velikog broja djece koja su pohađala školu u iznajmljenom, malom i neprikladnom prostoru privatne kuće, sagradilo impozantnu zgradu na Žalu. Osim što je prostor bio nedostatan za ondašnje potrebe, jedan od glavnih uzroka izgradnje nove škole na novom mjestu je pandemija malarije.

Škola se prethodno nalazila na predjelu Pantera, u uvali u dnu milnarske luke, gdje se ranije spomenuti izvor Studenac miješao s plitkim i muljevitim morem tvoreći bočatu vodu savršeno pogodnu za razmnožavanje komaraca koji su prenosili tu zaraznu bolest. Ta nova građevina je bratimska kuća za školsku djecu stanovništva Milne. Sagrađena je kao trokatnica u rekordnom roku od godine dana godine 1901. Učinjeno je to vlastitim sredstvima i prihoda od zemalja.

O ondašnjem bogatstvu Milne svjedoči i niz crkvice koje su bile odraz uređenosti i blagostanja: crkvice Sv. Ivan Krstitelj u uvali Osibovoj sagrađena je na hridi u prijelazu iz romanike na gotiku (između 14. i 15. st.); crkvice Sv. Josip izgrađena je, u istoj uvali kao i prethodna, sredinom 19. st. te je po toj crkvisi odnosno svecu ta uvala i dobila ime Osibova, a u njoj se čuvaju i zavjetne slike milnarskih pomoraca; Kapelice Križnog puta izgrađene su na putu do Osibove na kojemu je s lijeve strane sagrađeno 14 kamenih kapelica Križnog puta, dala ih je sagraditi obitelj Skarneo krajem 18. st.; Crkva sv. Jere još je jedna zavjetna crkva pomoraca izgrađena 1860. od strane obitelji vlasnika brodogradilišta Bonačića Prottija na dnu uvale Pantera gdje je brodogradilište i bilo smješteno; na izlazu i milnarske luke sa sjeverne strane uvale smjestila se 1844. Crkva sv. Nikole - zaštitnika pomoraca; Crkva Gospe Lurdske izgrađena je u Podhumama 1925. za ondašnjih pedesetak stanovnika.

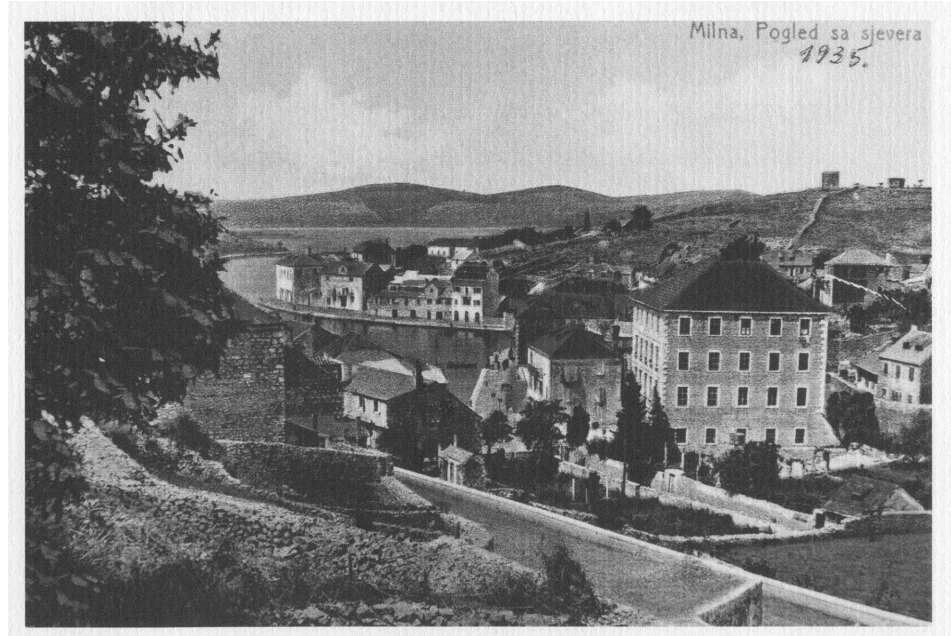
Svakako je važno napomenuti i jedno od najljepših arhitektonskih primjera groblja na Braču, a to je milnarsko groblje s crkvom Žalosne Gospe. Do godine 1805. pokojnici su se pokapali u crkvama ili oko crkve. Iz tog se razloga prostor oko crkve zove cimatorij.

Kada je s Napoleonom godine 1805. došla francuska vlast u Dalmaciju, između ostalog zbog higijenskih je razloga bilo zabranjeno pokapanje mrtvaca u crkvama i naseljima. Zato je naređeno da svako naselje izabere prikladno mjesto izvan sela ili grada gdje će pokapati svoje pokojnike. U Milni je ta naredba provedena tek krajem 19. st. Pomno je odabrano mjesto i napravljen nacrt groblja, tako da je ono jedno od najljepših na Braču. Na groblju je godine 1880. sagrađena oktogonalna crkva u stilu mauzoleja, posvećena Gospi od Sedam Žalosti. U njoj je mramorni oltar s palom Žalosne Gospe. Na sagrađenom grobištu počelo se 1895. ukopavati mrtve.

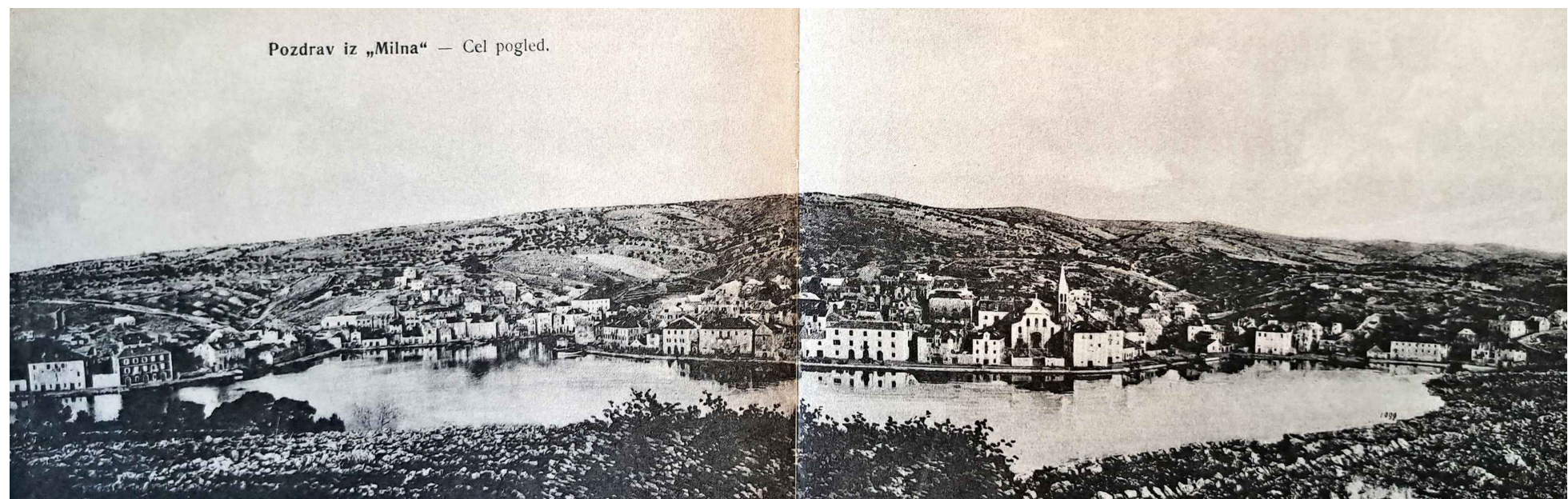
Naokolo je bila (gomila) običan poljski zid, a onda se kasnije sagradio visoki zid i to 1898. Groblje je postavljeno na uzvisini s južne strane milnarske uvale, odnosno nasuprot samog mjesta, tako da ulaz u groblje okrenut prema pročelju mjesta i „gleda“ direktno prema ulazu u župnu crkvu. Takvom se pozicijom na uzvisini „križem koji gleda u križ“ postiže se osjećaj svetosti i



10. Kuće na milnarskom pročelju 1903.



11. Škola u prvom planu, a u pozadini na brdu, ostaci vjetrenjača



12. Milnarska panorama 1899.

(duhovne) uzvišenosti posljednjeg počivališta. Ta pozicija groblja sa panoptičkim pogledom glavnog sjevernog pročelja na mjesto, te frontalno prema pročelju župne crkve predstavlja komunikacijsko i vizualno povezivanje prostora u neoklasicističkom konceptu.

Milnarski uzlet trajao je do početka 20. st. kada su ga otegotne okolnosti i prekinule. Dolazak bolesti vinove loze, kasnije i Prvi svjetski rat, a nakon toga i Drugi svjetski rat, nagnali su stanovništvo na iseljavanje. Mjesto se prilagodilo i postalo ribarsko središte i poznato mjesto za remont drvenih brodova. Velikog utjecaja je taj uzlet ostavio na Milnu i njenu društvenu strukturu. Posljedice su se osjećale još kroz cijelo 20. st. u vidu života oplemenjenog raznim društvenim aktivnostima: šetnja dvama parkovima, mogućnost sudjelovanja u orkestru, razni sportovi.

Povijest sporta u Milni bilježi da je igra „na balote“ došla u Milnu istodobno kada i u obalni dio Dalmacije, i to iz Venecije, s vladavinom Mletačke Republike. Početak jedrenja pada u godinu 1873., kada su milnarski brodograditelji sagradili jedrilicu Celestial Empire, tipa krstaš, za Franu Bonačića, Milnarana čije je ime vezano i za početak jedrenja u Splitu. Nogomet se počeo igrati prije godine 1921., kada su juniori Hajduka Miko i Tonči Bonačić za posjeta svojem djedu Bonačiću igrali nogomet za milnarski klub. Osnivanjem Gimnastičkog kluba Hrvatski sokol godine 1912. počinje razvoj gimnastičkog sporta u Milni, u koji su bili uključeni svi uzrasti, pa je već godine 1913. organiziran Prvi sokolski slet. U drugoj polovici 20. stoljeća u okviru milnarske osnovne škole povremeno djeluje Školsko sportsko društvo koje nastupa na sportskim natjecanjima na Braču i izvan njega.

Igra na balote najstarija je igra Milnarana, u Milnoj zvana zog na balote. Igrala se svugdje, najviše na predjelu Pantera i ispred

kuća. Najviše se zog na balote igrao nedjeljom nakon mise i poslije podne, na desetak neobilježenih igrališta. Tijekom vremena mijenjali su se materijali i veličina balota. Tako su se one prije izrađivale od mornarskog konopa, a kasnije od pribranog drva. Prema podacima Cvite Fiskovića, balote su se igrale i na jedrenjacima.

Gimnastičko društvo Hrvatski sokol utemeljeno je 6. lipnja 1912. Društvo je bilo smješteno u prizemlju milnarske osnovne škole izgrađene 1901., a imalo je gimnastičku dvoranu (s pozornicom), garderobu, prostor za pohranu glazbala, čitaonicu, sanitarni čvor i malu kuhinju. Okupacijom 1941. godine prekida se rad Sokola. Nakon Drugog svjetskog rata nije bilo dopušteno njegovo obnavljanje niti je ikada došlo do istoga.

Nakon Prvoga svjetskog rata poznati navalni igrači proslavljenoga splitskog Hajduka, braća Mirko i Tonči Bonačić kao juniori Hajduka dolazili bi na ljetovanje djedu u Milnu. Tako su godine 1921. za mjesni milnarski klub odigrali nekoliko utakmica na Pjacetu. Tvrdnja tadašnjih igrača splitskoga Hajduka ukazuje na činjenicu da se nogomet u Milni igrao i prije Prvoga svjetskog rata. Do Drugoga svjetskog rata nogomet se igrao na Panteri, a nogometne utakmice često su organizirane na dan državnih i crkvenih blagdana. Igrali su momčadi Pantera i Račić, koje je pratilo 200 do 300 gledatelja. Kratko vrijeme nakon osnivanja kluba NK Val (kasnije NK Talas) na Panteri se pod vodstvom Mira Mladinića uređuje nogometno igralište i postavlja se branka s mrežom. Kandidata za igranje nogometa bilo je dosta i odmah se počelo trenirati. Uskoro je sastavljena i prva momčad. Godina 1972. bila je posljednja godina ovoga kluba, a mnogi igrači prešli su na mali nogomet.



13. Osnivanje gimnastičkog društva Hrvatski sokol



14. Sokolska glazba



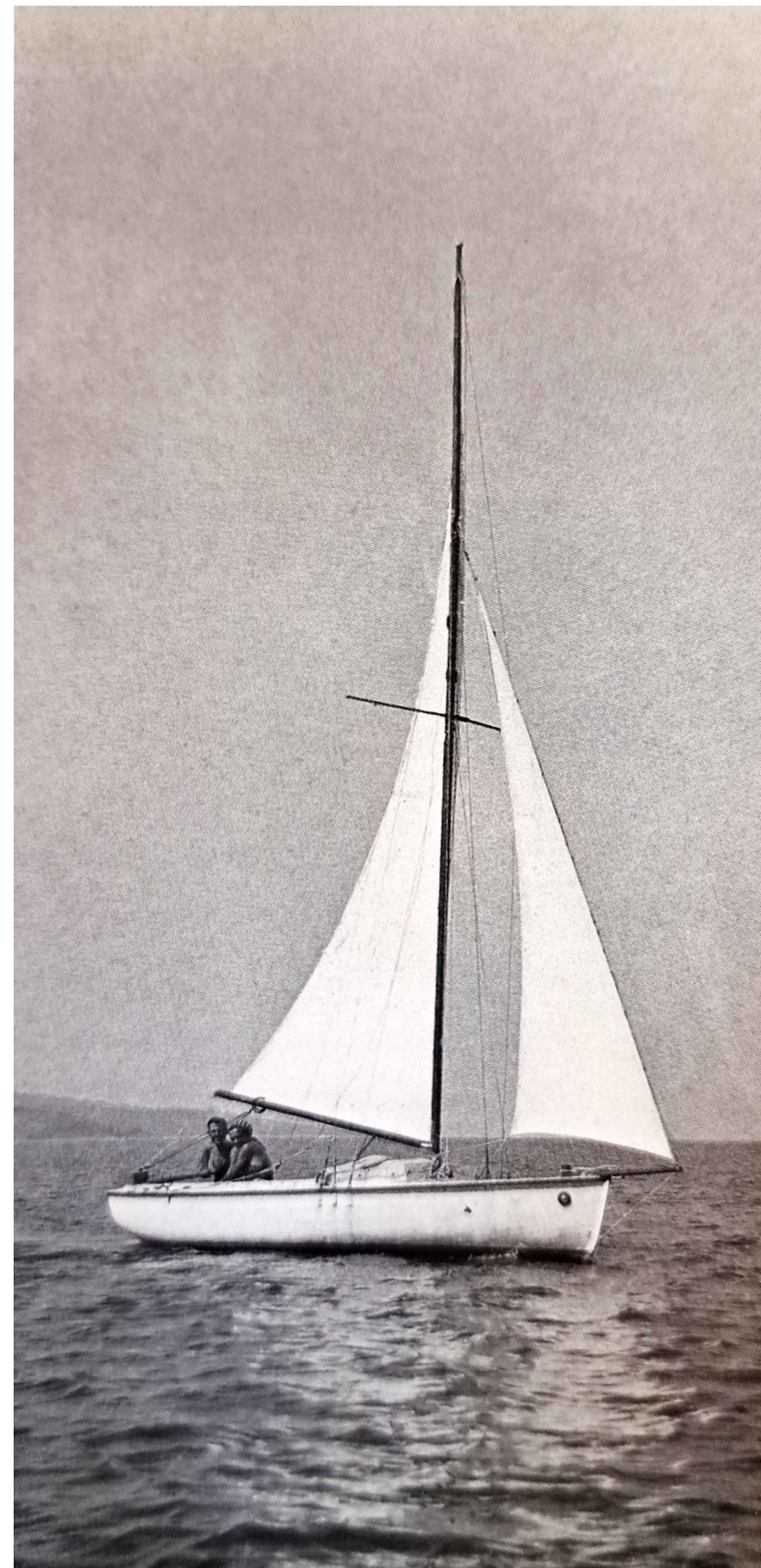
15. Momčad NK Talas 1970.

Kao što je već rečeno, jedrenje se u Milni javlja 1873., a nakon jedrilice Celestial Empire, iza Prvog svjetskog rata obitelj Frane Lentića nabavlja krstaš Gavriilo Princip. Tada počinje sve veće zanimanje za jedriličarski sport u Milni. U prvoj polovici dvadesetoga stoljeća, a osobito između dva rata, Milnarani, poglavito milnarska mladost, pokazuju povećano zanimanje za jedriličarski sport. Na žalost, u Milni nije postojao jedriličarski klub, ali postojala je ljubav prema jedrenju, osobito u razdoblju

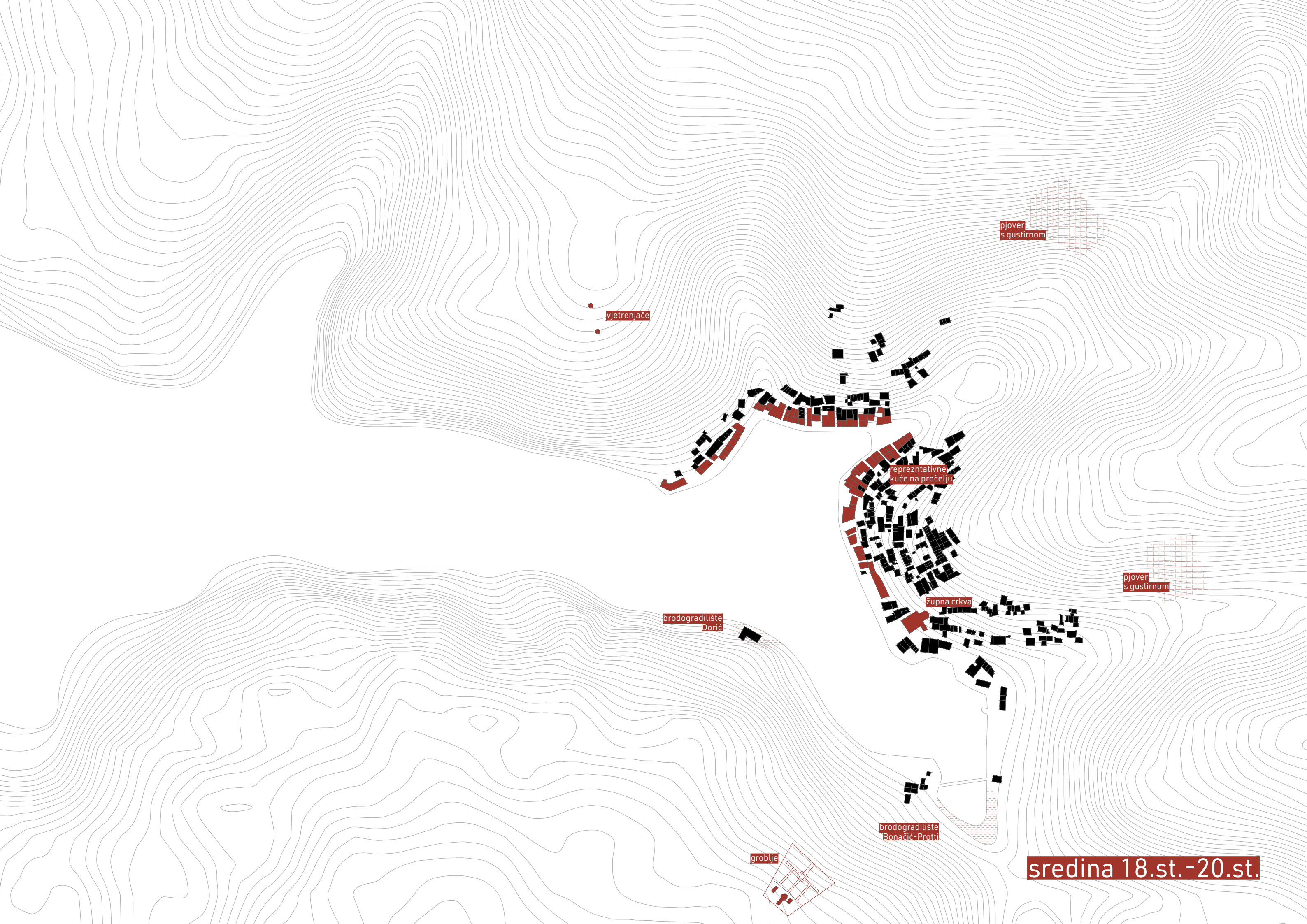
od 1930. do Drugoga svjetskog rata. Godine 1935. na vezu u Milni bilo je deset jedrilica tipa kaić, jedrilica, guc, regatni krstaš i krstaš, i to u veličinama od 4,5 do 18 metara. Zanimanje za jedriličarski šport prekida okupacija godine 1941., kad pojedini brodovi stradavaju potapanjem i uništenjem. Sredinom dvadesetog stoljeća dolazi do laganog oživljavanja jedriličarskog športa u Milni, nabavom nekoliko jedrilica tipa jedrilica, krstaš i regatni krstaš, i to u veličinama od 7,5 do 8 metara. Između 1975. i 1980. godine švedski jedriličari (nautičari) dolaze u Milnu s pet jedrilica krstaša tipa confort, i osnivanju Milnarski jahting Club. Krstaši su bili vezani na obali između današnje ACI-jeve marine i nekadašnjeg Brodogradilišta. Razvojem nautičkoga turizma i izgradnjom ACI-jeve marine, milnarska luka oživljava brodicama na jedra, noćenjem izimovanjem nautičara. Iskusni jedriličar Emil Tomašević je 1997. u Milni, u uvali Vlačkoj, otvorio Školu jedrenja. Škola je raspolagala dvama krstašima Elan 19, na kojima istodobno može jedriti 6 polaznika škole ili dnevno u dvije smjene - 12 polaznika. Ona danas više ne postoji, a škola se danas povremeno organizira, i to poglavito u ljetnim mjesecima, u sklopu PŠRD Mrduja.

Na inicijativu milnarske mladosti iz Milne i Splita 24.5.1981. osnovano je Pomorsko športsko društvo (danas pšrd - pomorsko športsko ribolovno društvo) Mrduja, sa sjedištem u Milni i djelovanjem na području Milne. Društvo okuplja mještane svih uzrasta, ponajprije mladost. Cilj osnivanja „Mrduje“ je razvijanje pomorske kulture, športskopomorskih aktivnosti, motonautike, jedrenja, športskog ribolova, brodomodelarstva i športske rekreativne djelatnosti na moru.

Danas je PŠRD Mrduja glavni inicijator aktivnosti za mladost, koje organizira ribolovnu školu kao i redovite akcije čišćenja podmorja. 2021. godine organiziraju projekt „Mala škola jedriličarstva“ u sklopu kojeg su, uz pomoć donatora, pribavili 11 jedrilica tipa Jolly i 3 tipa Optimist. Škola se održava u ljetnim mjesecima uz potporu volontera, a planira se da postane podružnica postojećeg kluba u Postirama.



16. Jedrilica Galeb



vjetrenjače

pjover
s gustirnom

reprezentativne
kuće na pročelju

pjover
s gustirnom

župna crkva

brodogradilište
Dorić

brodogradilište
Bonačić-Protti

groblje

sredina 18.st.-20.st.

5. BRODARSTVO

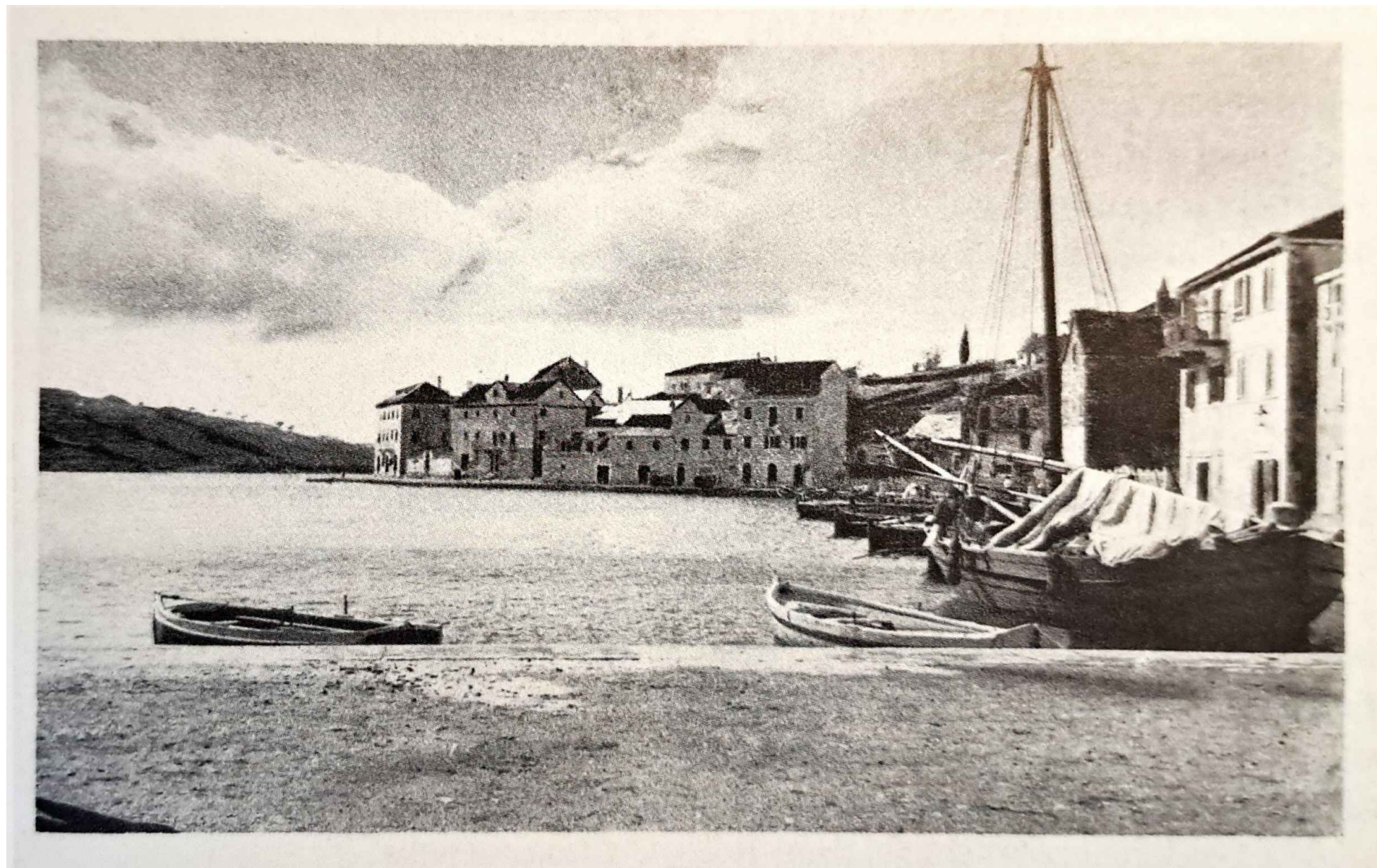
Iako je Brač povijesno bio velike i bogate pomorske prošlosti, u hrvatskoj publicistici pomorske povijesti je relativno malo zastupljen. Bračko se brodarstvo spominje rijetko i svedeno je uglavnom na nekoliko redaka. U Pomorskoj enciklopediji, kapitalnom djelu i izvoru informacija o pomorskoj povijesti Hrvatske i šire, o bračkoj maritimnoj povijesti prije 1800. godine ne piše gotovo ništa. To se samim time odnosi i na Milnu i njene brodarstvo koje je ostalo tek u rijetkim zapisima i pokojem sjećanju.

Profesor Jugoslav Gospodnetić sam je istraživao i obradio bračko brodarstvo srednjeg vijeka, točnije 16., 17. i 18. st., te isto, u okviru edicije Brački zbornik godine 1995., objavio u obliku knjige Brač i njegovo pomorstvo (I). Gospodnetić je proučavao arhivu u gradu Splitu, Zadru i Zagrebu, ali i u Beču, Trstu i Veneciji, te pronašao mnogobrojne dragocjene podatke koji su do 90-ih godina bili nepoznati. On je bio prvi hrvatski znanstvenik uopće koji je u Veneciji izučavao arhiv Scuola di S. Nicolo, zapravo pomorske bratovštine svetoga Nikole, premda je upravo ondje najviše izvornih dokumenata koji govore o pomorstvu svih naših krajeva koji su u 18. stoljeću pod vlašću Mletačke Republike, pa tako i otoka Brača. Zahvaljujući materijalu kojeg je prikupio i objavio u Bračkom zborniku, moguće je, prvi put, temeljitije obraditi stariju milnarsku povijest.

5.1 BRODARSTVO DO 19.ST.

Među bračkim brodovima o kojima prof. Gospodnetić podatke nalazi u mletačkome arhivu Archivio di Stato Venezia - Scuole piccole e suffragi, a za koje se pouzdano može ustvrditi da su u vlasništvu Milnarana, prvi se spominju trabakuli Madonna del Rosario e S. Antonio di Padova i Madonna del Carmine e S. Antonio di Padova. Njihova plovidba zabilježena je 1781. godine i oba išla iz Venecije za luku Zante. Prvog je vlasnik Frane Babrović Jerin, a drugog Ante Bonačić.

Iz podataka o kretanju brodova u luci Anconi također vidimo dolaske nekolicine brodova milnarskih vlasnika krajem 18. st.: 1785. doplovio je trabakul parona Nadala Babarovića, iste godine iz karantene od sedam dana izašao je trabakul parona Ive Filipića, 1787. u Anconu je ponovo doplovio trabakul parona Frane Babarovića, godinu kasnije 1788. uplovljava trabakul parona Ive Tomaševića, a 1793. trabakul parona Marka Bonačića. Prema podacima prevezio se namaz za brodove i smola, jelovina, ugljen itd.



17. Ribarske barke, manji jedrenjaci i kuće na pročelju

U podacima mletačkog arhiva ipak pronalazimo mnogo više podataka. Tako se spominje Jakov Mazzola (Macola) pok. Ante kao vlasnik i zapovjednik pjegala S. Clemente koji je 1793. godine otplovio u luku Zante na otoku Krfu. To je i prvi podatak o Jakovu Mazzoli koji je koncem 18. st. bio jedan od najvećih milnarskih brodovlasnika.

Prvi spomen pomorske obitelji Peruzović kao milnarskih brodovlasnika u mletačkim arhivima nalazi se 1794. kada s pjegalom Madonna della Brazza, vlasnika Ante Peruzovića, otplovljavaju prema Krfu.

Jakov Mazzola ponovo se javlja 1794. kao suvlasnik i kapetan velikog brigantina La Bella Milnarese, a otplovio je iz Venecije za Barcelonu.

Trabakul Madonna dei Carmini e S. Giuseppe, vlasnika braće Frane i Nadala Babarovića pok. Jerolima (što je prvi spomen najpoznatije milnarske loze), koje je također 1794. išao iz Venecije za Izmir.

Nadal Babarović, ali pok. Ante, javlja se kao zapovjednik i suvlasnik velikog brigantina La Madonna Annunziata e l'Angelo Raffaele. Taj se brod prvi put spominje 1796. pod imenom La Franceschina, a tada mu je vlasnik bio Ante Peruzović pok. Ive.

U kretanjima brodova se godine 1784. spominje u Anconi keča La Fedelta, čiji je vlasnik Liberal Scarnio iz Milne. Scarnio Toma spominje se 1789. kao vlasnik pjegala San Giuseppe. Iste godine spominje se i keča Santi Rocco e Clemente, čiji su vlasnici bili Jerko Bonačić i sinovi.

Jakov Mazzola još se jednom spominje kao vlasnik i zapovjednik pjegala San Clemente 1793. Te godine spominje se i trabakul Marka Bonačića koji je otplovio iz

Ancone za Brač, a ranije, 1790., je iz Splita za Anconu otplovio trabakul Nikole Babarovića.

Iz ovih arhiva primjetno je da je nazočnost milnarskih brodova na Mediteranu bila značajna. Ovi brodovi bili su tek dio milnarske flote s kraja 18. st., a koliko je to brodovlje uistinu bilo, teško je prosuditi, zbog manjka pouzdanih informacija. O drugim brodovima teško je govoriti, ali činjenica je da je milnarska luka bila matičnom lukom brojnim jedrenjacima koji su bili sudionici u bujnom životu jadranskog, ali i mediteranskog pomorskog prometa.

Istraživanje profesora Jugoslava Gospodnetića staje s krajem 18. st. pa o bračkome, ali i milnarskome brodarstvu, u 19. st. odnosno razdoblju koje se smatra plodonosnim za milnarsko brodarstvo i brodogradnju, znamo jako malo.

Dva značajna broda za to razdoblje u Milni su bark Teresina i parobrod Neda. Prvi je bio najveći jedrenjak u posjedu Milnarana, ali i najveći brod izgrađen u milnarskom

brodogradilištu dok je potonji bio prvi parobrod u Milni. Splet okolnosti je bio takav da o Teresini, koja se dugo godina zadržala u Milni i bila iznimno značajna za ondašnje prilike, znamo jako malo, a o Nedi, vrlo malom i beznačajnom parobrodu, koji se u vlasništvu Milnarana zadržao tek koju godinu, imamo mnoštvo informacija. Istina jest da je Teresina bila tek jedan među stotinama sličnih jedrenjaka koji su plovili jadranskim morem, a Neda jedan od prvih parobroda izgrađenih na našim navozima, Teresina je iz perspektive Milne ostala u sjećanju kao mnogo značajniji brod za dobrobit mjesta.

Neda je bila parobrod drvene gradnje kojeg su 1888. godine naručili braća Bonačić (Gustav, Josip i Jerolim) u brodogradilištu Josipa Depola u Korčuli. To je bio tek mali brod dug 11,72 i širok 2,54, zapremnine 11 brutoregistarskih tona, a pokretao ga je parni stroj od 25 konjskih snaga. Iz milnarskih je ruku otišao već 1891. godine kada je prodan drugim vlasnicima.

O barku Teresina, kao i o drugim milnarskim brodovima 19. st., imamo nažalost jako malo informacija. Zabilježeno je da je Teresina izgrađena 1847. godine, upisana kao brod duge plovidbe, a vlasnik i kapetan je bio Mate Babarović. Brod je bio

nosivosti 307 tona, imao 11 članova posade i naoružan s 4 topa.

Tijekom stoljeća na milnarskim je navozima bilo izgrađeno petnaestak brodova za domaće brodovlasnike, a o kojima su sačuvani tek skromni podaci. Tako je godine 1833. izgrađena pulaka Governor Lillenberg, nosivosti 44 tona, čiji su vlasnici bili Ante i Juraj Bonačić - Mandinić. Godinu dana poslije izgrađena je pulaka Noda Frateino, nosivosti 49 tona, u vlasništvu Luke Bonačića. Pulaka Imperatore Ferdinando, od 30 tona nosivosti, izgrađena je 1837. za Stjepana Bonačića, koji joj je bio i zapovjednikom, a 1840. izgrađena je za Nikolu Bonačića bracara Lodovica, nosivosti 11 tona. Milnarski su brodograditelji godine 1841. izgradili pulaku San Lorenzo za Lovru Bonačića, a nosivost joj je bila 29 tona. Do sredine 19. stoljeća izgrađena su još tri broda. To je 1849. bila pulaka Marechal Radetzky nosivosti 39 tona, u vlasništvu Jakova Mazzole, a godine 1850. izgrađeni su dvije pulake, Galetto di Mare i Giuliva Milnarera, od kojih je prva bila nosivosti 64 tona i u vlasništvu Frane Babarovića, a druga nosivosti 35 tona bila je u vlasništvu Luke Bonačića.

Gradnju brodova za Milnarane na domaćim navozima bilježimo još samo nekoliko prvih nekoliko godina druge polovice 19. st., nakon čega se brodovlasnici okreću većim jedrenjacima, građenima u drugim jadranskim mjestima. Tako su godine 1851. bila u Milni izgrađena tri broda za Milnarane: Nuova Fratellante, Gloriora i Monte Carmelo. Trabakul Nuova Fratellante, nosivosti 58 tona, izgrađen je za braću Bonačić, pulaka Gloriora, od 43 tona, za Justa, Tadiju i Jakova Denegrija, a pulaka Monte Carmelo, nosivosti 49 tona, za Jurja Bonačića-Mandinića, koji je bio i njezin zapovjednik. Godinu dana poslije izgrađena je pulaka Maestro Paolo, nosivosti 30 tona, čiji je vlasnik i zapovjednik bio Pavao Peruzović. Kao posljednji brod izgrađen za Milnarane u 19. stoljeću nalazimo pulaku Mateo, od 74 tona nosivosti, isporučenu godine 1855. braći Bonačić-Protti, Jerolimu, Frani i Marku.

5.2 BRODARSTVO DO 1945. - JEDRENJACI

Milnarski brodovlasnici do kraja 19. st. grade i kupuju sve veće jedrenjake, da bi ih dvadesetih godina počeli zamjenjivati parobrodima, najprije malima i starima, a zatim sve većima i suvremenijima. Do početka Drugog svjetskog rata milnarsko brodarstvo doživljava svoj vrhunac da bi po završetku rata doživjelo nagli pad, nakon čega Milna gotovo nestaje kao brodarsko središte. Dokaz tomu je godina 1948. u kojoj je Milna bila praktički jedino mjesto na našim otocima pošteđena ondašnje nacionalizacije brodova, samo zato jer se u Milni nije imalo što nacionalizirati.



18. Ribarske barke, manji jedrenjaci i kuće na pročelju 1936.

Već do početka Prvoga svjetskoga rata milnarsko je brodarstvo na jedra praktički nestalo, a koncem tridesetih godina u Milni je kao matičnoj luci upisan jedan jedini jedrenjak. U to vrijeme Milna jest matičnom lukom parobroda obitelji Babarović, no činjenica da su se Milnarani, Ante i Ferruccio Babarović, do tada vinuli u sam vrh jadranskih brodovlasnika nije imao znatnije utjecaja na život mještana, s obzirom da im je uprava društva bila u Sušaku, gdje su se i odvijale sve poslovne aktivnosti.

Brodovlasničke obitelji Babarović i Bonačić- Mandinić ponajviše su obilježile milnarsko brodarstvo na prijelazu stoljeća i do 1945. godine. Starijim Milnaranima u sjećanju su ostala imena jedrenjaka Buon Padre i Margherita, koje smatraju simbolima pomorske povijesti mjesta. Oba broda pripadala su Anti Bonačiću - Mandiniću. Njegova se kći Francesca udala za kap. Ivana (Zanu) Babarovića, a među šestero njihove djece bili su Ante, vlasnik Brodarskoga poduzeća kap. Ante Babarović, te Ferruccio. Upravo u okviru te loze milnarskih obitelji Babarović i Bonačić-Mandinić pišu se najznačajnije stranice pomorske povijesti Milne.

Ante Bonačić - Mandinić bio je među prvim milnarskim brodarima koji je nove brodove odlučio naručiti izvan Milne. Tako je 1886. u Malome Lošinju izgrađena goleta Margherita, jedan od rijetkih većih brodova obalne plovidbe koji je doživio gotovo stotinu godina. Brod je bio dug 24,6, širok 6,36 i visok 2,35 metara, upisan na 102 brutoregistrarske i 83 netoregistrarske tone, s nosivošću od 180 tona. Između dva rata na brodu je ugrađen pomoćni motor od 60 konjskih snaga, a nakon Drugoga svjetskoga rata mnogo snažniji dizelski stroj Ansaldo, od 180 KS, pa je nekadašnji jedrenjak plovio bez pomoći jedara, ali i mnogo sporije, jedva osam čvorova. Nije moguće pronaći podatak kada je Margherita bila prodana, no to je svakako bilo dvadesetih godina. Margherita je promijenila nekoliko vlasnika između kojih je 1948. bila i nacionalizirana, da bi 1973., u 87. godini života potonula uslijed bure i godina neodržavanja.

Drugi slavni milnarski jedrenjak i također goleta, Buon Padre, bio je manje značajan i kraće vremena proveo u rukama Milnarana. Bio je neznatno manji od Margherite, dug 22,27 metara, širok 6,21 i visok 2,58 metara, a bio je baždaren na 76 brutoregistrarskih i 62 netoregistrarske tone. Ante Bončić - Mandinić ga je u Malome Lošinju naručio 1893. godine, ali već 1908. brod se briše iz upisnika Lučke kapetanije u Milni jer je prodan stranim vlasnicima.

Na prijelazu stoljeća registri bilježe još dva veća jedrenjaka milnarskih vlasnika: Posidon i Slavian. Prvi je manji loger izgrađen u Malome Lošinju 1877. godine za kap. Ivana Zanu Babarovića, oca brodovlasnika Ante. Posidon je bio dug 21



19. Jedrenjak Margherita 1920.

metar, širok 5,3 i visok 2,35 metara. Baždaren je bio na 61 brutoregistrarskih tona i 46 netoregistrarskih. U milnarskom je upisniku ostao do godine 1909., kad je prodan. Goleta Slavian bio je jedrenjak dimenzijama vrlo slična Buon Padreu, dug 21,99 metara, širok 5,56 i visok 2,41 metar, upisan na 74 brutoregistrarske i 63 netoregistrarske tone. Izgrađen je bio 1886. godine u Kraljevici za brodovlasnike iz Trsta, a dvije godine poslije goletu kupuje Ivan Peruzović i daje joj ime Slavian. Brod ostavlja upisan u Lučkoj kapetaniji u Trstu te je to bio i jedini brod milnarskih vlasnika kojemu Milna nije bila i matična luka. Slavian je prodan nakon Prvoga svjetskoga rata, tako da od svih milnarskih jedrenjaka ostaje jedino Margherita čijom prodajom Milna ostaje bez brodova.

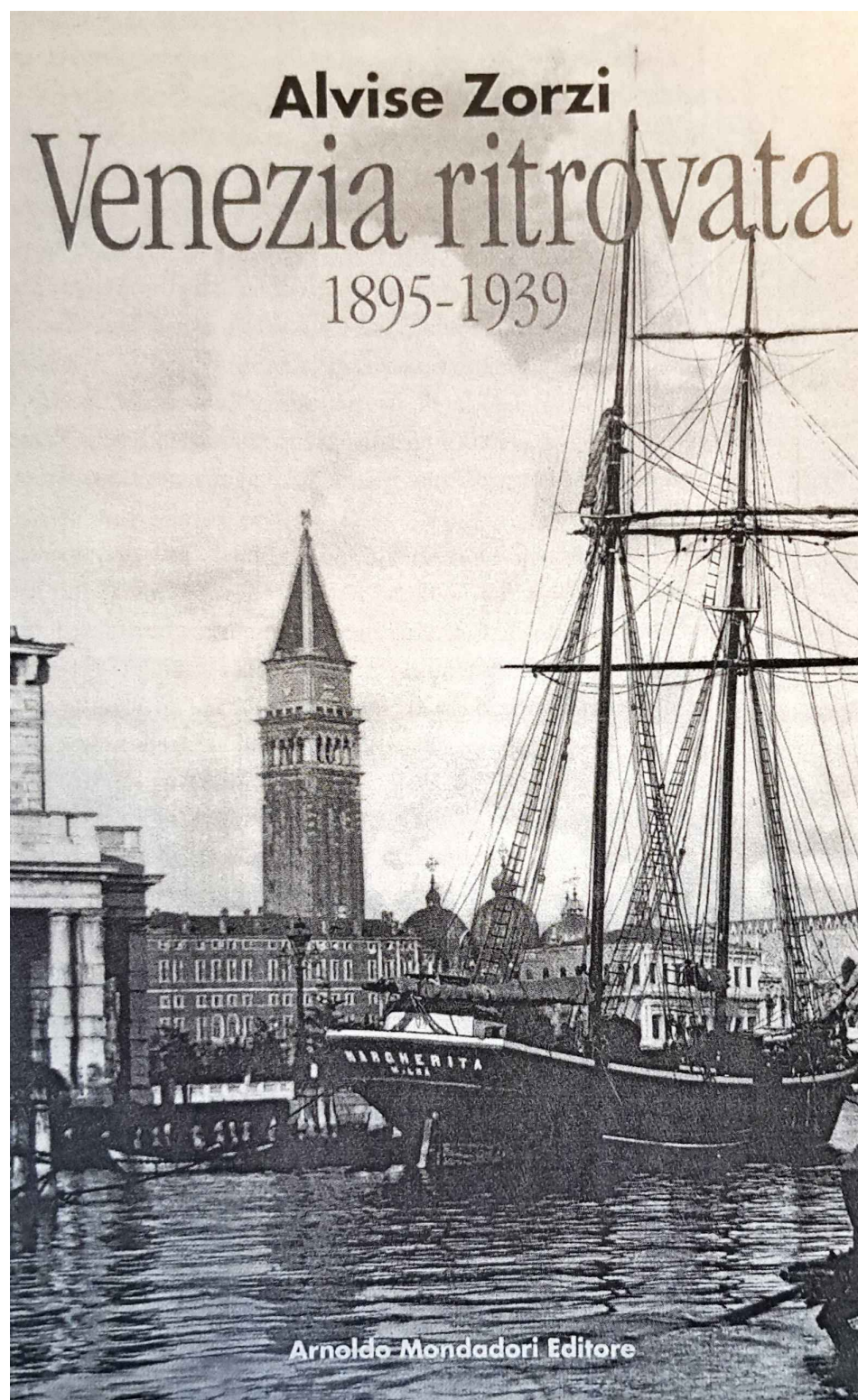
Tada na pomorsku scenu stupa najpoznatiji Milnarani u našoj pomorskoj povijesti, kap. Ante Babarović. 1924. godine u Genovi preuzima najveći milnarski jedrenjak, trojarbolni bark Jela, prvi izgrađen od čelika. Bio je to praktički još uvijek nov brod, izgrađen 1917. u brodogradilištu J. Tb. Wilmin & Co. u nizozemskom gradu Groningenu za tamošnje brodovlasnike, pod imenom Volkerak. Odmah nakon Prvoga svjetskoga rata bark je prodan talijanskim vlasnicima iz Genove i u trenutku preuzimanja zvao se Gina. Bio je to jedan od najvećih i tada najsuvremenijih jedrenjaka na Jadranu: dug 41 metara, širok 8 i visok 3,4 metra. Bio je upisan na 336 brutoregistrarskih tona, a nosivost mu je bila 550 tona. Imao je i dizelski stroj tvornice Goedkoop iz Amsterdama od 130 konjskih snaga, pa je s

lakoćom postizao brzinu od deset čvorova. Iako je Jela Milnaranima ostala u sjećanju kao najveći jedrenjak, ona je milnarski brod bila tek nešto više od dvije godine. Naime, kap. Ante Babarović prodao je jedrenjak već 1926., kada je kupio svoj prvi parobrod. Najveći milnarski jedrenjak svoj je kraj 1943. godine kada je, nakon što se priključio Mornarici NOVJ i 17. studenoga 1943., doplovio na Vis i na putu za Barij naletio na magnetsku minu i nakon silovite eksplozije prepolovio se i odmah potonuo.

Prodajom Jele, u Lučkoj kapetaniji u Milni ostaju upisana samo dva broda: Davorin i Složna braća B. Davorin. Prvi je jedan od onih je ostao u sjećanju Milnarana dok je drugi mnogo veći, gotovo posve nepoznat.

Nije čudno što potonji nije zapamćen jer mu je Milna bila samo matičnom lukom. Naime, većinu je svog života plovio južnim Jadranom s obzirom da mu je vlasnik ,Franjo Babarović, većinom živio u Dobroti u Boki Kotorskoj. Bio je to veliki loger izgrađen 1884. u talijanskome gradu Torre del Greco, bio je dug 24,8 , širok 6,1 i visok 2,8 metara. Tonaža mu je iznosila 100 brutoregistrarskih, 88 netoregistrarskih i 200 tona nosivosti. Brod nalazimo u upisnicima početkom tridesetih godina, nakon čega mu se gubi trag.

Loger Davorin izgrađen je u Gružu 1867. godine. Bio je dug 19,5 metara, širok 4,92 i visok 2,48 metara, te baždaren na 54 brutoregistarske tone, 37 netoregistarskih i 130 tona nosivosti. Ne zna se točno kada je prešao u ruke Milnarana, ali je 1933. godine bio je upisan na ime Ante Babarovića, pok. Frane, nastanjenoga u Splitu. Tada je već imao ugrađen pomoćni dizelski motor od 25 konjskih snaga. Godine 1939. Ante i Katica Babarović za 25.000 dinara prodaju jedrenjak braći Jerku i Mati Franuloviću iz Vele Luke.



20. Jedrenjak Margherita u Veneciji

5.3 BRODARSTVO DO 1945.-PAROBRODI

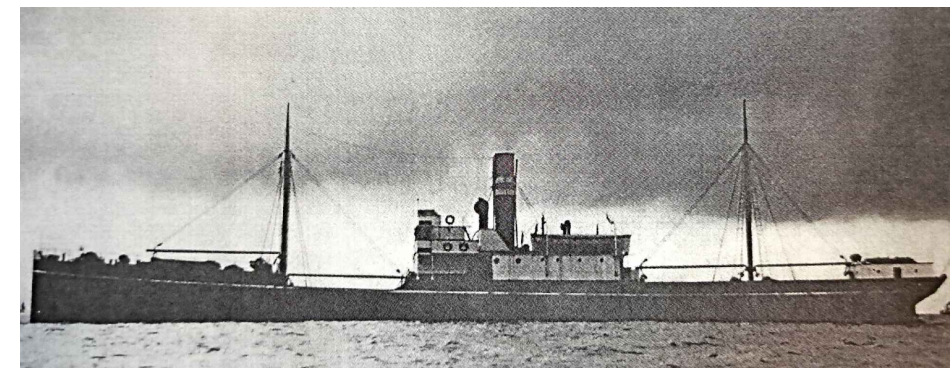
Nakon već zaboravljenog i kratkotrajnog vlasništva nad malim parobrodom Neda, na prijelazu stoljeća, Milnarani 1926. godine počinju s ozbiljnijim ulaganjem u parobrodarstvo pod okriljem obitelji Babarović. Te je godine kupljen parobrod Anton, a samo Brodarsko poduzeće Ante Babarović biva utemeljeno četiri godine poslije. Zato se kao vlasnici Antona isprva u upisnicima navode Ante Babarović iz Milne, sa 16 karata, i Anton Bonachich Mandinich iz Venecije, s 8 karata, da bi od 1930. godine kao vlasnik bilo upisano parobrodarsko društvo.

Parobrod Anton izgrađen je u brodogradilištu Lloyd Austriaco u Trstu pod imenom Triglav po narudžbi skupine od 11 suvlasnika iz Trsta. Bio je to brod dug 63,44 metra, širok 9,6 i visok 4,7 metara, od 992 brutoregistarske tone, 618 netoregistarskih i 1400 tona nosivosti. Pokretao ga je stapni parni stroj trostruke ekspanzije od 575 konjskih snaga, također izgrađen kod Lloyd Austriaca, a postizao je najveću brzinu od 10 čvorova. Brod je isporučen 1898., a do dolaska u flotu Brodarsko poduzeća Ante Babarovića gdje se zadržao točno deset godina, promijenio je nekoliko vlasnika. Prema podacima Lloyd's Register of Shipping parobrod se 1936. godine, na putovanju između dviju tuniskih luka, Tunisa i Sfaxa, zapalio s teretom vune i bio nepopravljivo oštećen.

Nakon utemeljenja vlastitoga poduzeća 1930. kap. Ante Babarović kupuje i drugi parobrod pod imenom Ivan. On nije bio osobito veći od prethodnika mu Antona, ali zato mnogo noviji i suvremeniji. Bio je to tipični teretnjak velike obalne plovidbe, vrlo kvalitetne britanske gradnje, zahvaljujući kojoj će u plovidbi ostati gotovo pola stoljeća. Dužina mu je bila 72,43, a širina 10,9 metara. Bio je upisan na 1310 brutoregistarskih tona,



21. Parobrod Anton



22. Parobrod Ivan

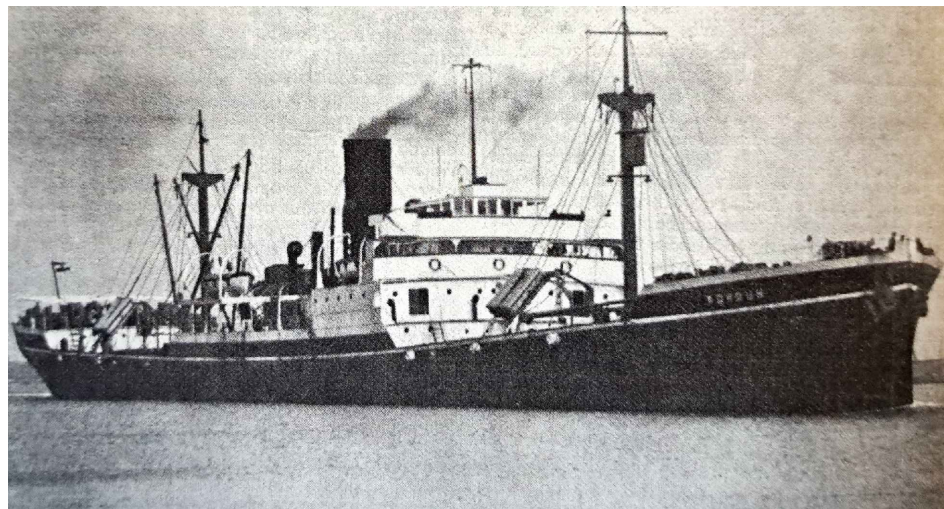
704 netoregistarske i 2080 tona nosivosti. Pokretao ga je parni stapni stroj trostruke ekspanzije od 700 konjskih snaga, nedostatan za brzinu veću od 9,5 čvorova. Stroj je bio izrađen u poznatoj tvornici J.G. Kinkaid & Co. Ltd. u Greenocku.

Pod imenom Giacomo Feltrinelli parobrod je bio izgrađen u brodogradilištu Campbeltown Shipbuilding Co. u Campbeltownu, a isporučen 1914. godine jednoj talijanskoj kompaniji gdje ostaje do prodaje kap. Babaroviću 1931. godine. Tijekom Drugoga svjetskoga rata Ivan je plovio u američkoj službi, no kao mali i spori brod nije bio prikladan za konvoje, pa je ponajviše prevozio teret između luka SAD-a i Srednje Amerike. Kao i svi parobrodi duge i velike obalne plovidbe, bio je nacionaliziran 1946. godine, kada mu komunističke vlasti mijenjaju ime u Žužemberk. 1947. brod ulazi u sastav tada utemeljene Jugoslavenske linijske plovidbe iz Rijeke, da bi 1957. bio prepušten drugome riječkome brodaru, Kvarnerskoj plovidbi. Nekadašnji Ivan pod novim imenom i oznakama ponovno je na rutama kojima je plovio tridesetih godina kao Babarovićev brod: najčešće prevozi drvo iz jadranskih luka do sjeverne Afrike, Bliskoga istoka i drugih dijelova Sredozemlja. Godine 1962. poslan je na rezalište na Krapnju gdje je pretvoren u staro željezo.

Nakon parobroda Anotona i Ivana, Ante Babarović se odlučuje za iskorak i 1935. kupuje trampera koji se u to vrijeme ubrajao među najveće parobrode trgovačke mornarice Kraljevine Jugoslavije. Brod imena Princ Pavle imao je dinamičan život. Doživio je 40 godina, a sve je započelo 1918. godine u znamenitome britanskome brodogradilištu Short Bros. Ltd. u Sunderlandu, gdje je bio jedan od desetak jednakih teretnjaka serijski građenih za britansku vladu. Dug je 126,03 metara, širok 15,98 i visok 8,69 metara. Brutoregistarska je tonaža iznosila 5448, netoregistarska 3251 tonu, a mogao je ukrcati 8300 tona tereta. Pokretao ga je stapni parni stroj na ugljen trostruke ekspanzije, snage 3000 KS, izgrađen u tvornici N.E. Marine Engineering Co.Ltd. u Sunderlandu, a plovio je standardnom brzinom od 11 čvorova. Na porincu je brod, kao ratna novogradnja, dobio ime War Hind. Godine 1920., kao vladin višak nakon rata, biva prodan.

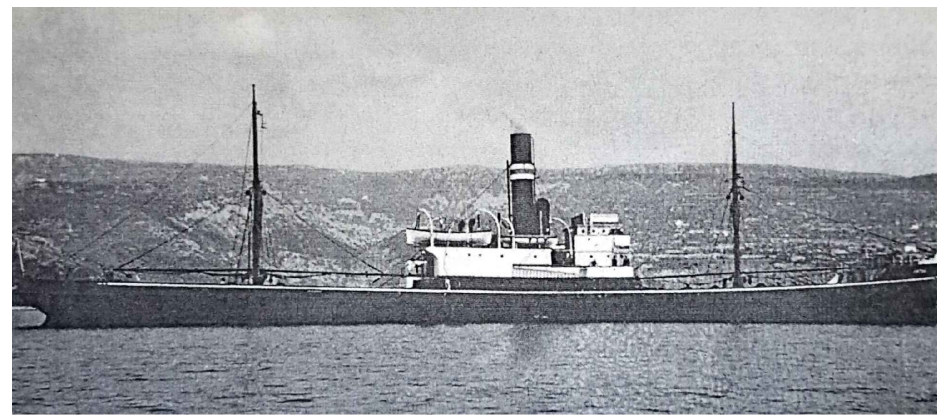
U međuvremenu su izmjenjivao pod raznim veliki tvrtkama, pod različitim imenima, da bi naposljetku, 1928. godine, brod skinu britansku zastavu i došao u ruke tvrtki Atlantska plovidba Ivo Račić A.D. Tada prelazi pod jugoslavensku zastavu, matična mu je luka u Splitu, a novo ime Nevesinje. 1932. godine odlazi iz Jadrana u novu tvrtku u Čile, pod čijom zastavom plovi do 1935. kada konačno stiže u Jadran. Služio je Babaroviću do Drugog svjetskog rata.

Kada je baš princ Pavle potpisao pristupanje Jugoslavije Trojnome paktu, dolazi do pobune posade koja odbija ploviti na brodu takvoga imena i sama odlučuje parobrodu dati ime Franka, po brodovlasnikovoj majci. Većinu ratnih godina brod provodi u američkoj službi, ističe se u savezničkim konvojima, a čim je vraćen Jugoslaviji, i prije nego je izvršena nacionalizacija trgovačke mornarice, ime mu je promijenjeno u Kordun. Poslije nacionalizacije brod 1947. ulazi u sastav Jugoslavenske slobodne plovidbe iz Rijeke. Bilo je to poduzeće kratke povijesti, jer već 1949. godine svi njegovi brodovi bivaju prepušteni Jugoliniji. Nakon što je 1955. godine izvršena decentralizacija jugoslavenske trgovačke mornarice, Kordun postaje jedan od parobroda s kojim je utemeljena kotorska Jugooceanija. Potkraj 1959. godine kreće na posljednju plovidbu sve do Hong Konga. Ostalo je zabilježeno da je iste godine doplovio u tamošnje rezalište.



23. Parobrod Kordun, bivši Princ Pavle

Godinu dana nakon kupnje Princa Pavla, 1936. Ante Babarović nabavlja još jedan brod, drugoga Antona. Bio je to brod sličan Ivanu, nešto veći i mlađi, također britanske gradnje. Izgrađen je 1919. godine u brodogradilištu Lloyd Royal Belge (Great Britain) Ltd. u Glasgowu, za belgijsku kompaniju koja je bila i vlasnikom brodogradilišta, a na porinuću je dobio ime Lombardier. Brod je bio dug 78,2 i širok 11,8 metara, sa 1480 brutoregistrarskih tona, 787 netoregistrarskih i 2500 tona nosivosti. Stapni parni stroj trostruke ekspanzije od 800 konjskih snaga davao mu je relativno malu brzinu od osam čvorova. Nakon belgijske zastave, prodan je i plovi pod britanskom do 1934. kada ga kupuje Jugoslavenska plovidba

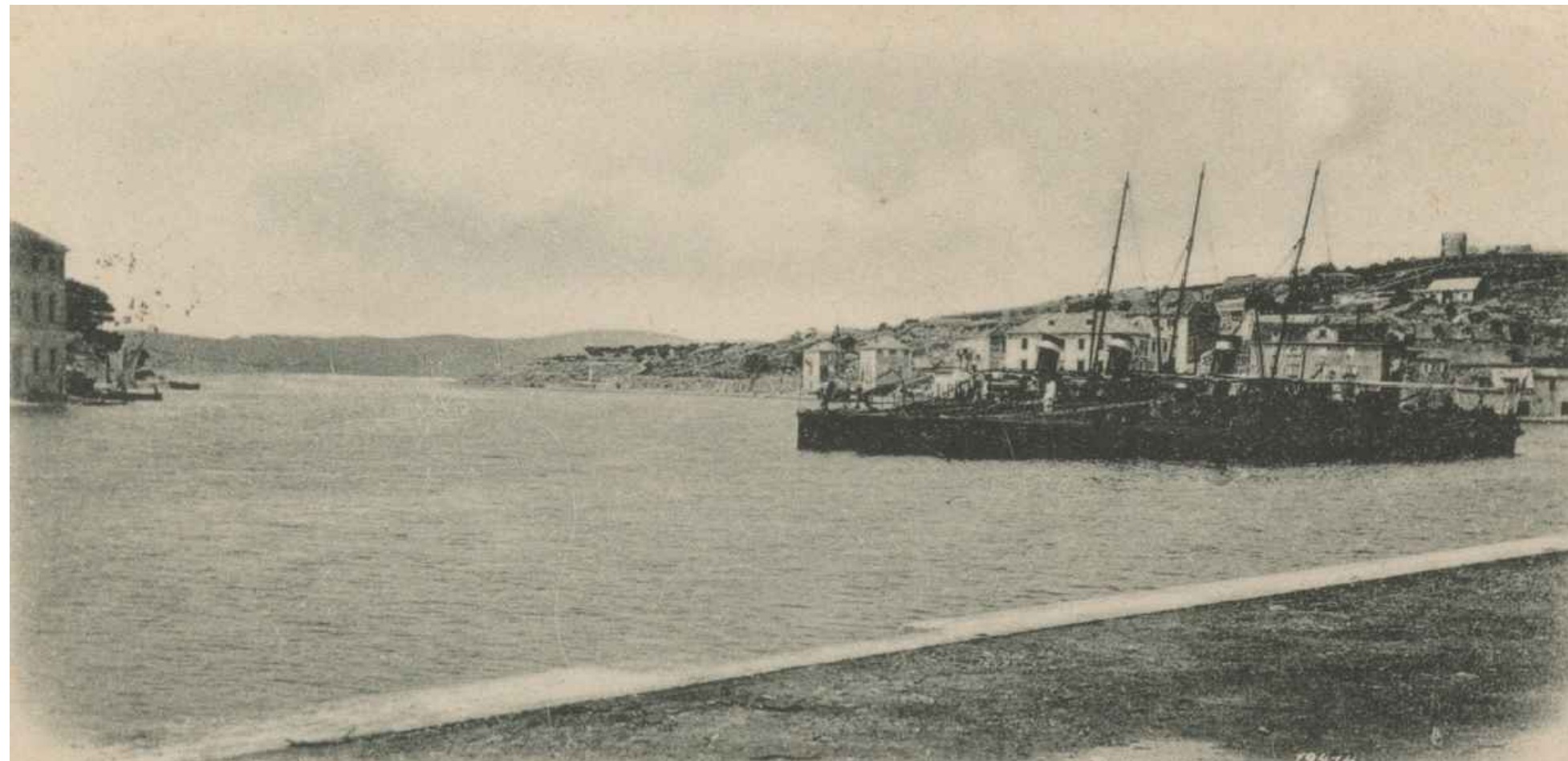


24. Drugi parobrod Anton

D. D. iz Sušaka i daje mu ime Kobac. Dvije godine kasnije dolazi u vlasništvo Ante Babarovića.

Anton je bio jedan od rijetkih većih jugoslavenskih parobroda koji su nakon travanjskoga rata 1941. godine pali u ruke Talijanima. Oni mu mijenjaju ime i milnarski parobrod postaje Sant'Antonio. 1942. godine britanska podmornica torpedira i potapa Sant'Antonija, nekih 45 nautičkih milja sjeverno od Sirte u Libiji.

Nakon uspješnih epizoda s parobrodima, dva Antona, Ivanom i Princom Pavlom, Babarović kupuju najveći milnarski parobrod i jedan od najvećih na Jadranu u razdoblju između dva svjetska rata. S obzirom da taj veliki parobrod, koji je milnarskom vlasništvu plovio pod imenom Milena, nikada nije ni doplovio u Jadrana, većina Milnarana nije ni znala za njegovo postojanje.



25. Ratni brodovi skriveni u milnarskoj luci 1911.

Milna mu je bila tek matičnom lukom i to samo godinu dana.

Premda je kao vlasnik Milene u registrima upisano Brodarsko poduzeće kap. Ante Babarovića brod nije u cijelosti bio Babarovićev jer je značajnoga udjela u njemu imao drugi brački brodovlasnik, Frano Petrinović iz Supetra.

U trenutku kupnje Milena je već bila ostarjeli parobrod, no kako je cijeli radni vijek provela pod američkom zastavom te bila održavana po visokim standardima, bila je u dobrome stanju. Brod je izgrađen u poznatome brodogradilištu J. L. Thompson & Sons Ltd. u Sunderlandu, kao novogradnja pod imenom Chinchu za njujoršku tvrtku, a naručitelju je isporučen 1912. godine. Brod je bio dug 122,9 metara, širok 15,94 i 8,13 metara, a upisan na 6348 brutoregistrarskih tona, 3983 netoregistrarske tone i 9650 tona nosivosti. Pokretao ga je stapni parni stroj četverostruke ekspanzije, od 3500 konjskih snaga, izgrađen u britanskoj tvornici N. E. Marine Engineering Co. Ltd., također u Sunderlandu, a plovio je standardnom brzinom od 11 čvorova. Za razliku od velike većine tadašnji jadranskih parobroda, Milena je umjesto ugljena kao gorivo koristila naftu.

Brod je kupljen 1939. godine te prodan već 1940. panamskoj tvrtki pod čijom zastavom plovi. Dobio je ime Gloria, a na brodu su i dalje plovili naši pomorci i prema svim izvorima brod je i dalje ostao u posjedu Ante Babarovića i Frane Petrinovića.

Gloria je sretno preplovila sva iskušenja ratnih godina, donijevši vlasnicima značajnu dobit, a prema podacima Lloyd's Register of Shipping, već posve stari brod je 1950. godine predan rezalištu američke tvrtke Potapasco Scrap Co. u Baltimoreu, gdje je pretvoren u staro željezo.

U Sušaku je 1938. bila utemeljena Parobrodarska plovdba Levant d.d., koja ubrzo nakon kupuje svoj jedini brod, Kotor. Kako je Parobrodarska plovdba Levant bila dioničko društvo, teško je znati tko su bili njezini glavni dioničari, no poznato je da su tročlani Upravni odbor društva činili upravo kap. Ante Babarović, Ferruccio Babarović te Dr. Emanuel Perčić, što upućuje na to da su braća Babarović bili značajni, ako ne i većinski dioničari i vlasnici Kotora. Dakle, Babarovići su neposredno pred rat imali još jedan parobrod, premda on nije bio upisan na njihovo ime niti mu je matična luka bila u Milni.

U trenutku kupnje, Kotor je već bio stari parobrod, izgrađen u britanskome brodogradilištu W.Gray & co. Ltd. u West Hartlepoolu još 1904. godine pod imenom Sverre, a tada za norveške brodovlasnike. Bio je dug 104,2 i širok 14 metara, nosivosti 6050 tona, sa 3564 brutoregistrarske tone i 2326 netoregistrarskih. Pokretao ga je stapni parni stroj trostruke ekspanzije od samo 1100 konjskih snaga, pa mu je najveća brzina bila 9 čvorova.

Najveći dio života parobrod je proveo u grčkoj floti pod različitim imenima. Kao i Milena, brod Kotor je prodan, i to godine 1940., kada prelazi pod panamsku zastavu i formalno postaje vlasništvo tamošnje tvrtke. Cijeli rat nastavlja ploviti u američkoj službi pod imenom Kotor i na njemu su naši pomorci. Kotor je 1948. godine bio predan rezalištu američke tvrtke Schiavono-Bonomo Corp. u Jersey Cityju.

Povijest milnarskog parobrodarstva staje s tim brodom, ali najveća milnarska brodarska loza Babarovići svoju tradiciju nastavlja u južnoj i sjevernoj Americi. Tamo također ostvaruju značajne uspjehe što dovoljno govori o značaju i ugledu kojeg su imali kao brodovlasnici.

Kap. Ante Babarović je, zajedno s obitelji, ratne godine proveo u Argentini, u New York stiže 1950. godine Tamo je, zajedno s Franom Petrinovićem, imao tvrtku Atlas Navigation Corp. te se posvećuje poslovanju s brodovima. Zajedno s kap. Ginom Matkovićem i uglednim američkim brodarom Jamesom W. Elwellom, utemeljuje brodarsku tvrtku Terrace Navigation Corporation, koja 1956. godine kupuje svoj prvi brod Sag Harbor. Bio je to jedan od legendarnih parobroda tipa Liberty, koji su trajno obilježili povijest pomorstva. Naime, u samo četiri godine u američkim je brodogradilištima bila izrađena golema, gotovo nepojmljiva flota od 2711 brodova.

Parobrod Sag Harbor (nazvan po uvali nadomak New Yorku u



26. Jedrenjaci i parobrod 1930.

kojoj je kap. Matković imao ladanjsku kuću) bio je izgrađen u brodogradilištu Permanente Metals Corp. (Shipbuilding Division) Yard No.2 u Richmondu, u Kaliforniji. Bio je brod dug 134,6 i širok 17,4 metara, od 7176 brutoregistrarskih tona, 4380 netoregistrarskih i 10.865 tona nosivosti. Pokretao ga je stapni parni stroj trostruke ekspanzije od 2500 KS, najvećom brzinom od 11 čvorova.

Kao i svi Liberty brodovi, i Sag Harbor bio je izgrađen za United States Maritime Administration (Pomorska uprava SAD-a), a na porinuću u kolovozu 1943. godine dobio je ime Jeremiah M. Daily. Nakon što je sretno preživio ratne godine, vlada ga prodaje 1947. Do dolaska u vlasništvo Babarovićevoj tvrtki 1956., mijenja dva vlasnika. Godine 1962. Sag Harbor je predan rezalištu u Jersey Cityju.

U to vrijeme tvrtka Terrace Navigation već ima drugi brod, veći turbinski parobrod znamenitog tipa Victory. I to su bili brodovi vrlo brze serijske gradnje, a pojavili su se potkraj rata, pa ih je bilo izgrađeno samo nešto manje od 500. Bili su nešto veći od Libertyja (dužina 138,75 i širina 18,94 metra, brutoregistrarske tonaže od 7637, netoregistrarske od 4620 tona i nosivosti 10.694 tone), ali zato osjetno suvremeniji, pogonjeni dvjema parnim turbinama ukupne snage 6600 KS te je za svoje doba plovio velikom standardnom brzinom od 16 čvorova.

Parobrod Jericho Victory bio je izgrađen za United States

Maritime Administration u brodogradilištu California Shipbuilding Corp. u Los Angelesu, 1945. godine, kao prvi Victory s tih navoza. Sudjelovao je u ratu na Pacifiku, a potom i kao transportni brod u korejskome ratu, pa ga je vlada odlučila prodati tek 1961. godine. Tada ga kupuje Babarović-Elwellova tvrtka Terrace Navigation, brod dobiva ime Thunderbird, a matična mu je luka bila New York. Sve do kraja brod će ostati u posjedu iste kompanije i nadživjet će kap. Antu Babarovića, koji umire 1964. godine. Početkom 1971. Thunderbird je prodan panamskoj kompaniji, u kojoj do odlaska u rezalište na Tajvanu iste godine, obavlja samo jednu plovdbu. S tim parobrodom i zauvijek završava brodarska dinastija Babarović.

5.4 BRODARSTVO NAKON 1945.

Milnarsko brodarstvo nakon 1945. godine praktički je neznatno. U više od 50 godina u upisniku trgovačkih brodova nalazimo jedan jedini brod milnarskih vlasnika, koji je bio tako mal da je na kraju upisan kao čamac. Riječ je o jedrenjaku Bijaka, dobro znanome Milnaranima, ali preskromnome da bi ostavio ikakva traga u pomorskoj povijesti mjesta.

Loger Bijaka izgrađen je u Malome Lošinj 1881. godine. Budući da je to bio uistinu mali brod, u arhivima je nemoguće naći podatke o njegovim prvim vlasnicima i imenima pod kojima je plovio.

Prvi put trag broda nalazimo 1940. godine, kada je upisan u Lučkoj kapetaniji Sušak u kategoriji brodova male obalne plovidbe pod imenom Marija. Brod je tada bio pod Račiščana, Antuna Unkovića i Braće Botica-Škafo. U njihovu će posjedu, po svemu sudeći, ostati sve do 1949. godine, kada brod nalazimo upisan u Lučkoj kapetaniji Dubrovnik pod imenom Vrbnik II i kao vlasništvo Kotarskoga autopoduzeća iz Blata na Korčuli.

Bio je to mali brod: dug 13,75 metara, širok 4,26 i visok 1,5 metara. Brutoregistarska mu je tonaža bila 16 tona, netoregistarska 12, a nosivost 25 tona. U to je vrijeme brodić imao ugrađeni pomoćni dizelski stroj Deutz od 18 konjskih snaga, pa je ponajviše plovio uz pomoć jedara.

Godine 1956. Vrbnik II prelazi pod okrilje Poduzeća „Prigradica“ iz Blata, koje mu ime mijenja u Vrbnik, pod kojim će ploviti do 1967. godine, kada postaje milnarski brod. U upisniku Lučke kapetanije u Splitu brod se pod imenom Bijaka prvi put spominje 14. lipnja 1967. godine, a kao vlasnik upisana je Poljoprivredna zadruga Milna. Iste godine u brod je ugrađen mnogo snažniji dizelski motor tvornice Torpedo, od 57 konjskih snaga, no brzina broda ostaje skromna - tek šest čvorova. Teško bi bilo i izračunati koliko je puta Bijaka preplovila Brački kanal ploveći iz Splita s najraznovrsnijim teretima prije nego što je prestala postojati kao brod.

U upisniku Lučke kapetanije u Splitu obavljeno je brisanje Bijake 1980. godine, jer je tada 99 godina stari jedrenjak upisan kao čamac. Tako je izbrisan i posljednji trag milnarskoga brodarstva.

5.5 MILNARSKA BRODOGRADNJA

„U povijesti jadranske brodogradnje u drvu Milna je ostavila značajnoga traga, premda je razdoblje intenzivne gradnje brodova trajalo relativno kratko u usporedbi s drugim brodograđevnim središtima, nešto više od stoljeća. Samo „zlatno doba“ milnarske brodogradnje trajalo je dvadesetak godina, a u kojima je izgrađen najveći dio jedrenjaka.“ (Žuvić, 1998.)

Zbog pomanjkanja pouzdanih podataka, a i izvora uopće, nemoguće je kazati kada točno počinje milnarska brodogradnja, a pogotovo izgradnja većih jedrenjaka koji mjesto i stavljaju na širu brodograditeljsku kartu. Ono što znamo jest da u drugoj polovici 18. st. u Milni nastaju dva brodogradilišta. Jedno na predjelu Pantera, za koje se smatra da je s radom počelo oko 1750., pripada obitelji Bonačić - Protti te je kasnije nazvano „škver“, a za drugo se smatra da je s radom počelo dvadesetak godina kasnije, i to u uvali Vlaška, a pripadalo je obitelji Dorić. Potonje je na prijelazu iz 18. u 19. st. prebačeno u milnarsku luku, na predio Brdo, gdje danas postoje hale nekadašnje

tvornice ribe Sardina.

Brodogradilišta su, kao i u većini otočkih mjesta na Jadranu, osnovana ponajviše za vlastite potrebe tamošnjih brodovlasnika, a Milna ih je imala mnogo. Milnarski su brodograditelji vrlo rano uspjeli doći na dobar glas te zadobiti povjerenje brodovlasnika na širem jadranskom prostoru. O tome najbolje svjedoči gradnja jednoga jedrenjaka za orebičke naručitelje još krajem 18. stoljeća.

U poznatome djelu „Pelješki jedrenjaci“ kap. Stjepan Vekarić donosi podatke koji svjedoče o vrlo razvijenoj brodogradnji u Milni u 18. stoljeću. To su i prvi pouzdani zapisi koji potvrđuju da je brodograđevna tradicija u Milni postojala već duži niz godina, jer su se pelješki brodovlasnici, ako nisu gradili brodove na domaćim navozima, odlučivali za narudžbe samo u provjereno kvalitetnim brodogradilištima. Iz tog je razloga vrlo značajan

podatak da je kap. Marko Orebić 1797. godine preuzeo u Milni jedrenjak, čije nam ime na žalost nije poznato, a koji je izgradio brodograditelj Mate Bonačić.

U Arhivskoj zbirci Cvita Fiskovića sačuvano je pismo koje je 15. lipnja 1796. godine kap. Orebić uputio kap. Matiji Fiskoviću u Veneciju i u kojemu ga izvješćuje kako mu se nedavno iz Milne vratio sin, koji je s majstorom Matom ugovorio gradnju jedrenjaka „koji će biti dug 52 stope bruto“. U pismu se nabrajaju detalji gradnje broda te navodi da će „ako brod ne bude porinut u kolovozu, brodograditelj platiti globu od 500 cekina“. Kap. Orebić u pismu moli kap. Fiskovića da mu pomogne oko nabave pulene u Veneciji i da je onda pošalje u Milnu. Pulena mora biti proporcionalna veličini broda te naglašava „neka bude uspravna na nogama, kako se sada običava postavljati“.



27. Brodogradilište Dorić 1916.

U narednih je sto godina u milnarskim brodogradilištima izgrađeno približno stotinu brodova, ponajviše pulaka te nešto bracara i trabakula, prosječne nosivosti 35 tona. Gradnja barka Teresina nosivosti 307 tona za obitelj Babarović godine 1847., bila je iznimka, jer prema dostupnim informacijama, na milnarskim se navozima brodovi tih veličina nisu se gradili ni prije, a što je zanimljivo ni poslije. Prema dostupnim podacima bilo je u Milni izgrađeno još samo sedam jedrenjaka nosivosti veće od 60 tona i svi su bili osjetno manji od Teresine: pulaka Ufanje (nosivosti 89 tona, izgrađena 1847. godine za bokeljske brodovlasnike Gopčevića i Kamenrovića), pulaka Mateo (nosivosti 74 tone, izgrađena 1855. godine za braću Jerolima, Frana i Marka Bonačić - Prottija iz Milne), pulaka Maria Carmelitania (nosivosti 70 tona, građena 1847. godine za Ivana Nazora iz Ložišća), pulaka Galito di Mare (nosivosti 64 tone, građena za Franu Babarovića iz Milne 1850. godine), pulaka Mala Tere (nosivosti 62 tone, izgrađena 1848. godine za Šoltanina Petra Andreisa), pulaka Miloš Obilić (nosivosti 62 tone, građena 1852. godine, a vlasnik joj je bio Aleksandar

Koračeni iz Trsta), trabakul Inocente Dalmato (nosivosti 61 tone, izgrađen 1851. godine za Marka i Špira Jelasku iz Splita).

Gradnja većih brodova osobito je intenzivirana sredinom 19. stoljeća, u takozvanom „zlatnom dobu“, da bi nedugo potom brodogradnja u Milni praktično nestala, barem ona vrijedna upisa u registre, a to se uglavnom odnosi na nešto veće jedrenjake dok manji brodovi nisu bili upisani pa o istima nemamo podatke. Tako je u razdoblju od 1836. do 1855. godine, u Milni izgrađeno više od 65 brodova, a prema dostupnim podacima najdinamičnija je bila 1851. godina, kada je isporučeno devet brodova. Po šest brodova bilo je izgrađeno 1850. i 1852. godine, a po pet 1838., 1849. i 1855. godine. U četiri godine kada je milnarska brodogradnja doživjela vrhunac svojega zlatnoga doba, od 1849. do 1852., izgrađeno je čak 26 brodova.

Nakon toga bilježimo strmoglavi pad brodogradnje pa je od 1856. do 1859. godine bio izgrađen samo jedan brod, i to pulaka San Biglio, nosivosti 47 tona. Sljedeće dvije godine označavaju konačni nestanak Milne s brodograđevne scene. Tako je 1860.



29. Čekanje na remont

godine bio izgrađen trabakul Nicoletto od 48 tona nosivosti, za Angela Kovačića iz Pučišća, a 1861. izgrađena je pulaka Minossetti, od 50 tona nosivosti, za Lovru Andreisa iz Grohota. Nakon toga nema traga novogradnjama s milnarskih navoza.

U brodogradilištima obitelji Bonačić-Protti i Dorić građeni su brodovi za vlasnike s velikog dijela istočne obale Jadrana, ponajviše s područja srednje i južne Dalmacije. U 19. stoljeću osobito se mnogo brodova gradi u Milni za hvarske pomorske obitelji, pa tako nalazimo podatke o čak deset jedrenjaka milnarske gradnje s matičnom lukom u Starome Gradu, tri u Hvaru i dva u Jelsi. Među njima su i neki od brodova građenih na samome početku stoljeća, poput pulake Modelo, nosivosti 23 tone, građene 1823. godine za Ivana Radičića iz Jelse, zatim pulake Marte, nosivosti 21 tone, izgrađene 1822. za četvero braće Burića iz Hvara, pa pulake Istanza Bille, od 23 tone, iz 1828., za Petra Marinovića iz Staroga Grada, i pulake Illustre, nosivosti 40 tona, građene iste godine za njegova sumještana Ivana Stalija. Zanimljivo je da dr. Oliver Fio u svojem radu „Brodari otoka Hvara 1878. godine“ (Pomorski zbornik 1962.) među tadašnjim hvarskim jedrenjacima nalazi samo jedan građen u Milni, i to upravo Illustre, koji je tada star točno 50 godina.

Uz brođare s otoka Hvara jedrenjake naručuju i Višani, pa u upisnicima nalazimo šest viških i dva komiška broda građena u Milni tijekom prve polovice 19. stoljeća. I brođari iz Splita, sa Šolte te iz drugih bračkih mjesta grade u Milni. Također nalazimo i primjere jedrenjaka građenih za vlasnike iz mnogo širega okruženja. Tako je u Milni u 19. st. izgrađeno čak šest trpanjskih jedrenjaka, među kojima je najveća pulaka Contesa Petromila, nosivosti 46 tona, izgrađena 1852. godine. Zanimljivo je da i brođari iz daleke Dobrote, pa čak i iz Budve grade jedrenjake u Milni. Tako godine 1826. Špiro Kosović iz Dobrote gradi pulaku Carrier od 34 tone nosivosti, iste godine Juraj Tripković preuzima pulaku Erse nosivosti 32 tone, a 1838. Dobročani Ante Dapčević i Filip Petričin grade u Milni pulaku Speranza.



28. Remont brodova u milnarskom brodogradilištu u drugoj polovici 20.st., bivše brodogradilište Dorić

Dva jedrenjaka milnarske gradnje nalazimo upisana i u Budvi. To su trabakul Giovanina, nosivosti 33 tone, izgrađen 1851. za Stanislava i Spira Petrovića, te pulaka Vero Gallante Buduano nosivosti 25 tona, izgrađena 1843. godine, a vlasnik joj je Jure Markičević.

Kao što je ranije više puta napomenuto, podaci o brodarstvu, ne samo bračkom nego i šire na ovim prostorima, su često manjkavi i mnogi brodovi nisu upisani u registre. Iz istog razloga nikad nećemo saznati koliki je dijapazon milnarskog brodarstva i brodograditeljstva, ali prema dostupnim podacima možemo dobiti sliku o prisutnosti jedrenjaka milnarske gradnje širom Jadrana.

Uz već spomenute brodove zanimljivo je istaknuti da su dva broda bila upisana u Stonu: pulaka Potente, nosivosti 27 tona, građena 1827. godine za Ivana Radića, i pulaka Sokolić, od 20 tona nosivosti, građena za Antona, Ivana i Matu Vlašića 1850. godine. Matičnu luku u Šipanu ima pulaka Petra Kustića San Giorgio, nosivosti 35 tona i građena 1850. godine, a u Slanome pulaka Angelo Custole Vicka Stalića, nosivosti 32 tone, a građena u Milni još 1828. godine. Na jugu Dalmacije nalazimo i malu pulaku Unione, nosivosti samo 18 tona, izgrađenu 1852. za Stjepana Senegovića iz Janjine te drugi mali brod, pulaku Felice, od 21 tone nosivosti, građenu 1841., čiji je vlasnik i zapovjednik Stjepan Adum iz Lovišta.

Sjevernije na Jadranu su brodovi milnarske brodogradnje rjeđi pa tako na Rabu nalazimo upisanu pulaku Carriere, nosivosti 21 tone, čiji su vlasnici Šimun Spalati i Klaro Linci, na Silbi pulaku S. Antonio, nosivosti 43 tone i izgrađenu 1848. godine za Dinka Sambunjaka te u Kraljevici pulaku Giorgio Santo, nosivosti 33 tone i izgrađenu 1844. za Ivana Antičevića i Petra Arnerića.

Kako Žuvić (1998.) piše: „*Kamo su sve plavi putovi odveli stotinu milnarskih jedrenjaka, kakve su sudbine doživjeli i koliko su godina plovili, možemo samo slutiti. Sve su to bili mali jedrenjaci, o kojima pomorski registri ne objavljuju podatke, osobito ne koncem 19. i u 20. stoljeću.*“ Ipak, o jednome milnarskome brodu, koji je doživio i stogodišnjicu, nalazimo, makar i skromnoga, traga. U Pomorskom godišnjaku za 1954. godinu prvi put su objavljeni podatci za više od 650 tadašnjih jugoslavenskih brodova zapremine veće od 11 brutoregistarskih tona. Među njima je i jedan jedini građen u Milni, upisan u Šibeniku kao vlasništvo Tvornice elektroda i ferolegura, jedrenjak Sretna majka. Građen je u Milni 1850. godine, bio je dužine 13,92 i širine 4,73 metra te baždaren na 26 brutoregistarskih tona, 20 netoregistarskih i 50 tona nosivosti. Imao je pomoćni dizelski stroj od 24 konjske snage i plovio brzinom od pet čvorova. Ostaje tajna pod kojim je imenom taj brod, star već 104 godine, zaplovio s milnarskoga



30. Brodovi čekaju remont u združnom u milnarskom brodogradilištu, druga polovica 20.st.

navoza. Vrlo brzo, već 1957. godine, brod Sretna majka nestaje iz šibenskoga upisnika. Te mu je godine izvađen i skromni pomoćni motor i jedrenjak je upisan u Upisnik plutajućih objekata kao teglenica (maona) MA 61.

Postupnim prijelazom milnarskih brodovlasničkih obitelji na velike jedrenjake, a kasnije i parobrode, kojima milnarska, u širim razmjerima relativno mala brodogradilišta, nisu dorasla, od šezdesetih godina 19. stoljeća u Milni kopni brodograđevna djelatnost. Obavljaju se i dalje popravci brodova, a gradnja novih plovila svodi se na izradu manjih drvenih čamaca. Na prijelazu stoljeća, 1900. godine, statistike bilježe samo tri čamca izgrađena u radionici obitelji Dorić, koja ostaje i jedini nasljednik bogatih brodograđevnih tradicija iz 18. i 19. stoljeća. Ta radionica nastavlja djelovanje i između dva rata, a 1936. godine pridružuje joj se svojom radionicom brodograditelj August Marinović. No, prema službenim podacima za 1939. godinu, u objema je radionicama bilo zaposleno ukupno sedam radnika, što svjedoči o njihovom skromnom poslovanju. Tijekom 1939. u radionici braće Dorić izgrađen je samo jedan novi čamac, a obavljani su popravci na sedam čamaca i četiri jedrenjaka. U radionici Augusta Marinovića bila su sagrađena tri nova čamca te obavljani popravci na pet čamaca i dva jedrenjaka.

Premda u skromnom obliku, brodogradilište braće Dorić nastavlja milnarsku brodograđevnu tradiciju i nakon Drugoga svjetskoga rata. Tako u prvome službenome popisu brodogradilišta na Jadranu, što ga je provelo Ministarstvo

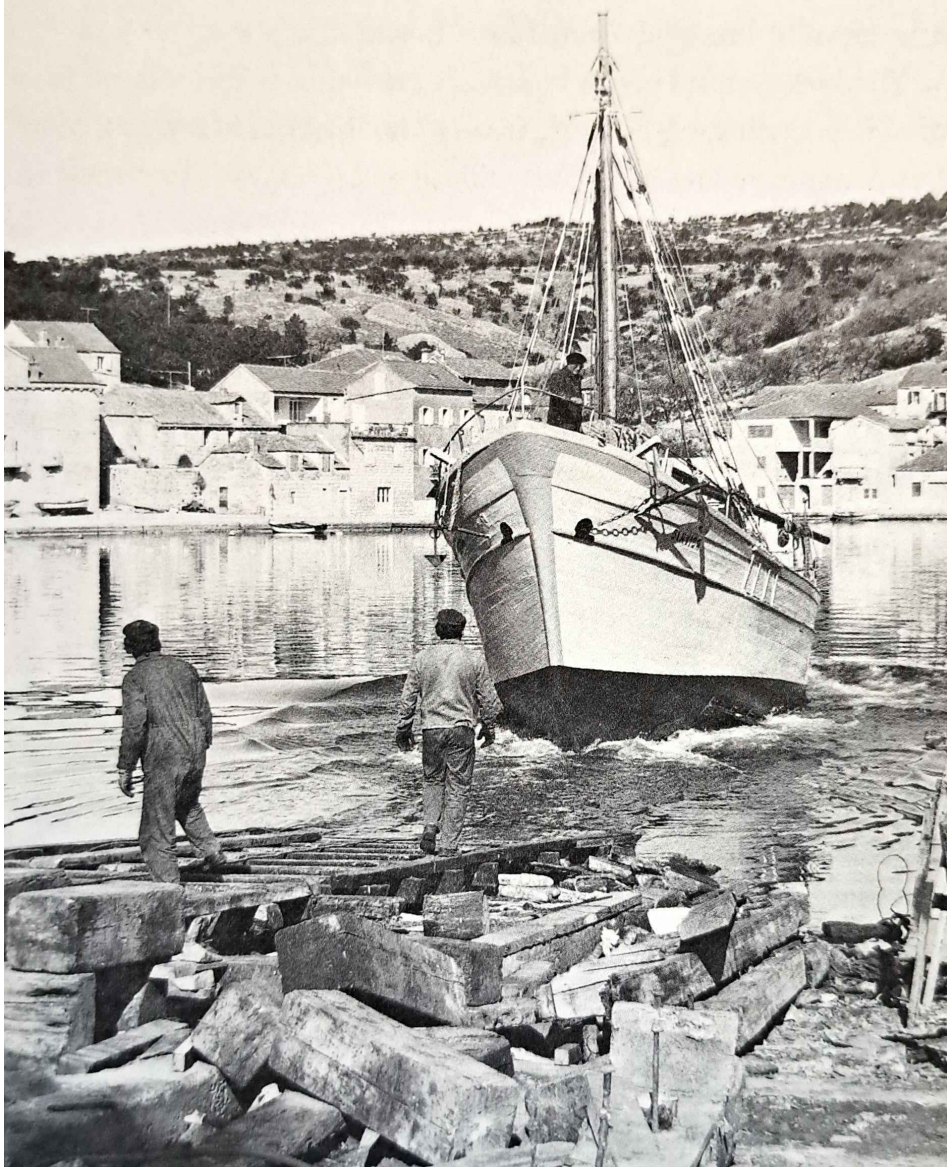
pomorstva FNRJ 1951. godine, nalazimo i ono braće Dorić, a kao predmet poslovanja navodi se „gradnja ribarskih i sportskih čamaca te popravak drvenih brodova do 40 tona nosivosti“. U kasnijim se publikacijama objavljuje podatak da je brodogradilište utemeljeno 1775. godine te da ima ukupno četiri zaposlena.

Radionica braće Dorić poslužila je kao temelj nastanku donedavnog milnarskoga brodogradilišta, utemeljenoga 26. lipnja 1961. godine pod okriljem tada nastale Poljoprivredne zadruge Milna. Na milnarskim se navozima ne grade brodovi, nego tek manji čamci, ali se intenzivno razvija djelatnost brodograđevne, te Milna doskora postaje jedno od središta remonta drvenih brodova na Jadranu. Već sredinom sedamdesetih godina bilježi se prosječno više od stotinu brodova na remontu godišnje, a sve češće se milnarskim kalafatima povjeravaju složeni poslovi temeljitih rekonstrukcija drvenih brodova. Mnogi su stari jedrenjaci u Milni pretvoreni u posve nove brodove, najčešće za nautički turizam i kočarenje. I osamdesetih godina uobičajena je slika i po desetak jedrenjaka koji, navlastito uoči turističke sezone, čekaju na popravak i uređenje u Milni. Šire se i navozi milnarskoga „škvera“, koji može primiti brodove do 30 metara duljine, težine do 150 tona i s gazom od 3,5 metra. Uz osnovnu djelatnost milnarski brodograditelji izrađuju i velike količine vesala za potrebe većine graditelja čamaca na Jadranu.

Godine 1990. Poljoprivredna zadruga Milna udružila se s ACI marinom, nakon čega i pogon brodograđevne prelazi u sastav te tvrtke.

Od 1. veljače 1996. godine milnarsko brodogradilište poslovalo je pod okriljem tvrtke Bračanka Seafood, ribarskog magnata s Novoga Zelanda, podrijetlom Bračanina, Ive Šimunovića. Isto je ugašeno 2009. godine.

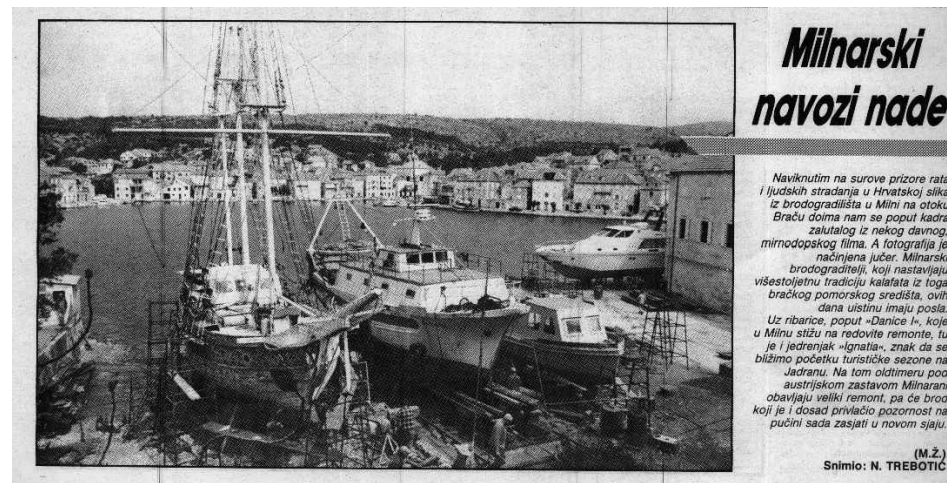
Na kraju zapisa o milnarskoj brodogradnji vrijedno je napomenuti da su članovi obitelji Bonačić-Dorić početkom 20. stoljeća imali veliko remonto brodogradilište za željezne brodove u čileanskoj luci Punta Arenas.



31. Porinuće obnovljene Slavice 1970.



32. Brodovi na navozu 1970.



33. Članaka iz Slobodne Dalmacije 1992.

Milnarski navozi nade

Naviknutim na surove prizore rata i ljudskih stradanja u Hrvatskoj silka iz brodogradilišta u Milnu na otoku Braču doima nam se poput kadra zlatnog iz nekog davnog, mirnodopskog filma. A fotografija je načinjena jučer. Milnarski brodograditelji, koji nastavljaju višestoljetnu tradiciju kalafata iz toga bračkog pomorskog središta, ovih dana uistinu imaju posla. Uz ribarice, poput «Danice I», koje u Milnu stižu na redovite remonte, tu je i jedrenjak «Ignata», znak da se bližimo početku turističke sezone na Jadranu. Na tom oldtimeru pod austrijskom zastavom Milnarani obavljaju veliki remont, pa će brod koji je i dosad privlačio pozornost na pučini sada zasjati u novom sjaju.

(M.Ž.)
Snimio: N. TREBOTIĆ

6. RIBARSTVO U MILNI

Prvi žitelji milnarskog područja, kroz 17. stoljeće su se uglavnom bavili stočarstvom i ponešto poljodjelstvom. S vremenom, kao i svako mjesto na obali, a i kako je sama toponimija i priroda tamošnjeg okoliša nalagala, bilo je neminovno da se živi od ribarstva. Taj zaljev, dugi i vijugavi niz uvala bio je savršeno mjesto za sklanjanje brodica i izlaz na Splitska vrata gdje su bili povezani sa svim lovištima.

S takvim tipom privrede živi se do pred kraj 18. st. kada Milnarani grade brodice za trgovinu po Jadranu. U 19. stoljeću Milna broji gotovo 3500 stanovnika i pozicionira se kao snažno trgovačko mjesto, a zasigurno najjače takvo središte za opskrbu svim tipovima artikala na Braču. Razvija se u to doba pomorstvo pa sve ugledniji milnarski brodovlasnici grade i velike jedrenjake za trgovinu na širem području. Krajem istog stoljeća, Milnarani iskorištavaju pojavu filoksere, koja je tada zahvatila vinograde zapadne Europe, pa sve karte bacaju u nagli razvitak poljoprivrede vezan, osim uz masline, za proizvodnju tada veoma traženog vina. Ipak, i u tim dinamičnim i progresivnim vremenima za stanovništvo Milne, ribarenje ostaje kao stalna djelatnost.

Na prijelazu u 20. stoljeće, postupnim nestankom jedrenjaka, na kojima se i temeljila pomorska aktivnost Milnarana, te propašću zasađenih vinograda zbog filoksere koja je sad već zahvatila i naše krajeve, privredna aktivnost u Milni jenjava. Vinograde obnavlja tek nekoliko obitelji koje su mogle materijalno prebroditi krizno razdoblje zahvaljujući ušteđevini ili drugim prihodima. Većina stanovništva, a poglavito mladi ljudi emigriraju u prekomorske zemlje, pretežito u Južnu Ameriku. Svim uspješnim egzibicijama, kojima su se Milnarani etablirali kao bogato i uređeno mjesto na pomorskoj, ali i onoj gospodarskoj karti, došao je kraj. Vraćaju se tako Milnarani opet svojim korijenima i privredi koja im se prirodno nametnula, ribarstvu. Od tada se, pa do kraja 20. st., sve više ulaže u ribarstvo kao glavnu gospodarsku granu, a Milna je slovila kao manje - više ribarsko naselje.

Početak 20. stoljeća u Milni su u uporabi gotovo svi mogući ribarski alati, koje nalazimo poglavito u obiteljima Labetić, Poklepović, Harašić i u nekih pojedinaca. Tada je od najvećeg značaja lov na srdele, koji se obavljao po mraku za vrijeme ljetnih mjeseci. Gdje koja ribarska družina lovi, odnosno na kojoj „pošti“, odlučivalo se izvlačenjem tzv. „velikim brušketom“ koji se održavao uglavnom na Hvaru. Na njemu su sudjelovali paruni (vlasnici) mreža i brodova s područja Brača, Hvara i

Visa (bračko-hvarskoviška biskupija). Postojao je i „mali brušket“, koji se izvlačio pri Lučkoj kapetaniji u Milni za milnarske i sutivanske ribare, s ciljem da rasporedi ribolov na pošte koje su nakon velikog brušketa ostale prazne ili u slučaju kad se na njima ne bi pojavila družina određena izvlačenjem velikog brušketa. Zabilježeno je da su nekih godina u uvale oko Milne dolazili ribari s Visa, kad srdele nije bilo oko njihova otoka. Često bi se na istoj pošti zatekle i dvije družine, pa se tada pogađalo; prednost je imao svakako onaj tko je došao prvi, ako pošta nije bila po brušketu određena drugom. Ako je ribe bilo u izobilju, onda se pogodbom lovilo zajednički. Između dva rata, tj. do Drugoga svjetskog rata u Milni je lovilo srdele 5 mreža potegača tzv. litnjih trata, a lovilo je 5 družina na čelu s vlasnikom mreža i brodova, parunom.

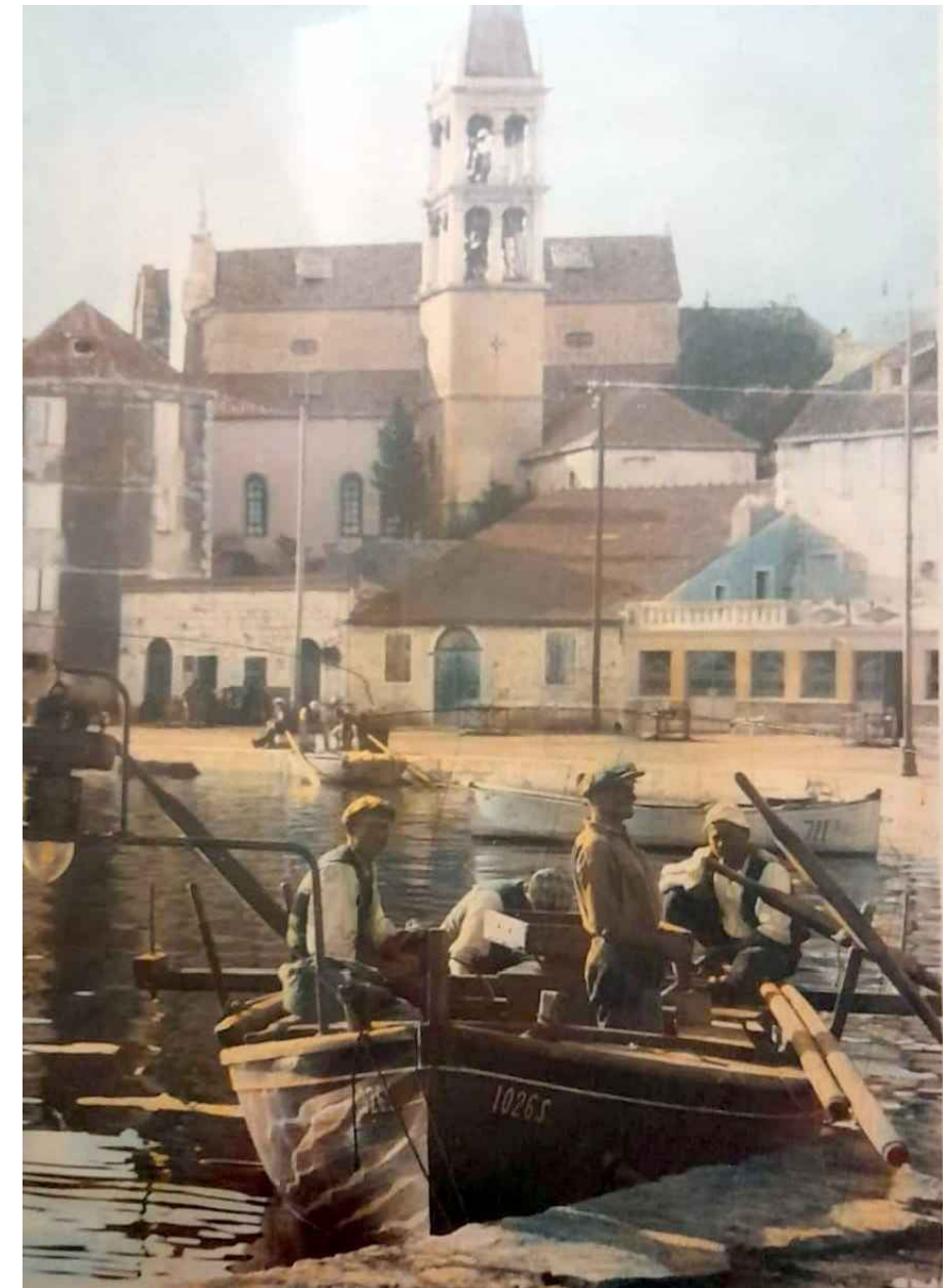
Parun Luka Poklepović lovi s 5 brodova, među kojima su 2 leuta, od kojih je jedan motorni. To je prvi motor na ribarici u Milni, koji bi prilikom odlaska u ribolov vukao drugi leut, 2 svičarice i „malu barku“. Prednost motora je svakako bila u bržem i pravovremenom dolasku na udaljene pošte oko Hvara, Visa itd.

Braća Labetić, Ante i Niko, zvani Škrvan, (nadimak vjerojatno potječe od talijanske riječi scrivano = pisar) posjeduju za ribolov na srdele ljetnu potegaču i 5 brodova: 2 leuta, 2 svičarice, te guc, umjesto male barke. Oni također nabavljaju motor koji montiraju na leut.

Ribarski su motori bili jednocilindrični, na naftu ili petrolej. Gorivo su ribari dobivali po povlaštenoj cijeni, a motor se palio grijanjem glave motora let-lampom. Mreže potegače za srdele posjedovali su još: Roko Harašić, s jednim leutom i 2 svičarice; para Jere Žuan Harašić posjeduje 3 barke i leut, Jerko Harašić Čare, koji gotovo do Drugog svjetskog rata ide na vesla, ima leut i 2 barke svičarice.

Svaka družina na čelu s parunom brojila je 12 do 14 ljudi. U svakoj su svičarici u vrijeme ribolova bili po jedan svičar i šijavac, koji je veslima zadržavao položaj broda. Za vrijeme jačeg vjetrova, bila su 2 šijavca tj. 4 vesla. Parun je donosio odluku kad se mreža spušta u more, kako se riba skupljena „pod sviću“ gradi mrežom te gdje svičarice započinju sa svijetljenjem.

Priprema i održavanje alata bila je dužnost vlasnika brodova i mreža. Mreže su tada bile pletene pamučnim nitima, pa su se lako parale. Iz tog su se razloga jutrom, nakon ribolova, mreže



34. Ribari na predjelu Pantera 1936.

prostirale po milnarskoj rivi, i to: Harašići od Wande kanuna do Sv. Nikole, a Labetići i Poklepovići u Panteru. Mreže su se za dana morale osušiti i skrpiti. Mreže je krpio sam parun ili često netko stariji iz njegove obitelji koji nije sudjelovao u ribolovu. Na noć se lovilo prosječno od 500 do 600 kg srdela, inćuna i druge plave ribe. U povoljnim godinama katkad je ulov znao dosegnuti i 1500 do 2000 kg po mreži. Pamte se i ulovi do 10.000 kg samih inćuna (Poklepović).

Ulovljena se riba prodavala tvornici u Milni, koja je mogla otkupiti samo ograničene količine pa se ostalo nosilo na ribarnice u Split i dalje, a dio su neki gospodari solili i slanu ribu prodavali tvornici ili drugdje.

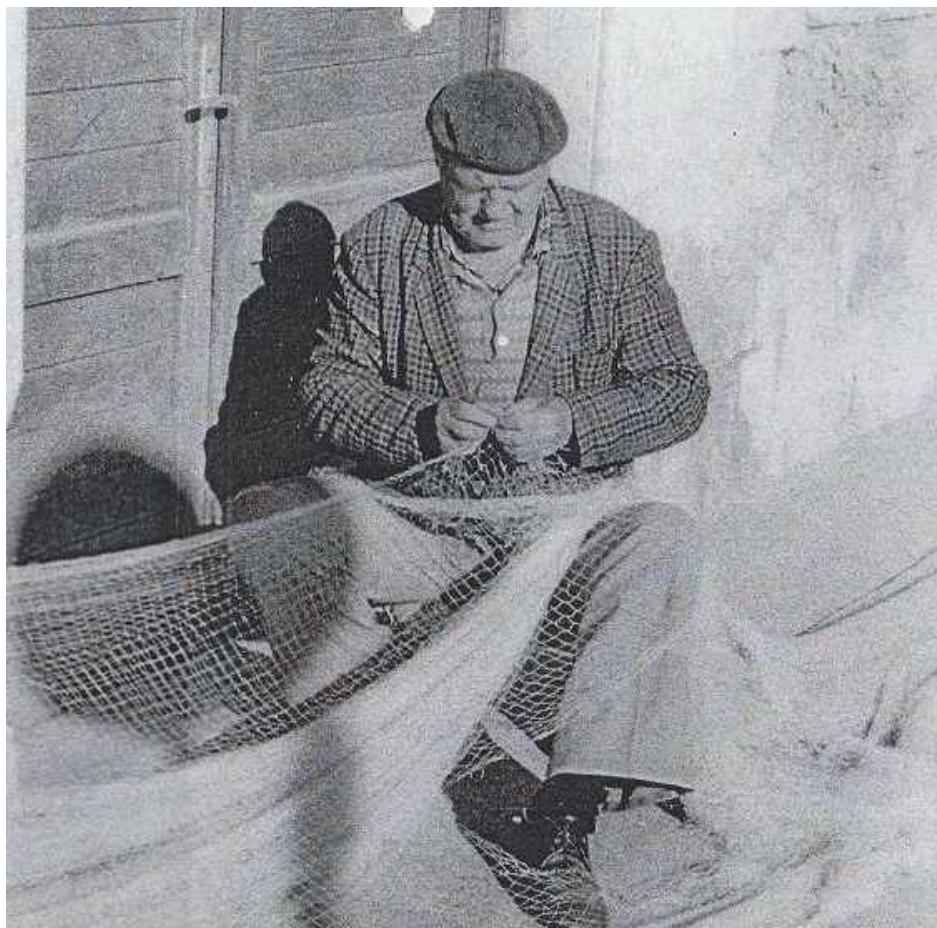
Dobit od ribe dijelila se na sljedeći način: gospodaru za održavanje mreža i brodova, za gorivo i petrolej te za alat išla je 1/2 dobiti. Od druge polovine po dva dijela imali su parun, svičar i šijavac. Svi ostali primali su po jedan dio.

Kao što je ranije spomenuto, plava riba lovila se po mraku u ljetnim mjesecima dok se u drugom dijelu godine, za proljetnih, jesenskih i zimskih mjeseci, ribarilo se drugim alatima.

U Milni je bio raširen lov mrežama migavicama, koje se prilikom potezanja zatvaraju poput oka, po čemu su i dobile naziv. Tim se alatom lovilo ljeti i zimi, ponajviše bukve, girice, srdelice i sl., a kako se mreža vukla po dnu, u njoj bi se našla i poneka pridnena riba. Slična migavici je i mreža girarica (posjedovao ju je Poklepović i drugi), na kojoj se oko pri izvlačenju ne zatvara te oka ostaju otvorena da riblji mlađ ne ostane u mreži. Migavicom je bilo zabranjeno loviti u siječnju, veljači i ožujku. Na jednoj mreži bilo je uposlano 7 do 8 ljudi. U Milni je između dva rata lovilo desetak migavica, koje su posjedovali Poklepovići (1), Labetići (2), para Jerek Harašić (2), Jerko Harašić (2), Luka Kalambrija (1), braća Buzolići, Bežini (2) itd. Može se reći da je ukupno na toj vrsti ribolova bilo uposlano oko 100 osoba. Migavicama i giraricama lovilo se uglavnom po uvalama, prema Bobovišću, oko Milne, u Splitskim vratima,



35. Ribari krpaju mrežu na Panteri 1950.



36. Krpanje mreže pred konobom

izvan Šolte. Na jedan potez izvuklo bi se u prosjeku 2 do 3 kašete ribe (kašeta = plitki drveni sanduk za ribu, sadržavala bi od 15 do 20 kg ribe, nazivana je još i pajer).

Tijekom ribolova noću i danju svaki brod je mogao donijeti 40 do 50 kašeta ribe, ali najčešće se iz ribolova dolazilo sa 15 do 20 kašeta bukava i girica.

Zapaš (tramata) način je lova uglavnom na oboritu, bijelu ribu. U Milni su između dva rata mreže za takav ribolov imali Luka Poklepović, braća Labetić, Niko Buzolić Beže i njegovi sinovi, Roko Harašić, para Tade Harašić, Jerko Harašić Žare. U svakoj barci bilo je zaposleno 6-7 ribara, a ulov je dnevno dosezao u prosjeku 70 do 80 kg ribe po barci. Lovilo se na bližim i udaljenim poštama, katkad po uvalama oko same Milne (Mali bok, Gavunišće, Bijaka), ali veslalo se i jedrilo do hvarskih, viških, korčulanskih i peljeških voda. Ribarilo se oko Sveca, Biševa te je često dolazilo do razmirica, osobito s korčulanskim i pelješkim ribarima. Postoji čak anegdota da su Milnarani, progonjeni, prenijeli svoju gajetu na ruke preko Pelješca i spustili je u Neretljansku blatilju, kako bi izmakli Orebićanima.

Ulovi su znali biti i veći od 100 kg po potegu, a katkad su ulovi po barci prelazili 2000 kg zubataca i druge bijele ribe. Ulov se prodavao najčešće na ribarnicama u Splitu i dalje, ali dobar bi dio bio prodan u Milni nakupcima. Nakupci su bili Nikola Bonačić (Vele Dome), Josip Labetić (Badalo), Luka Lozić (Planicar). Svakog su jutro zimi i ljeti nakupci parobrodom Pašman vozili u Split na prodaju i do 70 kašeta (pajeri) ribe,

najčešće od 40 do 50, a zimi su vozili većinom girice, bukve itd. Osim te ribe, ulovljene migavicom i giraricom, nakupcima se povjeravala i riba iz zapaša. Uglavnom se radilo o 100 do 200 kg bijele oborite ribe. Najčešće bi Mikula Buzolić Beže, koji je često lovio na udaljenim poštama, znao nakupcima na povratku iz ribolova povjeriti i do 300 do 400 kg bijele oborite ribe. Riba se tada povjeravala nakupcima „na riječ“ te bi se tek nakon prodaje u Splitu ribarima isplatila preuzetu količina ribe prema postignutoj cijeni na splitskoj ribarnici. Osim zapaša (tramate) pojedinci, kao braća Labetić, para Tade Harašić, Baba, Roko Harašić, para Žuan Harašić, braća Icević i dr., lovili su mrežama stajaćicama zvanima pripošt, što dolazi od riječi pripoštati, tj. premjestiti. Mreža se tako svakih nekoliko sati podizala iz mora, vadila ribu, a potom opet mreža spuštala na drugo mjesto. Radilo se to ponajprije iz straha pred dupinima, koji bi mrežu gotovo posve rastrgnuli kad bi naišli na mrežu punu ribe. Mreže su tada bile končane i relativno skupe. U Milni se lovilo i kočicama tako su braća Icević posjedovali kočicu za lov na girice.

U Milni se većim vršama lovilo i jastoge, a isti su čuvani u drvenim sanducima (jastogerama) pod morem. Ti sanduci sa živim hlapovima i jastozima nalazili su se „Pod zemljicu“, na mjestu današnje ACI marine, i na Bužicu, gdje je pumpna stanica. Rakovi bi se na životu održavali strujanjem mora kroz sanduke. Rakovi bi se po narudžbi vadili iz sanduka i prodavali.

Nekolicina milnarskih ribara bi, uglavnom ljeti, brodicama išla u ribolov na „kačenicu“. Kanjce, pirke škarpune i sl., prodavali bi u popodnevnim satima. Ostali bi ljeti postavljali parangale, najčešće na iglice (Mato Mladinić). To su bili dugi plivajući parangali sa po nekoliko stotina udica, a dnevni je ulov bio 2 do 3 kašete iglica. Na proljeće i ljetu pojedinci su s obale lovili komarče, lubine i sl., a drugi bi polagali vrše, većinom po milnarskim uvalama nedaleko od obale. U vršama su se kao meka većinom koristile glave od srdela, svježe ili posoljene, koje su se nabavljale u tvornici sardina. U vršama su neki lovili dnevno po 5 do 6 kg ribe i glavonožaca. Ljeti bi se u Milni lovilo i „pod sviću“ s ostima. Najčešće se „svitlilo“ acetilenskim lampama, nedaleko od obale, i lako se moglo uloviti po nekoliko kilograma ribe u par sati do pola noći.

6.1 RIBARSKA ZADRUGA

Nakon Drugoga svjetskog rata dana 19. siječnja 1947., u Milni je utemeljena Ribarska zadruga, a brojila je oko 50 članova zadrugara, koji su pri radu bili razdijeljeni u manje družine. Zadruga je na početku posjedovala 12 brodova, i to najprije 4, a poslije 6 leuta, od kojih neke s motorima, 8 svičarica, od kojih su dvije bile motorizirane.

Ipak, takvim je postupkom tvornica radila sve do godine 1968., kad je postupak izmijenjen uz nabavu novih strojeva, pa se novom linijom proizvodnje i postupkom bez prethodnog prženja, moglo dnevno preraditi bez zastoja i do 7000 kg ribe. Osim srdela i druge male plave ribe tvornica je prema narudžbi i nabavi sirovina prerađivala i tunjevinu, palamidu, te proizvodila i antipast i filete od slanih srdela u ulju. Bilo je pokušaja da se prerađuje i meso od oslića. Tunjevine i sličnih prerađevina dnevno se moglo isporučiti od 20 do 22 tisuće kutija, a slanih fileta, tj. kutija antipasta od 3000 do 4000 komada.

Od godine 1968. tvornica, prema riječima Stjepana Marinovića, njezina direktora u to vrijeme, upošljava do 120 djelatnika. U međuvremenu radni su prostori prošireni izgradnjom novih objekata uz postojeće, a od značenja je izgradnja „ledane“ na ugljen, što je omogućilo veći otkup ribe i kontinuitet proizvodnje. No, pokazalo se da je i kapacitet te ledane nedostatan da bi bila rentabilna.

Tvornicu je 90-ih u postupku privatizacije kupila tvrtka Šimunović iz New Zelanda te je za potrebe tvornice nabavila 12 kočarica s planovima za preradu rakova i općenito pridnene ribe. Poteškoće su nastale kad se za tih 12 brodova nije mogla skupiti posada u Milni, a ni dalje, pa je ribario tek manji dio brodova, tako da je i proizvodnja, u nestanku sirovine, opala. U tvornici je krajem 90-ih bilo zaposleno od 40 do 50 djelatnika, uključujući i posadu sa 3 kočarice. Prerada se potom svela na proizvodnju kutija tunjevine i srdela u ulju u ograničenim količinama. Tvornica je konačno ugašena 2011. godine.



39. Tvornica ribe 2005.



40. Pogled s brda na sjevernoj strani na „Zonu industirale“ na južnoj strani uvale 2005.



41. S lijeva na desno: Bijela kuća (nekadašnji parni mlin), Škver (milnarsko brodogradilište), Tvornica ribe Sardina. Fotografija iz 2005.

7.URBANISTICKA GENEZA

Milna se, gledajući kroz prizmu povijesti ovdašnjeg kraja, razvila prilično kasno. Taj duboki i mirni splet uvala na zapadnom dijelu Brača, koji te kao „pirija“ iz grotla neveri i otvorenog mora na vratima srednje Dalmacije, uvlači u sigurnost svoje nutrine, oduvijek je bio privremeno pristanište gusarima i onima koji su za obični puk predstavljali opasnost. Samo je jedan izvor vode na dnu uvale bio razlog da se tu pronade pokoji spomen na život prije 16. st., kojeg je tu ostavio koji pastir što je s uzvisine prema Splitskim vratima promatrao uzburkano more i silne brodove što su tuda plovili.

Kada se situacija na Jadranskom moru smirila, a opasnost po puk polagano okopnjela, Bračani su se spustili natrag u svoja mjesta na obali. Tom su prilikom pojedini uvidjeli potencijal milnarske uvale pa se odlučili smjestiti baš tamo. Kao temelj svakog ondašnjeg mediteranskog mjesta, utvrda i crkvice u vlasništvu obitelji Cerinić pobrinuli su se za osjećaj sigurnosti žitelja Milne. Kako svako mjesto mora negdje početi, jugozapadne padine otoka Brača poslužile su poljoprivrednicima, a mirne uvale ribarima. Više od toga se nije ni moglo dok se 1646. Milna nije odvojila kao samostalna župa na čelu sa spomenutom Crkvom sv. Marije. Takvo priznanje stavilo je Milnu na kartu kao veće i ozbiljnije naselje koje sada vodi evidenciju o stanovništvu, djelatnostima i urodu ili ti ga općem stanju mjesta koje pomaže u daljnjem razvoju istog.

Dok je većinu bračkog stanovništva činilo plemstvo, ali otvorenog tipa, koje je u svoje redove primalo i pomorce, zanatlije i druge profesije, Milna je pak bila izrazito građansko mjesto, u kojemu su plemićke obitelji bile rijetke. Njezini su žitelji bili težaci, ribari i mornari. Tako su se ti građani sredinom 18. st., s obzirom da su pred sobom imali „tabulu rasu“ odnosno mjesto tada staro tek nekih dvjestotinjak godina koje nije imalo utkane obrasce ponašanja niti jednu ili više djelatnosti po kojoj bi bili prepoznatljiviji, kao što je bio slučaj s drugim uspješnim mjestima na Braču (Nerežišća - poljoprivreda, Pučišća - kamenarstvo), odlučili okrenuti brodarstvu. Svjesni svoje iznimno dobre geostrateške lokacije, Milnarani sredinom 18. st. otvaraju dva brodogradilišta kojima opskrbljuju tamošnje brodovlasnike koji svjesno Milnu, zbog mirne luke i lokacije, postavljaju za matičnu luku svojih brodova.

Milna kao mjesto nije produkt pukog preživljavanja već nastaje i razvija se u vremenu kada su uvjeti za siguran i miran život ispunjeni. Takva situacija pružila je Milnaranima mogućnost planiranja smjera u kojem kao mjesto žele ići.



42. Pogled prema zapadu: vide se parni mlin (Bijela kuća) s dimnjakom i parobrod dok se prema desno proteže mjesto. 1913.

Otvaranjem brodogradilišta otvorila su se i radna mjesta, brojni jedrenjaci tada svoje mjesto traže u toj sigurnoj luci gdje dobivaju i posadu. Takvim spletom okolnosti, naravno, jača i trgovina pa već krajem 18. st. bilježimo odlazak milnarskih brodova, posade i brodovlasnika po cijelom Mediteranu. Potaknuti takvim trgovačkim uzletom, Milnarani sve više ulažu i u poljoprivredu pa kroz 19. st. postaju najveći proizvođači i izvoznici ulja i vina na Braču. I dok je Nerežišće opskrbljivalo Brač, Milna je opskrbljivala Veneciju i ostatak Jadrana. Brodogradilišta su vrhunac doživjela sredinom 19. st. kada grade izniman broj relativno velikih jedrenjaka ne samo za milnarske brodovlasnike već i druge s područja istočne strane Jadrana. Na kraju krajeva ime Milna je hrvatska riječ, a znači plitku pjeskovitu ili muljevitou uvalu, luku. To je uistinu njezino

značenje jer je bila plitka i muljevita što je značajno za njen gospodarski razvoj u vidu brodograditeljstva.

Do kraja 19. st. milnarski su brodovlasnici nadišli kapacitete brodogradilišta pa ta djelatnost opstaje samo na izradi manjih jedrenjaka i ribarskih brodova. Brodovlasničke obitelji su pak s druge strane nastavile rasti i okrenule se prekooceanskim jedrenjacima, a kasnije i velikim parobrodima koji su za matičnu luku imali Milnu iako tamo više nisu dolazili. Bez obzira na to, njihov utjecaj na život milnarana je bio od iznimne važnosti kako su na njima i dalje radili upravo Milnarani. Oni su tako nadišli okvire ruralne sredine i vidjeli svijeta što se odrazilo i na arhitekturu i urbanizam.



43. Pogled iznad parnog milina prema sjevernoj obali uvale



44. Milnarska svakodnevnica i impozantne kuće na riv početkom 20.st.



45. Ribarska barka

Kako navodi Kečkemet (1998.): „*Pomorstvo je, međutim, uglavnom u osamnaestom i devetnaestom stoljeću, uvjetovalo urbanizaciju tih do tada pretežno ruralnih naselja. Ujedno su i milnarski pomorci, kapetani i mornari upoznivali ostale naše i inozemne gradove i njihovu razvijenu civilizaciju, pa i arhitekturu, s višim stambenim standardom i stanovitom dozom reprezentacije kojoj je to novo građanstvo težilo. Upoznali su i razvijenije urbanističke tekovine mediteranskih gradova i nastojali napredno i razvijeno primijeniti i u svome zavičaju, u svome naselju, koje je tako od seoskog postalo gradsko, bez obzira na relativno maleni broj stanovnika, jer grad se od sela ne razlikuje većim brojem stanovnika, nego razvijenijom urbanom organizacijom i odgovarajućim ne samo individualnim stambenim nego i zajedničkim javnim sadržajima i građevinama.*“

Milna se iz tipa srpastog naselja koje ima pretežno ruralni izgled s kamenim kućicama, prizemnicama i jednokatnicama u dnu zaljeva, preobrazila u iznimno urbanizirano mjesto.

Kroz 18. i 19. st. u prednjem planu, odnosno pročelju Milne, smjestile su se s reprezentativnom fasadom impozantne dvokatnice i trokatnice bogatih građana, pretežito

brodovlasnika, dok su iza njih po slojnicama, povezane dvama horizontalnim pravcima tj. kalama, slijedile siromaške kuće ribara i poljoprivrednika. Izgradila se škola, povećala crkva, projektiralo i izgradilo upečatljivo groblje, nasipavala se obala širila riva, napravljena su dva pjoverta s gustirnom kao i dvije vjetrenjače kasnije zamijenjene parnim mlinom, a postojala su čak i dva velika đardina oplemenjena biljem iz cijelog svijeta. S vremenom su došli i knjižnica, orkestar i sportovi (gimnastika, jedrenje, nogomet) - sve ono što društvenu strukturu jednog malog mjesta čini građanskom.

Početak 20. st. dolaskom bolesti vinove loze i na ove prostore, ali i zbog doskorašnjih društveno-političkih prilika, stanovništvo kako čitave priobalne hrvatske tako i Brača i Milne ubrzanim korakom seli u bilo južnu ili sjevernu Ameriku. U Milni se to, zbog dobrih pomorskih veza, događalo nešto brže i masovnije.



46. Milnarsko pročelje početkom 20.st.

To je rezultiralo, osim padom poljoprivredne proizvodnje, i naglim padom brodarstva, konkretno brodograditeljstva koje je svedeno na rijetku proizvodnju brodica, a Drugi svjetski rat ga je privremeno i ugasio. Već na samom početku 20. st. u Milni se otvara tvornica ribe Sardina, poznata kao i Kanarija, te Milna kroz prethodno stoljeće slovi kao iznimno ribarsko mjesto. Zbog slabljenja proizvodnih djelatnosti odnosno industrije, nakon Drugog svjetskog rata Milnarani ulažu u obnovu, sada nacionaliziranih brodogradilišta i tvornice ribe koja se širi, gdje se na brodogradilištu trebalo zaposliti većina muškog, a u tvornici ženskog stanovništva. Ponovno je središtu svih zbivanja brod, koji povezuje priču s ribarima i tvornicom kao i procesom izradbe istog. Još jednom je industrija ta koja u Milni generira promjene koje mjestu utjelovljuju život. Ubrzo se novoobnovljeno brodogradilište pod ingerencijom Poljoprivredne zadruge Milna, promiče u jedno od najprometnijih brodogradilišnih postaja u ovom dijelu Dalmacije, gdje se od 60-ih do 90-ih godina prošlog stoljeća obnovio pozamašan broj drvenih brodova i jedrenjaka veličine i do 30 metara.

Brodogradilište (brodogradnja) i tvornica prodani su u procesu privatizacije 1996. godine. Nisu to bile dobre godine za takav

vid poduzetništva pa ni jedno ni drugo nije dugo opstalo. Zbog novog rata, ovog puta Domovinskog, i pustoši koje je ostavio, ponovo se ljudi masovno sele iz ruralnih sredina u gradove pa tako i Milna kontinuirano, gotovo do danas, gubi stanovništvo. Brodogradnja ugašena je 2009., a Tvornica Sardina 2011. godine.

Tvornica ribe je zajedno s brodogradilištem ohranjivala veći dio stanovništva izuzev ribara, maslinara i vinara. Njihovom propašću propada milnarska industrija, a stanovništvu više ne preostaje ni jedna značajnija djelatnost kojom se mogu baviti. Milna je tako izgubila svoj identitet jer je upravo industrija bila taj prepoznatljivi moment kroz kojeg se mjesto profiliralo. Ma koliko god riječ industrija zvučala prenaplašeno, ona u kontekstu jednog malog mjesta na moru to doista i jest bila.

U Milni se mljela i proizvodila hrana u dvama vjetrenjačama te kasnije i jednom parnom mlinu; gradili su se brodovi u dva brodogradilišta; u tvornici se ribe proizvodila i konzervirala hrana. Svi su se ti proizvodi i sirovine uključujući još vino i maslinovo ulje prodavali diljem Jadrana i Mediterana. Milna je svoje ime izgradila na proizvodnji gdje su brodovi uvijek bili osnova za istu.



47. Pogled iz zraka sredinom 20.st. -odnos južne naspram sjeverne i istočne obale milnarske uvale



48. Ribarske barke na mjestu nekadašnjeg brodogradilišta Bonačić-Prutti na predjelu Pantera



49. Milnarske kale protežu se iza i duž kuća na pročelju

ACI marina Milna s radom je počela 1983. i to je, čini se, bila naznaka da Milnu čeka neka nova era. Ona više manje skromno radi do 2000-ih kada nautički turizam u Milni postupno raste. Turizam je u Milni generalno bio prilično slab s obzirom na prirodni potencijal. Uzrok tomu je što Milna nije imala tradiciju niti je izgradila svoje ime kao turistička destinacija početkom 20. st. S jedne strane zbog pomanjkanja vode, a s druge jer nije imala konvencionalno lijepe plaže koje su bile na cijeni svakog onog turista koji uz krš, prirodu i more nikad nije živio. Kao posljedicu imala je očuvanje izvornog izgleda iz doba njezina cvata (sredina 18. do sredine 19. st.) gotovo sve do kraja prošlog stoljeća.

ACI marina Milna bila je temelj nautičkog turizma u Milni te se, u međuvremenu, 2000. godine otvorila marina Vlačka u istoimenoj uvali, a od 2015., na prostoru nekadašnje tvornice ribe djeluje i još jedna marina, danas pod nazivom Kanarija. Nautički turizam doživljava svoj vrhunac tek posljednjih par godina, a u 2022. godini Milna je ušla u uži izbor od tri mjesta za najbolja nautičku destinaciju u Hrvatskoj.



50. Pogled iznad „Zone industirale“ odnosno tvornice ribe Sardina prema mjestu



tvornica ribe

parni mlin

skola

gardin

gardin

prva polovica 20.st.



širenje
tvornice ribe

ACI marina

druga polovica 20.st.



marina Vlaška

marina Kanarija

od 21.st.

8.ZAKLJUČAK

Brod je uvijek bio u središtu razvoja Milne bilo da se radi o brodogradnji, trgovini ili ribarstvu. Krug se zatvorio i Milna opet živi ili bolje rečeno preživljava, od broda, ali sada u vidu nautičkog turizma gdje su milnarske jedrenjake u vedutama ovog mjesta zamijenili jedrenjaci i jahte nekih drugih. Mjesto bez proizvodnje, koje živi isključivo od turizma, preživljava jer njen društveni život egzistira samo par mjeseci u godini. Iako je Milna već sredinom 20. st. izgubila svoj identitet kao mjesto u kojem postoje pogoni i u kojem se nešto proizvodi, ona sada svoje ime gradi kroz nautički turizam. Ipak, nije to toliko loše jer je takav vid turizma, a vidjelo se to i za vrijeme pandemije, nešto otporniji od uobičajenog. Bez obzira na to, turizam kao turizam nije održiv i ne može biti glavni, ili barem jedini, generator novca i aktivnosti koji su vezani isključivo za toplo i sunčano razdoblje u godini.

Kao i na početku cijele priče o Mini, kada su se žitelji mjesta bavili s onim čime su mogli, a to su poljoprivreda i ribarstvo, tako se i danas, ono malo ljudi što su imali blagodat da ih pored desetak braće i sestara, rođaka i rodica, dopadne baš tavan trošne kućice, bave turizmom. Turizam se u Milni, kao i u Hrvatskoj, razvija u teškim vremenima kada je sva proizvodnja stala, a novaca nije bilo, pa je isti bio jedini izlaz. Možemo reći da je turizam danas, u odnosu na prethodna dva desetljeća, donio i neke pozitivne promjene: mjesto se danas reafirmiralo kao poželjna destinacija; odradili su se i neki infrastrukturni poduhvati poput zaobilaznice; sve brojniji dolazak nautičara i turista uopće ekonomski je stabilizirao pojedine restorane i dućane koji sada rade i tijekom godine,; godišnje se odvije i pokoji događaj više kao sve popularniji Kalaton, koji uveseljava žitelje mjesta. Ipak, neusporedivi su to pomaci naspram milnarskog doba industrije u kojem se razvijaju arhitektura, umjetnost i sport, a koji su milnarsko društvo oplemenili te ga odmakli od ruralnog i njegovu strukturu učinili više gradskom. Milnarska je proizvodnja generirala promjene na kojima mještani počivaju i dan danas.

Proizvodnja i turizam mogu koegzistirati. U takvim se situacijama danas grade stabilna društva i naselja. Takve primjere možemo naći i na Braču, ali i drugim otočkim mjestima. Samo neki od njih su Pučišća koja i dan danas počivaju na kamenu i nadaleko poznatoj kamenoklesarskoj školi; Postira koja su jedno od rastućih mjesta na Braču koje se poglavito bavi proizvodnjom i prodajom ribe u tamošnjoj velikoj tvornici; Vela Luka tradicionalno brodograđevno središte koje i danas živi od istog; Pag kojem solana život znači. Sva ta mjesta oduvijek se



51. Sjene ukazuju na geografske značajke koje su uvjetovale odnos mjesta - stambeno naspram industrijsko

tradicionalno bave tim djelatnostima koje su uspješno modernizirala, a paralelno s njima ulagala u turizam. Baš kao i u Milni, te su djelatnosti utjecale na arhitekturu i urbanizam pa je na prvi pogled vidljivo gdje je stari dio i središte društvenih događanja, a gdje industrija i proizvodnja.

Milna je planirana i građena za ceremoniju prilaska brodom od Splitskih vrata na zapadu do središta mjesta u dnu vale na istoku. Sve su se kuće smjestile na istočnoj i sjevernoj strani uvale, a potpuno orijentirane ka pogledu. Na južnoj obali uvale, onaj okrenutoj ka sjeveru i stambenom predjelu mjesta, smjestila se takozvana „Zona industriale“. Počevši od Pantere do predjela Brdo nizale su se razne djelatnosti jedna za drugom: veliko brodogradilište Bonačić-Protti, parni mlin pod nazivom Bijela kuća, brodogradilište Dorić, tvornica ribe Sardina (Kanarija). Taj je prostor uvijek bio sklon radikalnim promjenama pa se on nasipavao, otkopavao i mijenjao kako je u kojem trenutku za pojedinu djelatnost bilo potrebno te se tu nikada pa ni danas nije živjelo.

Prostor je u novijoj povijesti ponovo prilagođen dvjema marinama pa se tu umjesto nekadašnjih kočarica te drvenih brodova i jedrenjaka što se grade ili čekaju na remont, sada vide jedrilice i jahte stranaca i turista. Ulazeći brodom u mjesto i danas se vidi sva važna arhitektura, a način korištenja i namjena



52. Prilaz morem sa zapada - na južnoj strani dominiraju hale i dimnjak tvornice ribe (danas marina Kanarija)

pojedine obale jasni su na prvi mah. Prilazeći brodom u Milnu jedan za drugim nižu se svi ti krucijalni segmenti od povijesti do danas: 1. „Zona industriale“ s karakterističnim halama nekadašnje tvornice, visokim dimnjakom od opeke i dvije marine; 2. stari dio Milne s jasnom podjelom gdje se na pročelju, u prednjem planu vide reprezentativne kuće, a iza siromaške; 3. utvrda Cerinić i impozantna crkva sa zvonikom na samom pročelju; 4. groblje koje se ističe čempresima, lagano nakošeno da nadgleda brodice i one njega. Osim nabrojanog u Milni je očuvano: dvije nekadašnje vjetrenjače, barem onoliko da se prepoznaju njihove konture, što su ponosno stajale na brdu sa sjeverne strane, nekoć također s mora vidljive, a danas prekrivene vikend naseljem; škola; dva pjoverta s gustirnom; ostaci nekadašnjih parkova odnosno đardina.

„...Milna i nema antologijski istaknutih pojedinačnih građevnih spomenika - osim barokne župne crkve - ima ono što se rjeđe može još vidjeti u drugim većim našim i ostalim mediteranskim gradovima, bogatijima pojedinačnim spomenicima iz prošlosti. A budući da je mnogo lakše vrednovati, zaštititi i čuvati zasebne spomenike, pa i one građevne, nego urbane cjeline, pogotovo tako osjetljive i istančane poput Milne, odgovornost i zadatak vrednovanja i očuvanja takve urbane cjeline mnogo je veća i teža. Dovoljna je jedna nova ili obnovljena zgrada neusklađena sa skladnom cjelovitošću naselja, da ga čitavoga naruši i nagrdi.

Dovoljno je popustiti komercijalnim privlačnostima, osobito u nekontroliranoj i nezreloj turističkoj privredi i izgradnji, da mjesto izgubi na svojoj jedinstvenoj spomeničkoj ljepoti; ali, zacijelo sutra, kada kao goste budemo imali zahtjevnije turiste, također i na turističkoj privrednoj privlačnosti. Moramo biti svjesni da su prirodne uvale poput milnarske i gradići poput Milne rijetki, pa i jedinstveni, ne samo na Jadranu već i u širem svijetu.” (Kečkemet, 1998.)

Prostor nekadašnje „Zone industriale“ predmet je interesa diplomskog rada. Konkretno radi se o prostoru bivše tvornice ribe Sardina, a danas skromne marine Kanarija, zajedno s prostorom nekadašnjeg istezališta za brodove u brodogradilištu Dorić, a kasnije uglavnom brodogradnja drvenih brodova pod ingerencijom Poljoprivredne zadruge Milna. Taj je prostor, zajedno s tipičnim halama s dvostrešnim krovom koje se nižu jedna uz drugu i visokim dimnjakom od opeke koji prkosi milnarskim vertikalama - zvoniku i jarbolima te brodovima što čekaju popravak na istezalištu, nezaobilazan dio milnarskog pročelja i zauvijek utkan u kolektivno sjećanje svih Milnarana kao spomen na neka bolja vremena. Vrlo jasna podjela milnarske uvale, na stambenu i industrijsku s brojnim vidljivim važnim segmentima urbanizma i arhitekture čine Milnu izrazito urbanom sredinom. Takva se podjela u malim otočkim mjestima, koja su ostala pretežito ruralna, pod navalom turizma uglavnom izgubila. Očuvanje tog kolektivnog sjećanja, reminiscencija i vraćanje onomu što je taj prostor takvim i učinilo, a to je industrija, niti su vodilje pri projektiranju.

Uz pomoć EU fondova u Milni se realiziraju dva hvalevrijedna projekta koji za cilj imaju valorizirati i naglasiti maritimnu povijest Milne. Prvi je tematska staza koja za cilj ima obići sve važne točke vezane za ribare, pomorce, i brodarstvo uopće. Drugi je Interpretacijski centar maritimne povijesti Milne gdje će se sve i prezentirati. Milna ima dragocjenu povijest brodogradnje te se kroz program „Mala škola brodogradnje“ djecu izučava zanatu kalafata i pokušava zainteresirati za isti dok se s druge strane otoka Brača, u Sumartinu, nalazi i udruga Maritima Educare koja nastoji učiniti isto uključivši i odrasle osobe. U Sumartinu se, kao i u Betini i Omišu, nalazi tradicionalno brodogradilište, koje uglavnom djeluje kao remont brodova, i svako od njih broji i do 14 zaposlenika.

Inspiriran takvim saznanjima i vođen primjerima ranije spomenutih otočkih mjesta koja su uspjela zadržati djelatnosti kojima se tradicionalno bavila na čemu im i počiva cijela turistička priča, na odabranoj lokaciji u „ Zoni industriale“ odnosno na prostoru donedavne tvornice ribe planirano je revitalizirati tradicionalno brodogradilište, koje bi sukladno današnjim potrebama i trendovima bilo manjeg obima i usmjereno uglavnom na remont drvenih brodova; postaviti



53. Milna orijentirana i planirana prema pogledu i zalasku sunca na zapadu odnosno za ceremoniju ulaza

uljaru s obzirom da je postojeća neadekvatna, a Milna je, zajedno s obližnjim Ložišćima, tradicionalno velik proizvođač maslinovog ulja; smjestiti jedriličarski klub koji je već u planovima kao podružnica postojećeg u Postirama te je za njega donirano 11 jedrilica tipa Jolly i 3 tipa Optimist. Uz to se planira povećanje kapaciteta vezova postojeće marine te smještaju njeni popratni prostori i sadržaji kao i smještaj za nautičke turiste. Tema je i smještaj za sezonske radnike koji su danas uz sve agresivniji turizam nikad aktualniji, a isti su bili potrebni i prije više od pola stoljeća kada su dolazili u tvornicu ribe u razdobljima povećanog obima posla. Odabrani sadržaji za cilj imaju podići razinu kvalitete života samih mještana, ali i predstavljaju interesantni program nautičkih turista čime se želi osigurati kvalitetniji razvoj cijelog mjesta.



1. "Zona
industriale"

2. milnarsko
pročelje

3. crkva
i utvrda

4. groblje

prilaz s mora-kadrovi

IZVORI

- 01 Rošin, J. et al., (1998.), Prvi libar o Milnoj
- 02 Vrsalović, D., Povijest otoka Brača
- 03 <https://tz-milna.hr/>
- 04 <https://www.opcinamilna.hr/>

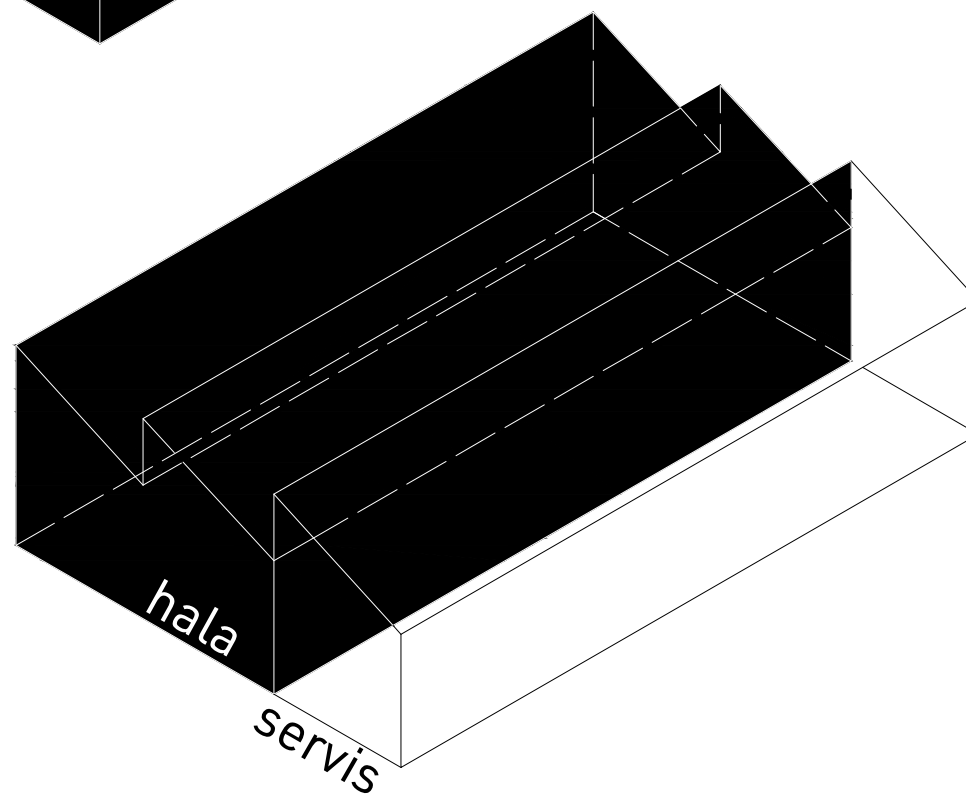
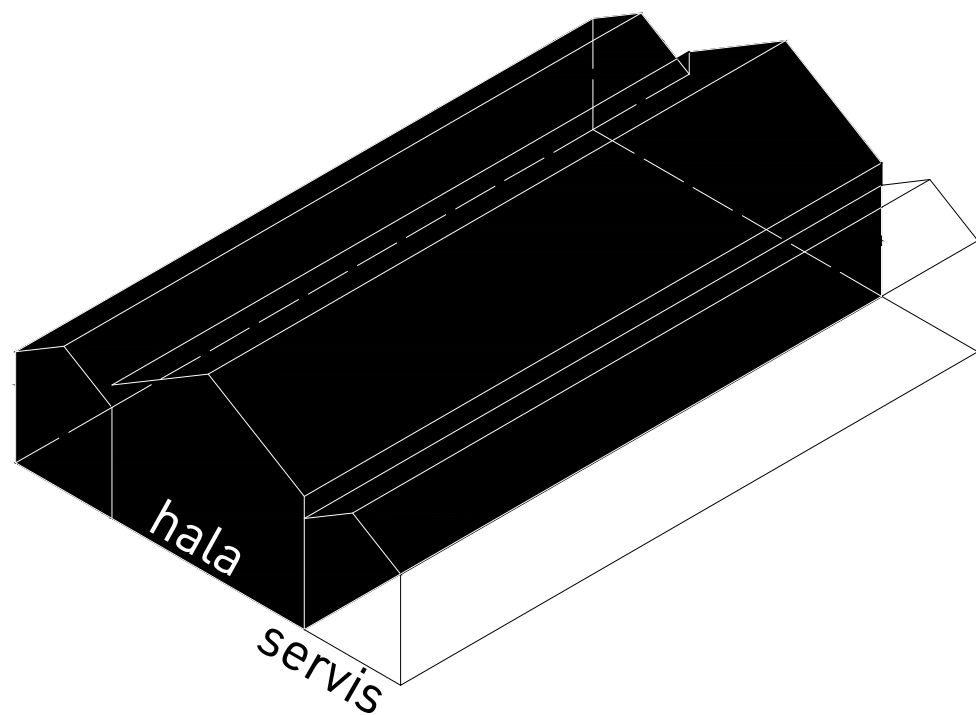
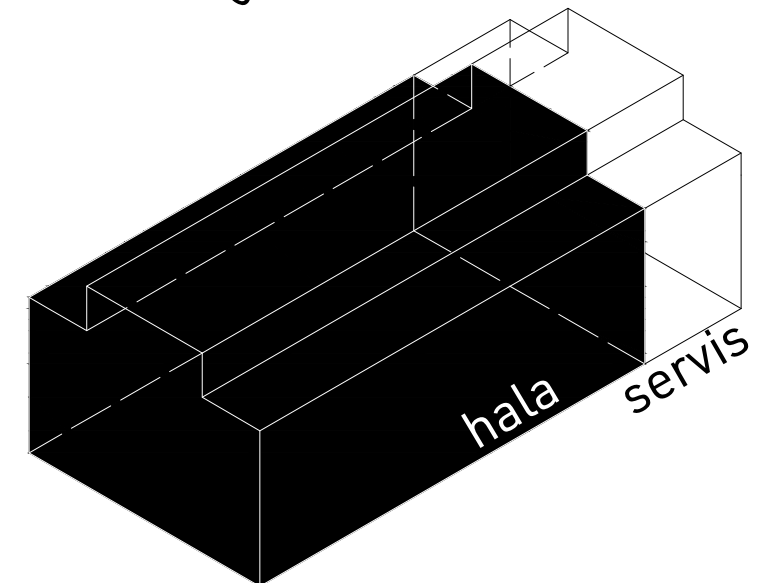
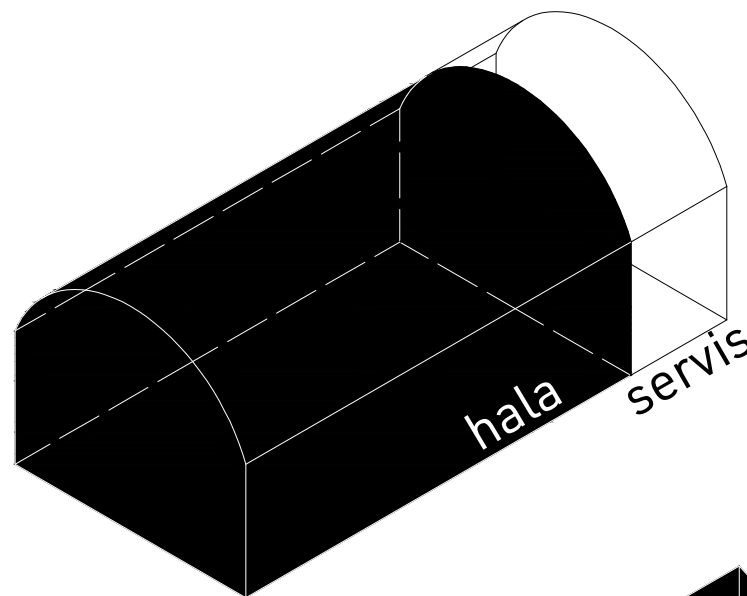
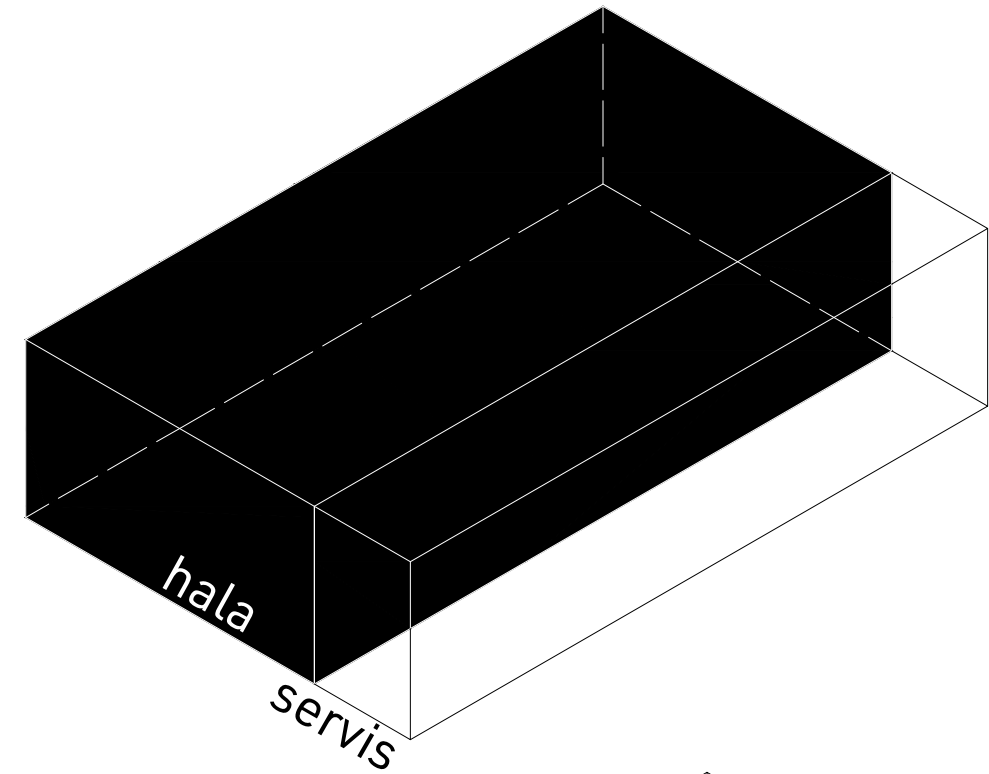
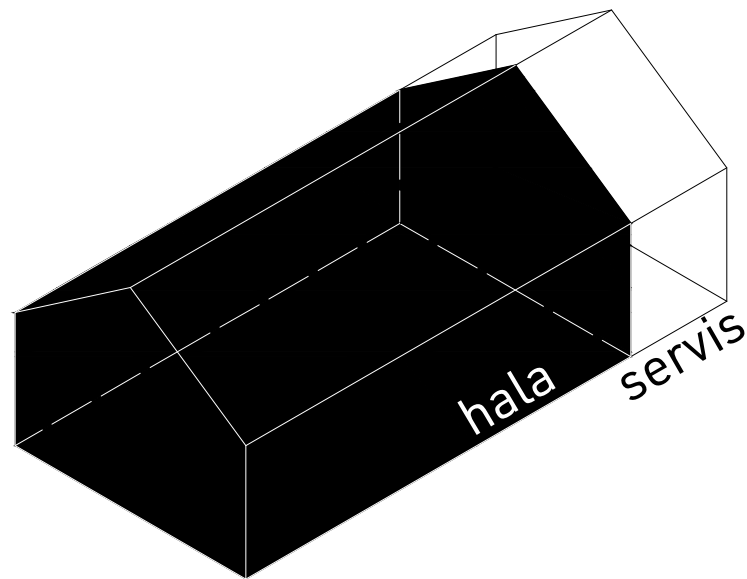
Fotografije:

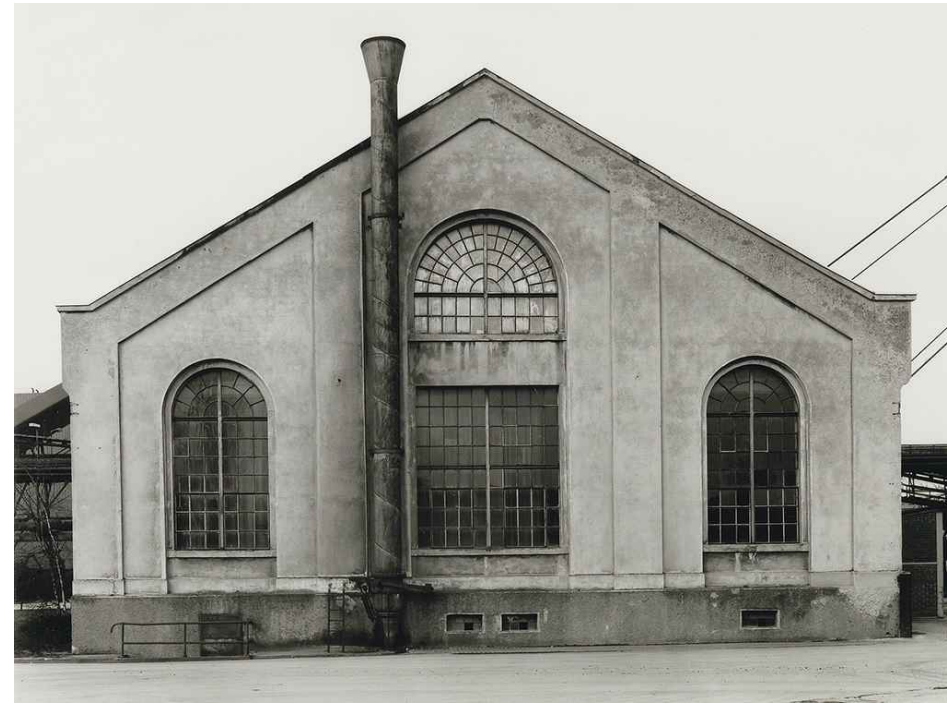
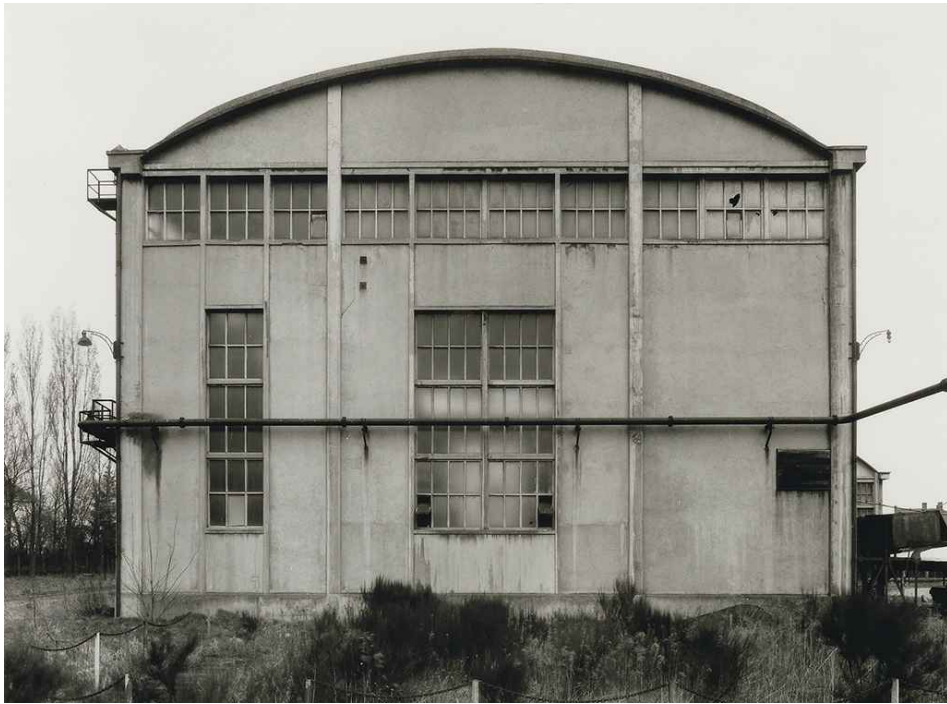
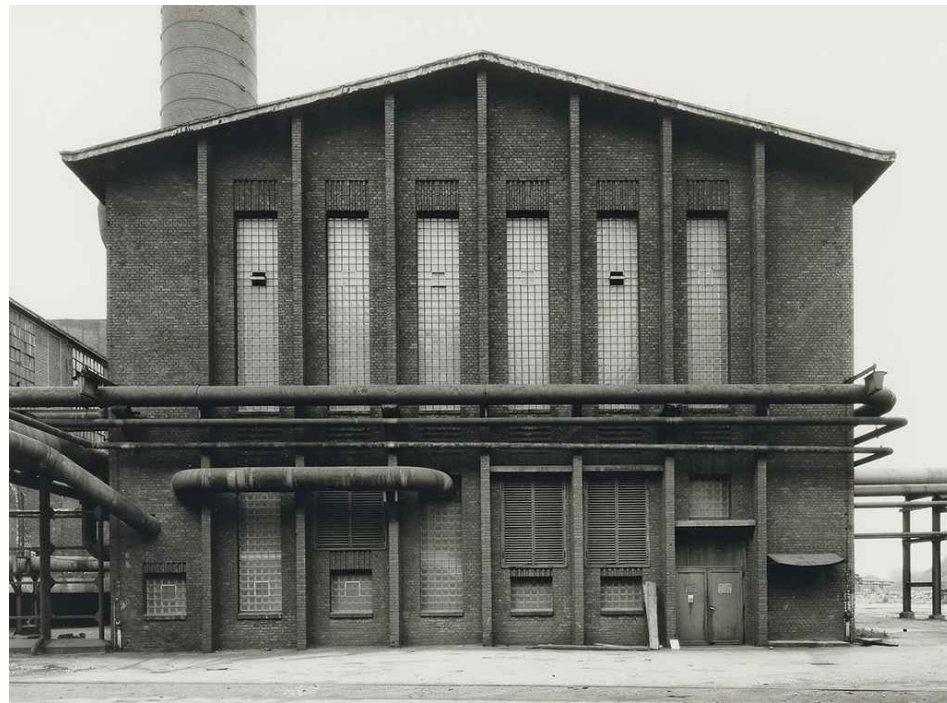
- 01 Rošin, J. et al. (1998.), Prvi libar o Milnoj (1.,4.,6.,13.,14.,15., 16.,17.,20.,21.,22.,23.,24.,30.,31.,38.,46.)
- 02 Facebook - Milna naših predaka (2.,3.,5.,7.,8.,10.,11.,12., 18.,19.,25.,26.,27.,28.,29.,32.,33.,34.,35.,36.,37.,42.,43.,44., 45.,48.,49.,50.,52.)
- 03 <https://tz-milna.hr/> (7.,51.)
- 04 <https://www.opcinamilna.hr/> (47.)
- 06 Pointers (53.)

Posebna zahvala mag. hist. art. Margariti Sveštarov Šimat na vrijednom razgovoru i fotografijama (39.,40.,41.).

Oblikovanje industrijske hale često je uvjetovano dostupnim materijalima i/ili mogućim tehnologijama izgradnje. Kako bi bile što racionalnije, oblikovanje industrijskih hali podređeno je svojoj namjeni. Obično ih karakterizira konstrukcija s velikim rasponima da bi unutarnji prostori bili podobni za nesmetano kretanje ljudi i strojeva, operativni prostor skladišta ili proizvodne pogone.

Prostorije su u takvim halama pažljivo organizirane kako bi svi procesi bili maksimalno učinkoviti. To podrazumijeva da je glavni operativni prostor lišen svih pregrada pa se servisni prostori (uredi, sanitarije, pomoćne radione) smještaju u dodatni trakt. Raspored prostorija u ovom je slučaju uvjetovan tehnologijom izgradnje, koja najčešće podrazumijeva prefabricirane armiranobetonske elemente ili čelik, pa se, s obzirom na moguće raspone, hale dijele na brodove. Manje jednobrodne i/ili dvobrodne hale servisni trakt pozicioniraju na kraćoj stranici, dok veće hale iskoriste dužinu jednog ili dva broda koji onda direktno izlaze na glavni središnji brod.





Prethodne fotografije dio su zbirke Hilla i Bernda Bechera u kojima su dokumentirali industrijsku arhitekturu njemačke krajem 70-ih. Fotografirane hale uglavnom su arhitektura s početka 20.st. u kojima se daju primijetiti različiti pristupi u oblikovanju, a pažnja je posvećena i fasadi koje su nerijetko i ornamentirane različitim ukrasima. Tipična je to industrijska arhitektura srednje Europe koja je već razvijena i profilirana krajem 19.st.

U Hrvatskoj, a posebice u Dalmaciji, proizvodne hale su ipak skromnije, a javljaju se tek iza Drugog svjetskog rata kao utilitarni elementi potpuno podređeni svojoj namijeni te lišeni bilo kakvog arhitektonskog pristupa i oblikovanja. Uglavnom se radi o dvobrodnim ili trobrodним halama, dvostrešnog krova, s jednim odnosno dva broda koji služe kao dodatni servisni traktovi s uredima, sanitarijama i pomoćnim radionama kako bi glavni središnji brod bio oslobođen svih pregrada.

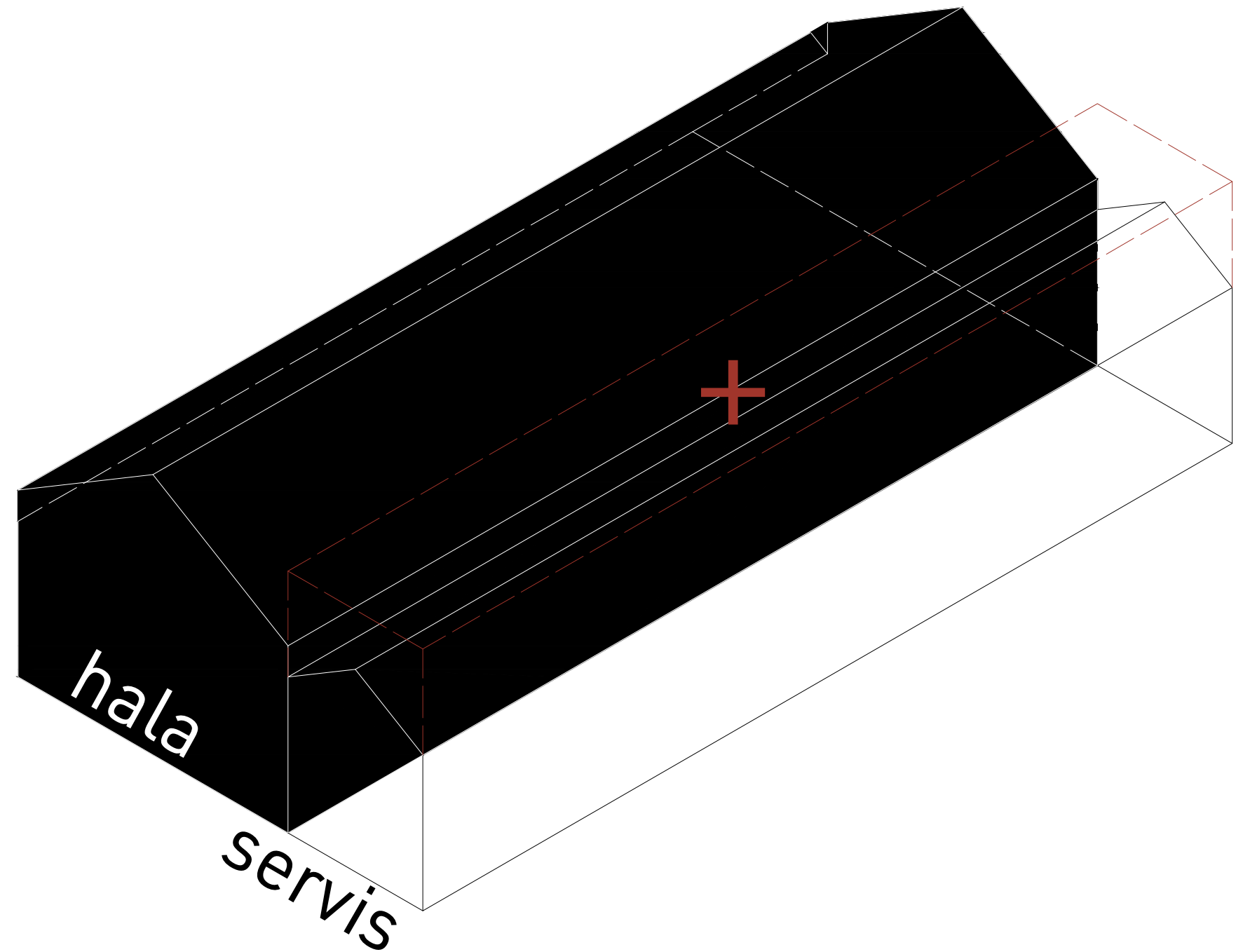
Po uzoru na takav tip hali u našem podneblju, pri projektiranju se koristi dvobrodna hala s dvostrešnim krovom glavnog broda dok je drugi brod, odnosno servisni trakt, vertikalno ekstrudiran kako bi nova zgrada mogla udomiti planirani dodatni sadržaj.



Hale Ptvopta na Stiniciama u Splitu



Hale nekadašnje tvornice ribe Sardina na odabranoj lokaciji u Mitni

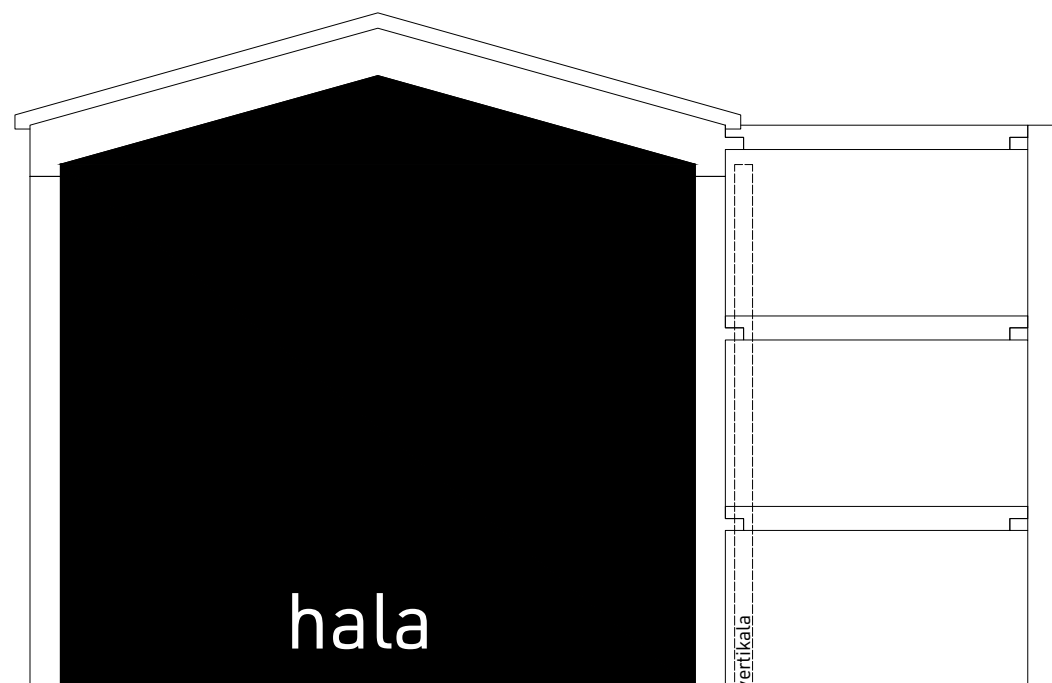
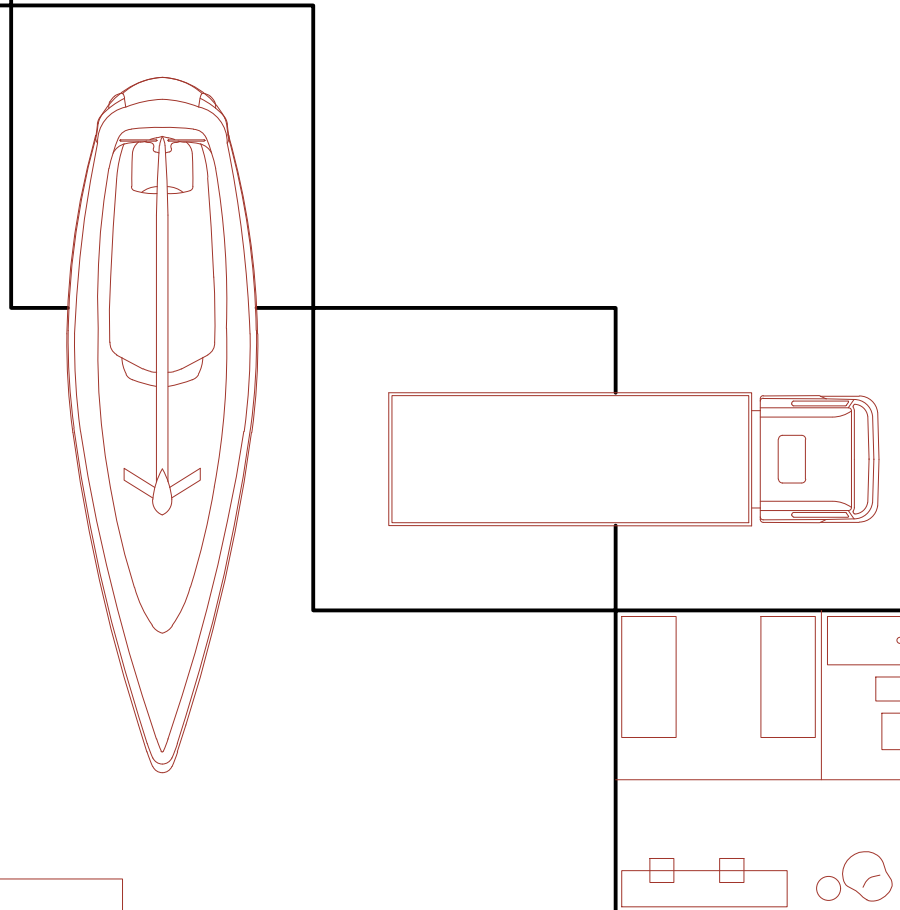
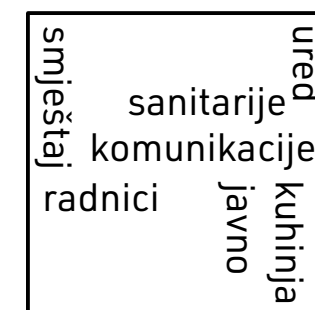
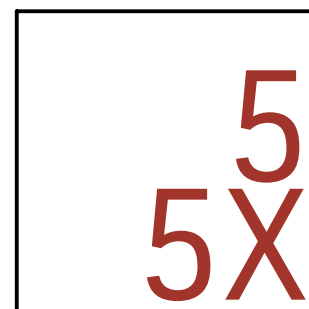
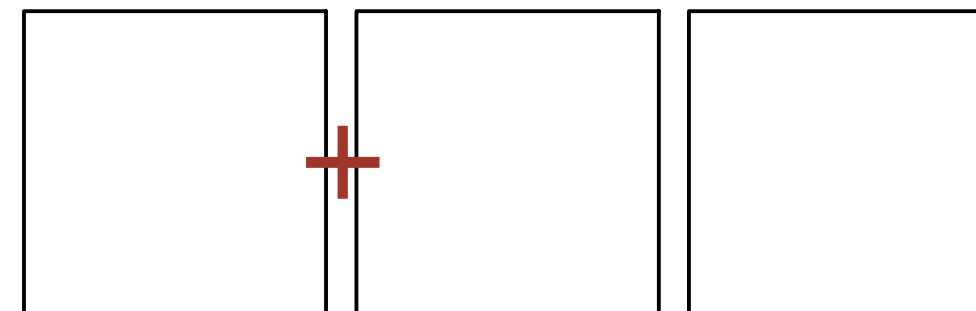


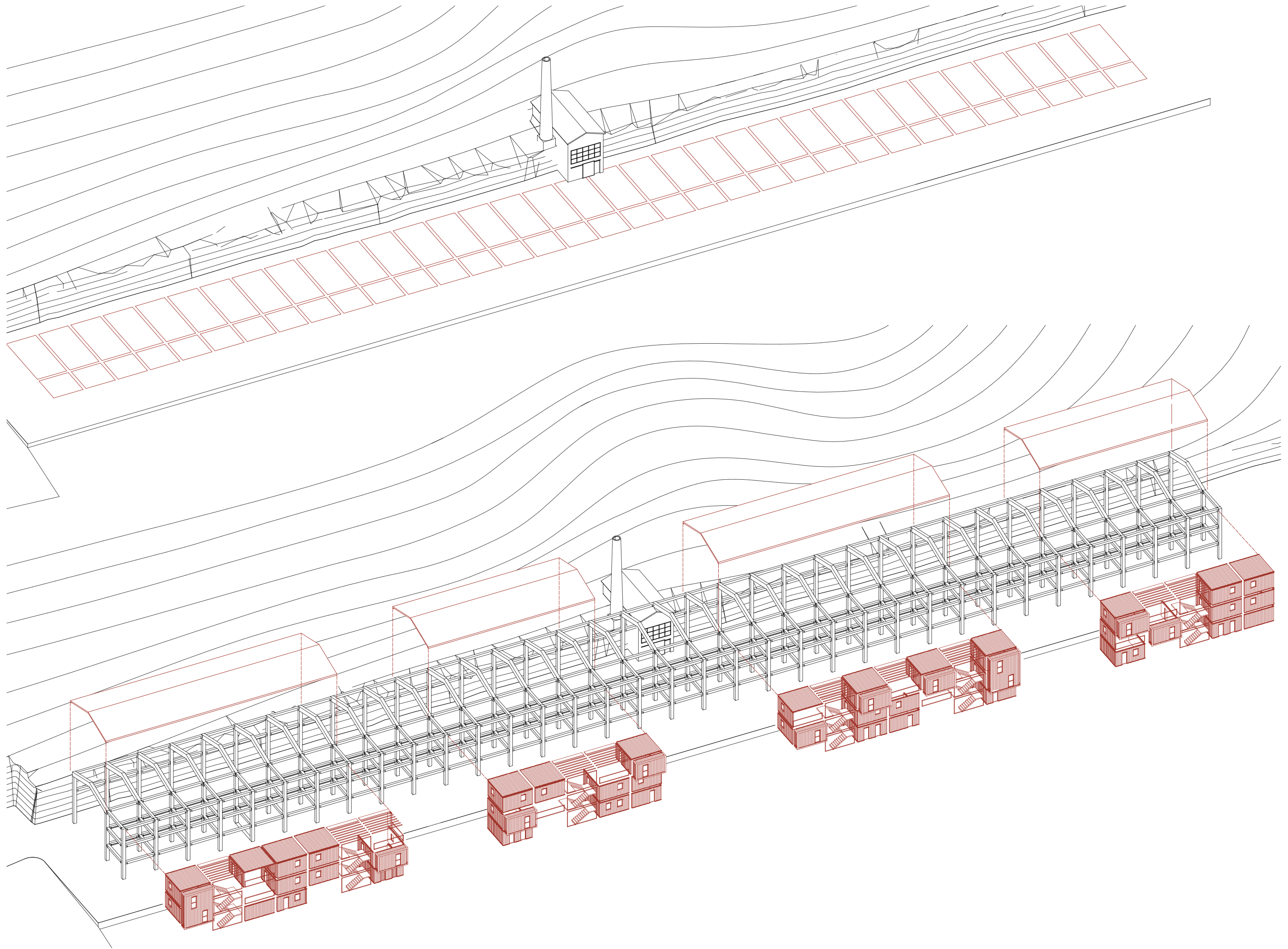
Čitav kompleks zajedno s halom postavljen je u modulu 5x5 metara koji je proizašao analizirajući potrebe odabranog sadržaja. Te dimenzije prilagođene su onim utilitarnim potrebama kao što su rolo vrata za kamione ili širina za suhi vez broda, ali i za dnevne prostore korisnika.

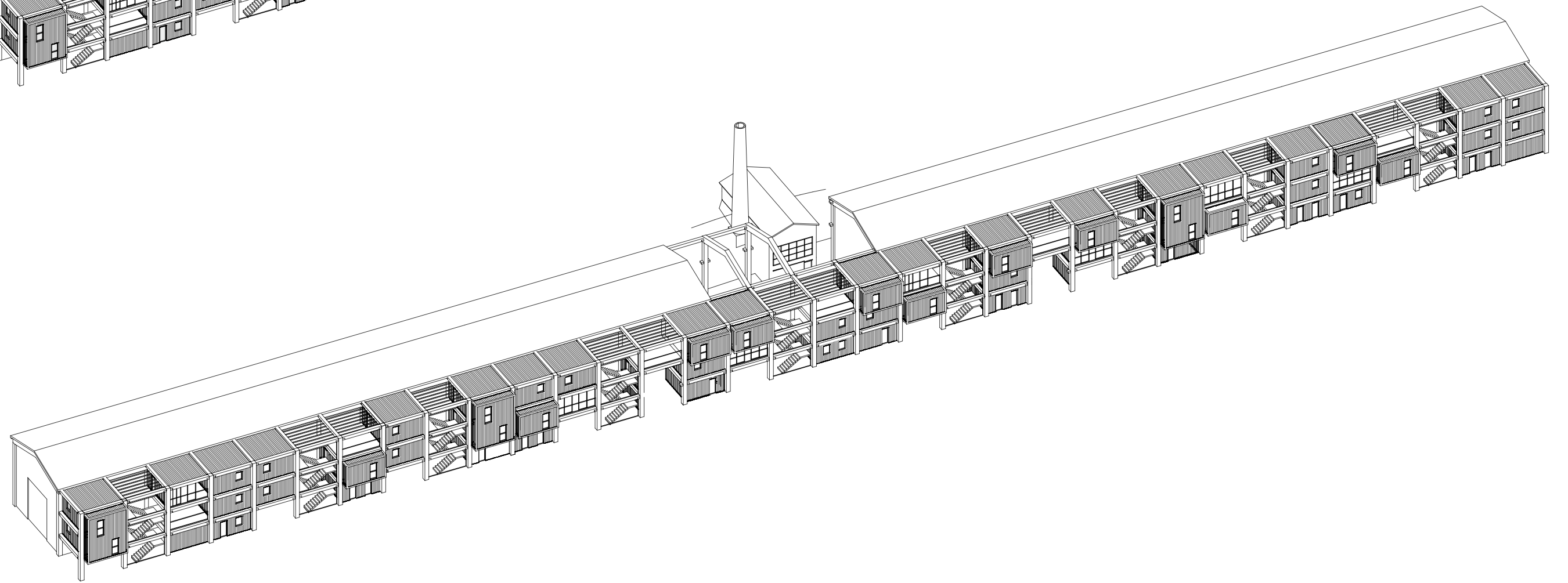
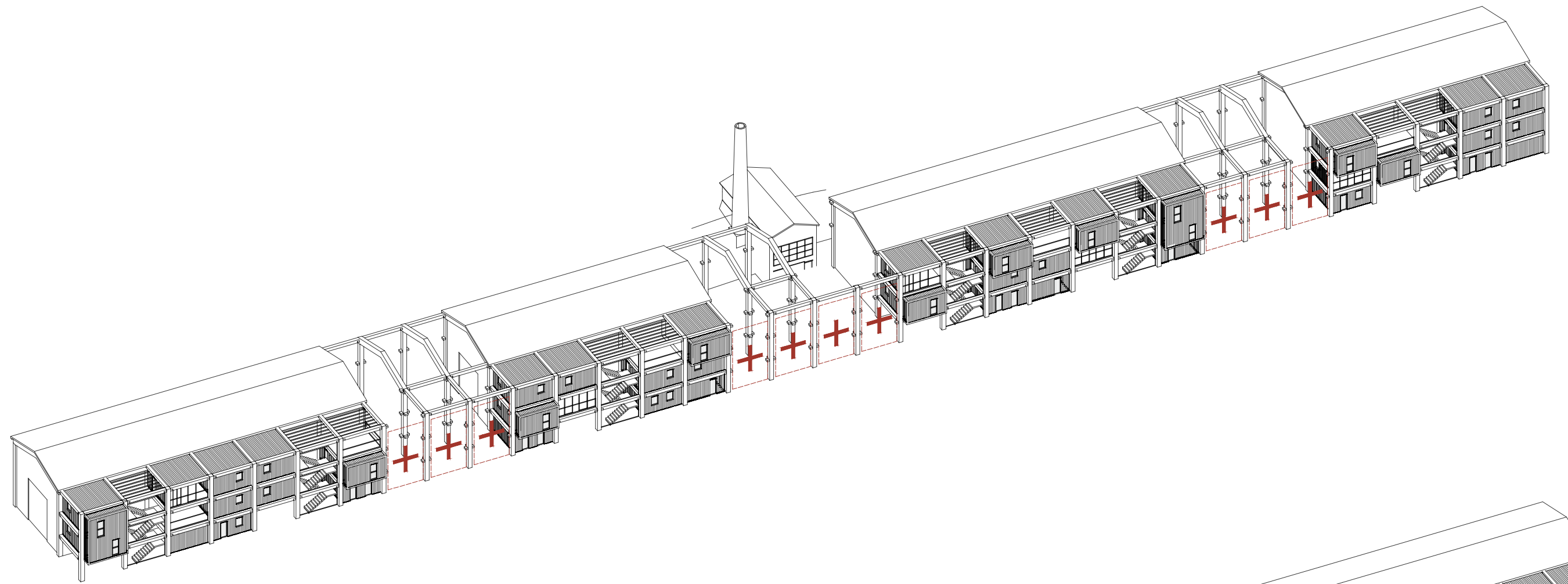
U južnom, glavnom brodu, spajaju se dva modula kako bi se dobilo dovoljno korisnog prostora za skladišta i proizvodne procese dok se u sjevernom, onom orijentiranom prema mjestu i rivi, u pojedini modul smještaju uredi i čajne kuhinje radnika, javni wc, popratni javni sadržaj, komunikacije, a na katovima iznad i smještaj za radnike.

Od postojećih hali ostavlja se jedino stara kuća s dimnjakom od opeke koji je od svog nastanka, uz zvonik crkve, glavni reper u prostoru Milne. Konstrukcija od prefabriciranih armiranobetonskih elemenata postavlja se duž zatečene rive na mjestu srušenih hali i definira obod modula. Na južni dio konstrukcije, gdje je prostor hale namijenjen proizvodnji, naliježe dvostrešni krov te se taj dio čita kao puni dok je na sjevernom, koji se puni "kutijama" u dimenzijama zadanog modula, konstrukcija vidljiva.

"Kutije" se grade od suhomontažnih elemenata po principu kontejnera, a na samu konstrukciju prethodno se stave prefabricirane TT ploče. Svaka kutija je povezana na kanalizacijsku vertikalnu te može funkcionirati neovisno i lako se prenamijeniti kao i povezati s halom ili s javnim prostorom rive.

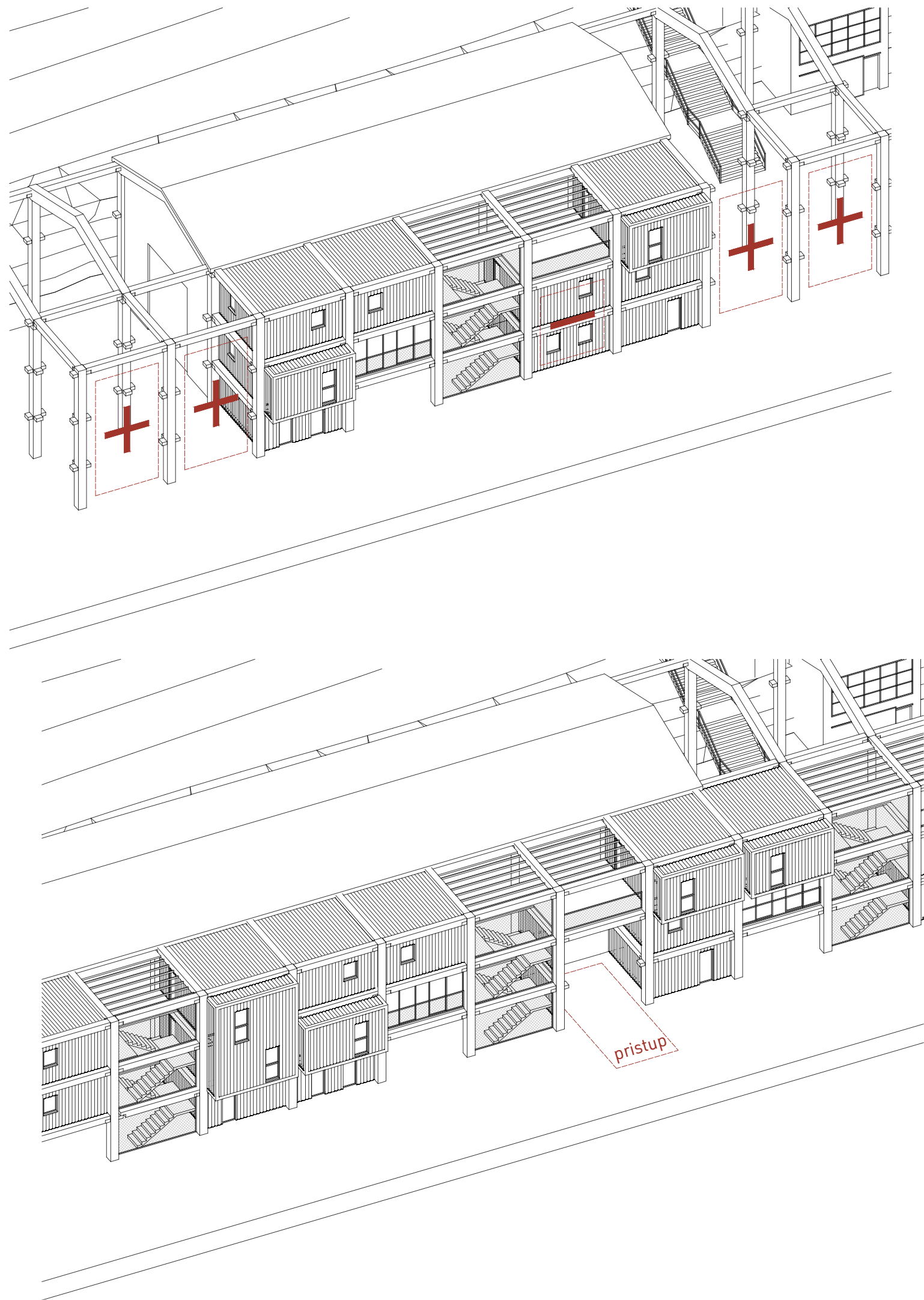






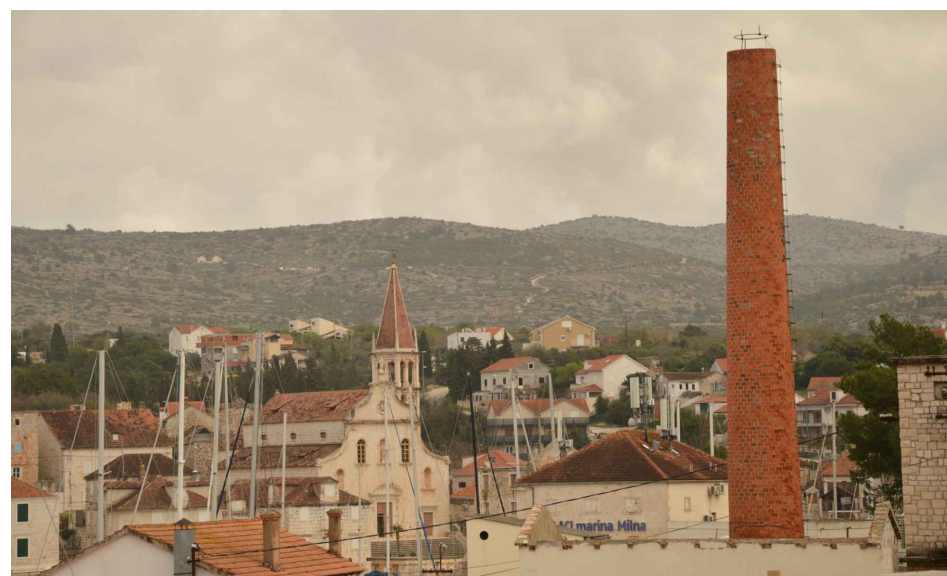
Na mjestu nekadašnje tvornice ribe, vidljivi konstruktivni skelet od prefabriciranih armiranobetonskih elemenata, evocira masivnost iste. Tvornica je, s visokim dimnjakom i omjerom veličina svojih hala naspram samog mjesta, bila nezaobilazan dio milnarske vizure te je sada jednakovrijedno zamijenjena. Dominantom, vidljivom konstrukcijom novi se kompleks ravnopravno postavio u odnosu na mjesto gdje dominira s južne strane milnarske uvale. Osim toga, konstrukcija je na sjevernom pročelju, onoj koja gleda prema mjestu, vidljiva i zbog sitnijeg mjerila modula pa ta fasada odgovara mjerilu kuća na milnarskom pročelju. Moduli adaptibilnih "kutija" se ondje umeću po potrebi gdje tako postavljen nosivi sustav djeluje i kao predložak za daljnje izmjene ovisno o potrebama korisnika. Ekspanzija kompleksa moguća je i u halama, ali se njen servisni trakt s utilitarnim prostorima, uredima i smještajem za radnike ponaša kao živi organizam. Osim što se lakoćom prilagođava bilo proizvodnim pogonima iza ili javnom prostoru s prednje strane, sjeverna fasada razgovara s onom milnarskom u odnosu na godišnja doba gdje se dodatna dinamika stvara ljeti dolaskom radnika.

Nepopunjeni dijelovi skeleta koriste se kao operativni prostori. Zimi uglavnom služe za suhe vezove marine dok se ljeti, kada se većina brodova spušta u more, ti prostori koriste za razne manifestacije: "mala škola brodogradnje", "škola ribolova", fešte i koncerti. Isto tako služe i kao pristup vozilima za vrijeme nabave materijala ili proizvodnje ulja pa se, ukoliko dođe do ekspanzije kompleksa na te prostore+, bez poteškoća demontiraju dva modula po visini kako bi se dobio novi adekvatan pristup.



Milna je planirana i projektirana za ceremoniju prilaska brodom sa zapada. Nepregledne milnarske bogataške kuće na pročelju, koje su gradile nekadašnje brodovlasničke obitelji, impozantne su dvokatnice i trokatnice visokih potkrovlja. Njima parira novoplanirani kompleks hali u "Zoni industriale" kojeg je, baš kao i kuće na milnarskom pročelju, gotovo nemoguće sagledati u cjelini, osim iz perspektive prilazećeg broda ili s nasuprotne obale. Milnarani su pridavali toliko pažnje vizurama da je i parni mlin, odmah pored bivše tvornice ribe, dobio raskošnu fasadu. Stoga je i ovdje posebno tretirana fasada prema mjestu.

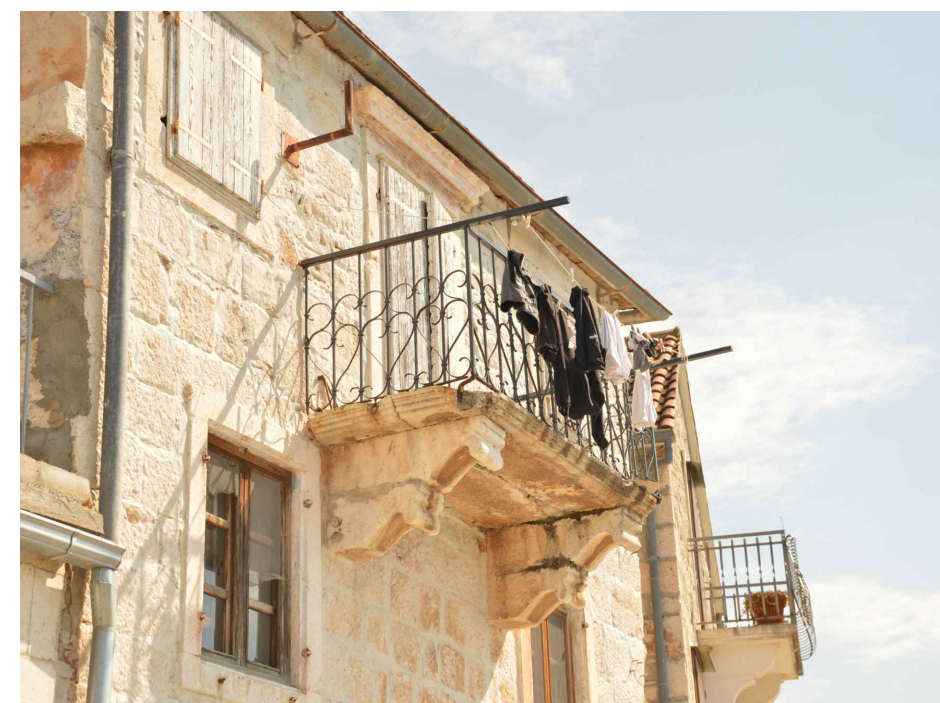
Sivi tonovi betona koloritom odgovaraju Milni i njevoj okolici sa sveprisutnim kamenom sivcem. Odabrani materijali kao što su valovite vlaknocementne ploče na "kutijama" na sjevernoj fasadi i cementne ploče na oplošju hale otporni na vanjske utjecaje, a prije svega na koroziju koja je uvijek prisutna uz primorske uvjete. Osim toga oba se materijala lako montiraju odnosno demontiraju što je uvijek tema kod industrijskih građevina. Boja bijelog betona dodatno ističe i vidljivu nosivu konstrukciju armiranobetonskih prefabriciranih elementa čija je klasična boja proizašla iz tehnologije gradnje. Ovi neutralno tonovi dodatno naglašavaju i stari dimnjak od opeke kao važni reper u prostoru.



Milnarske vertikale - dimnjak, zvonik i jarboli

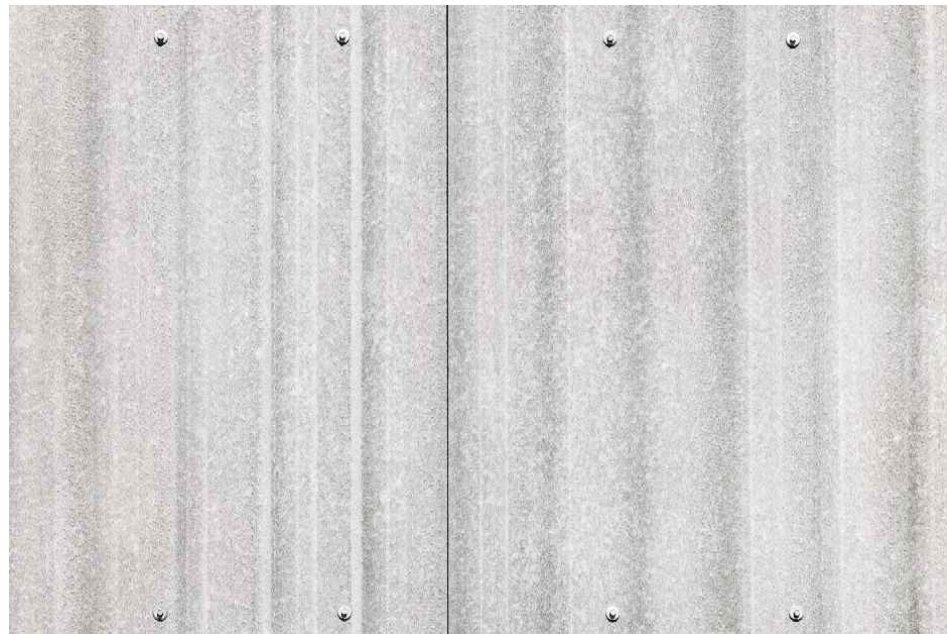


Fasada nekadašnjeg parnog mlina





Nosiva konstrukcija



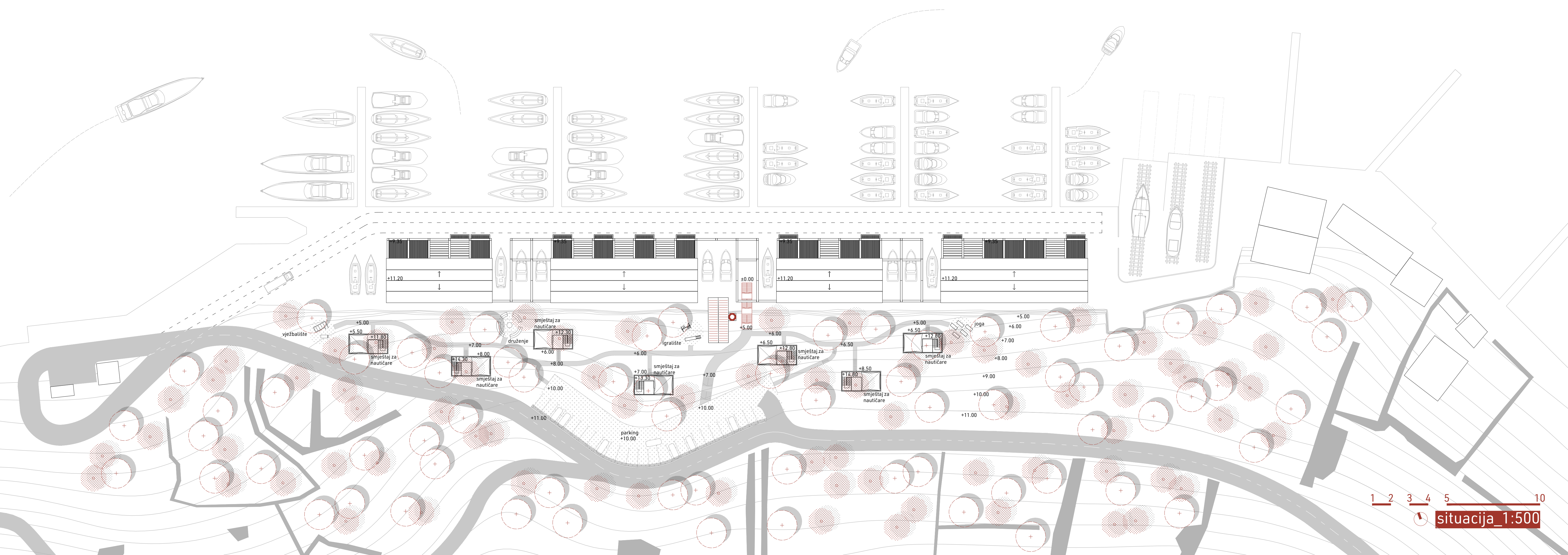
Kutije



Hala



 trenutna situacija



vježbalište

+5.00

+5.50

+11.80

smještaj za nautičare

+7.00

+14.30

smještaj za nautičare

smještaj za nautičare

+12.30

druženje

+6.00

+8.00

+6.00

igralište

+7.00

+13.30

smještaj za nautičare

+6.00

+6.50

+12.80

smještaj za nautičare

+6.50

+14.80

smještaj za nautičare

+6.50

+12.80

smještaj za nautičare

+5.00

+6.50

+12.80

smještaj za nautičare

+5.00

+7.00

+8.00

+9.00

+10.00

+11.00

joga

+5.00

+6.00

+7.00

+8.00

+9.00

+10.00

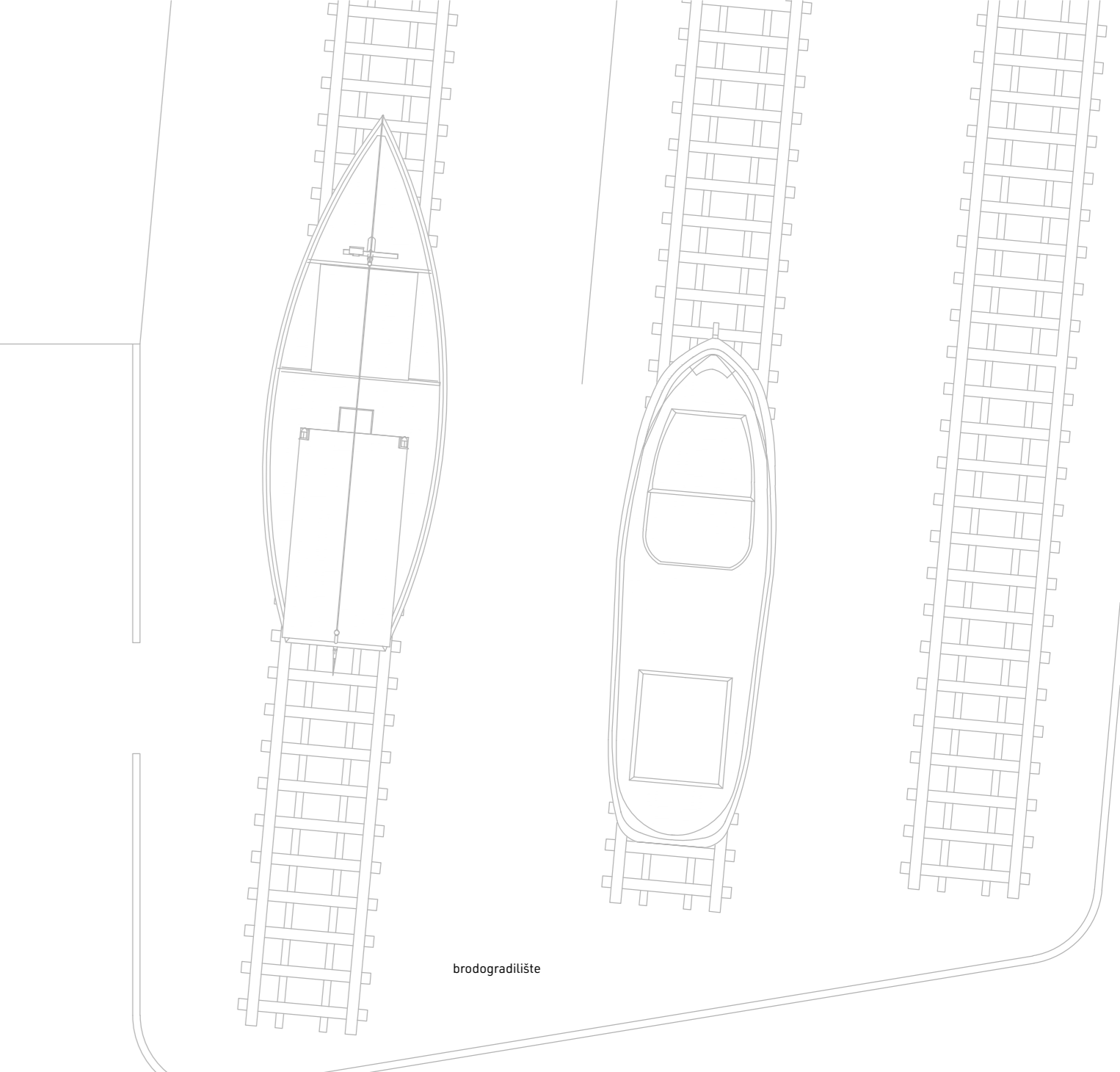
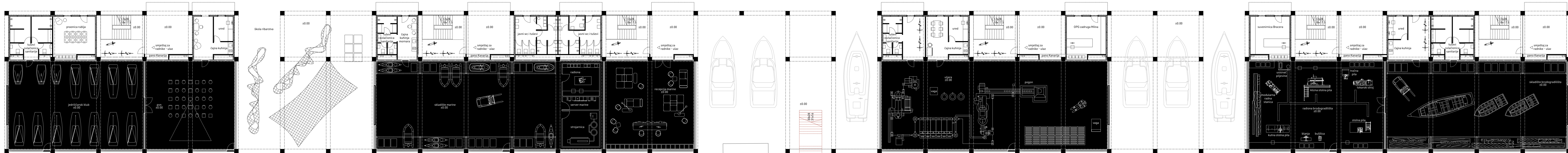
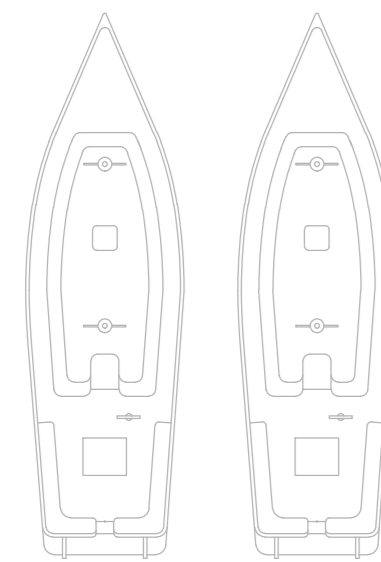
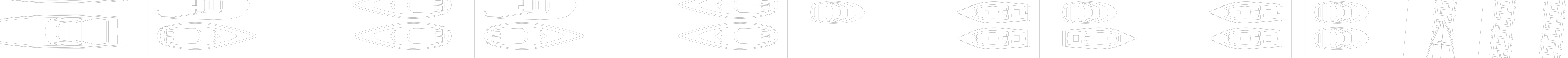
+11.00

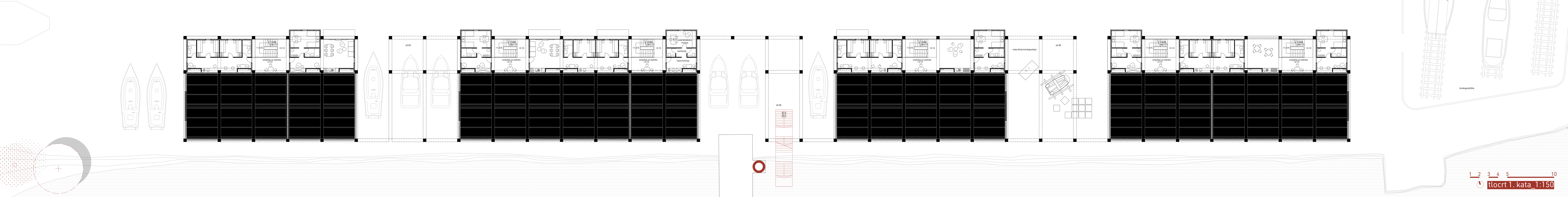
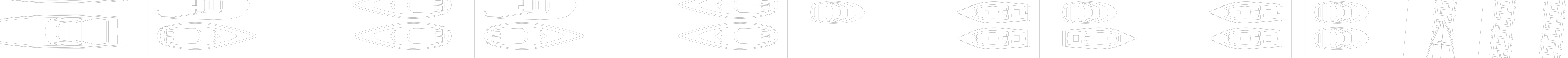
parking

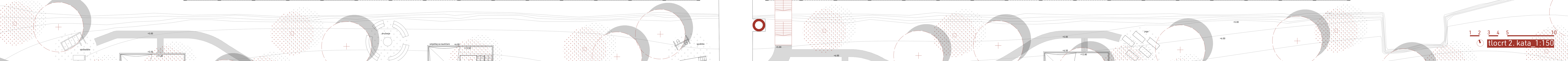
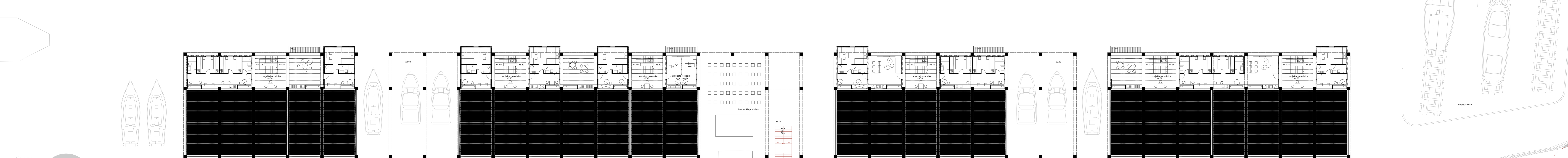
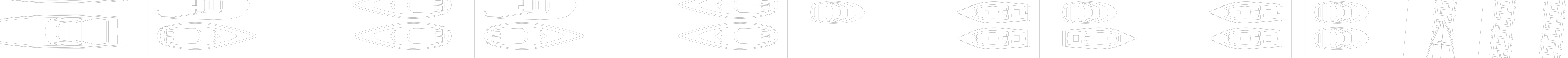
+10.00

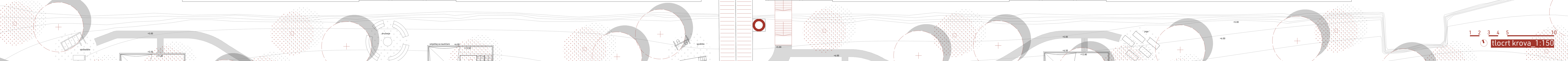
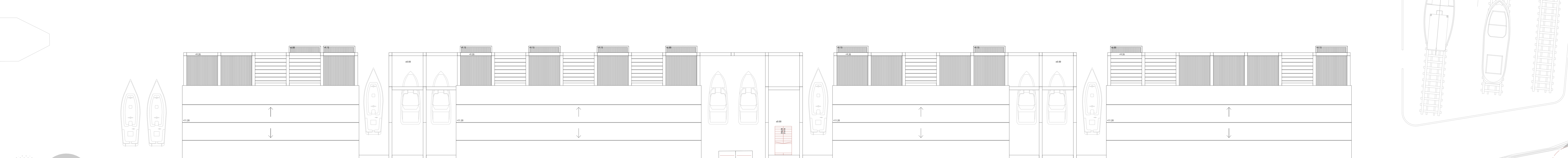
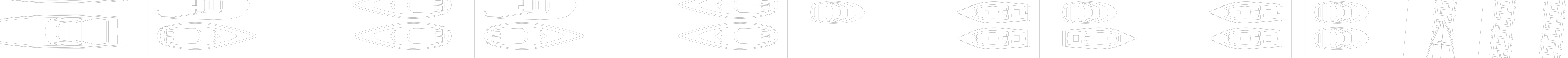
1 2 3 4 5 10

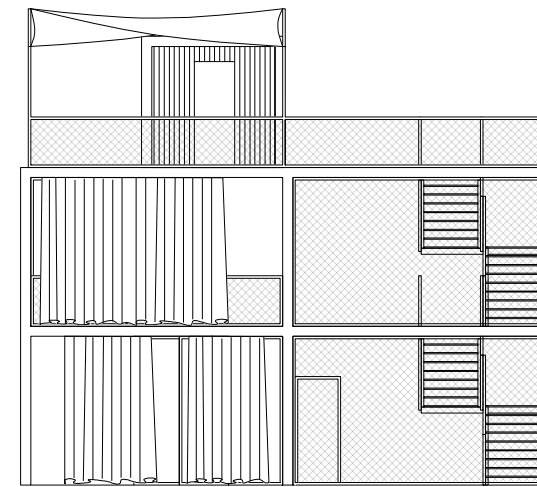
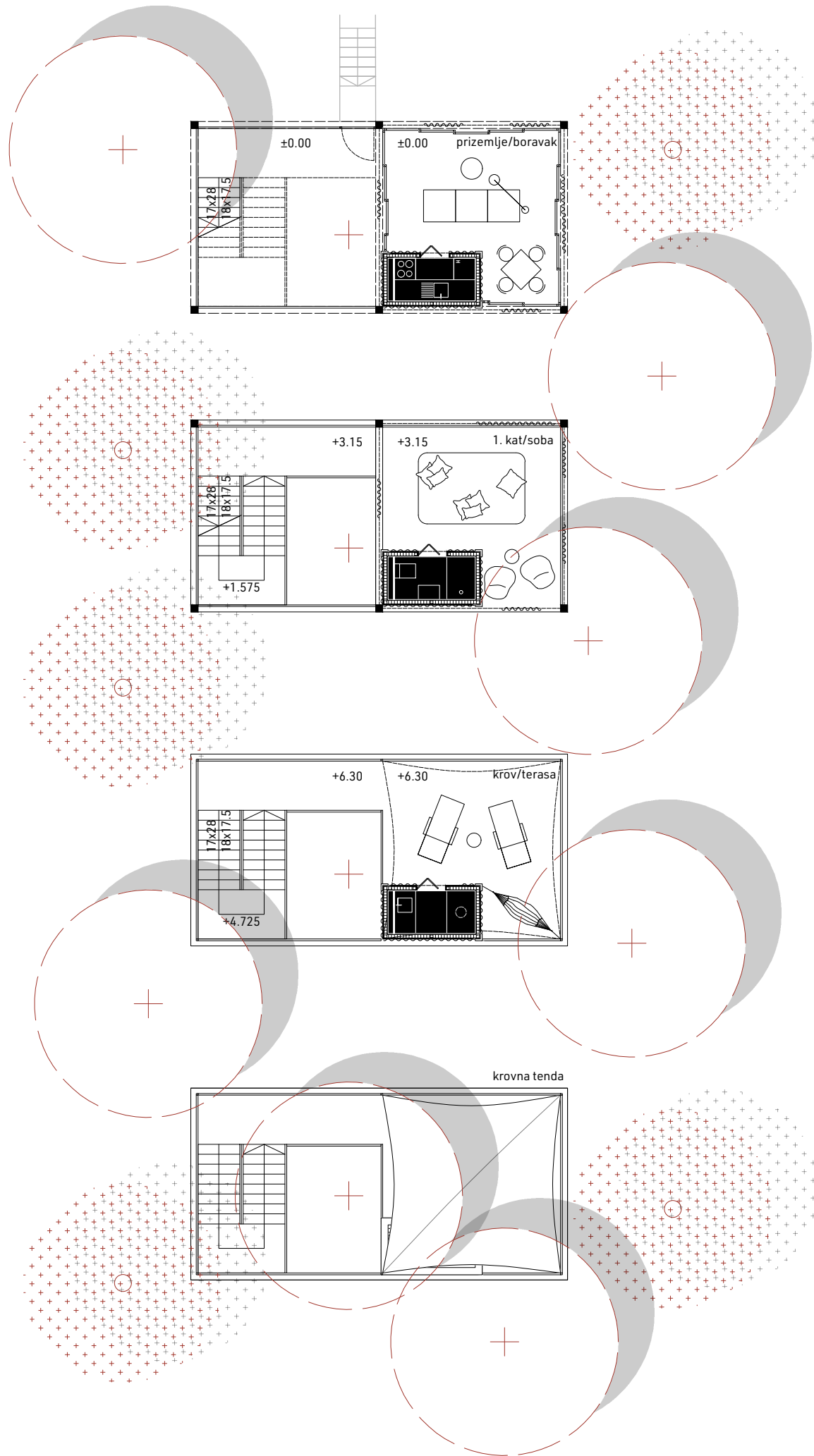
situacija_1:500



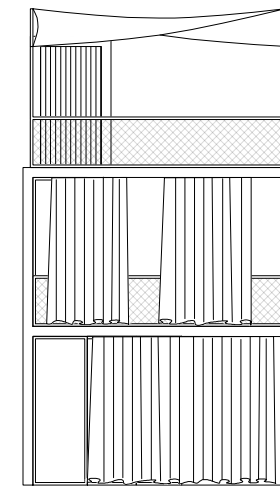




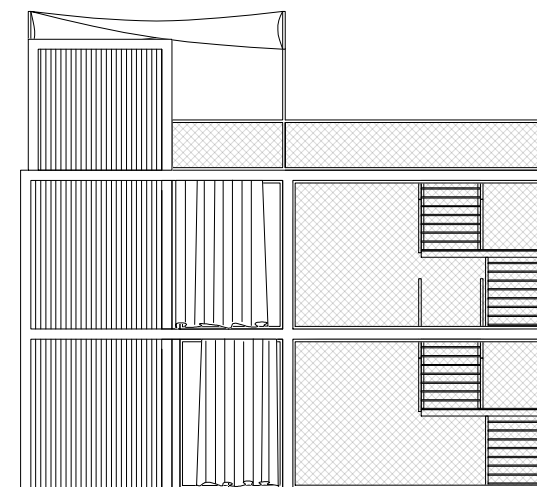




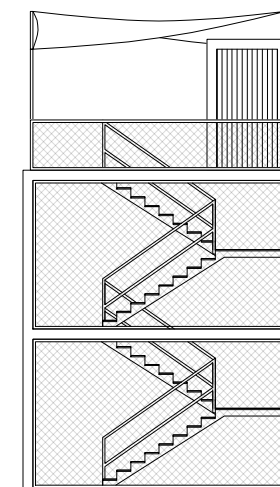
sjeverno pročelje



istočno/zapadno pročelje

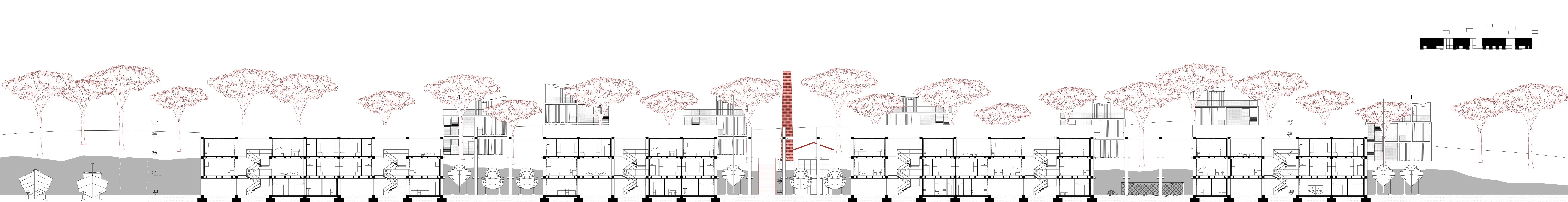


južno pročelje



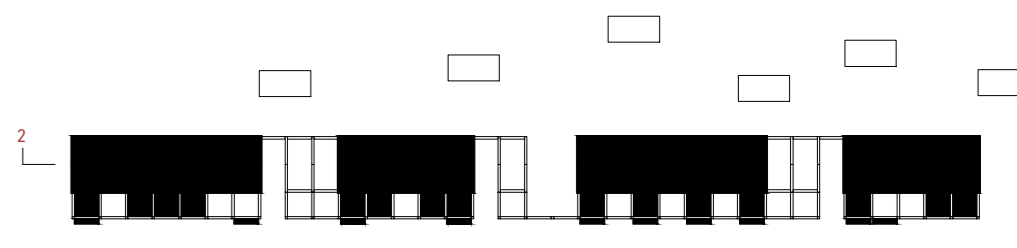
istočno/zapadno pročelje

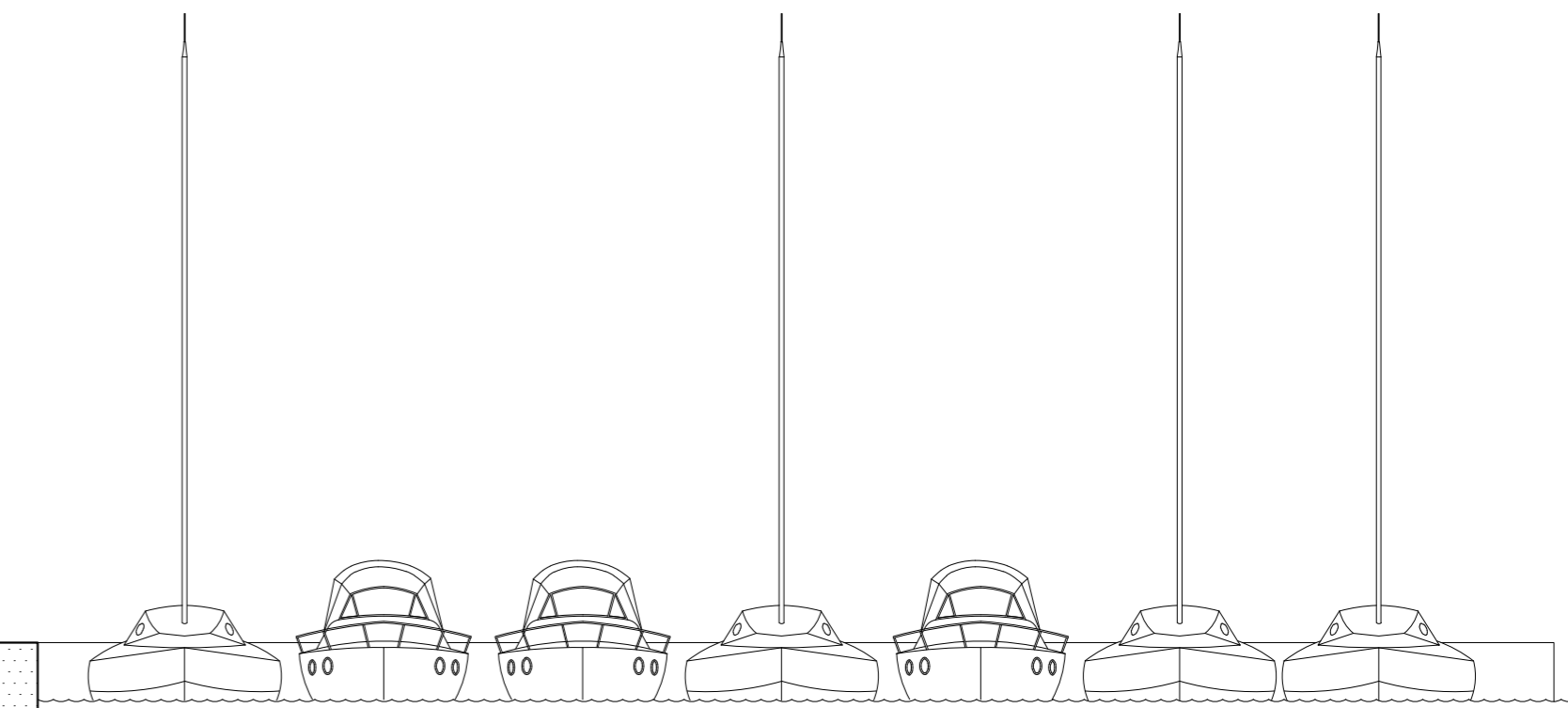
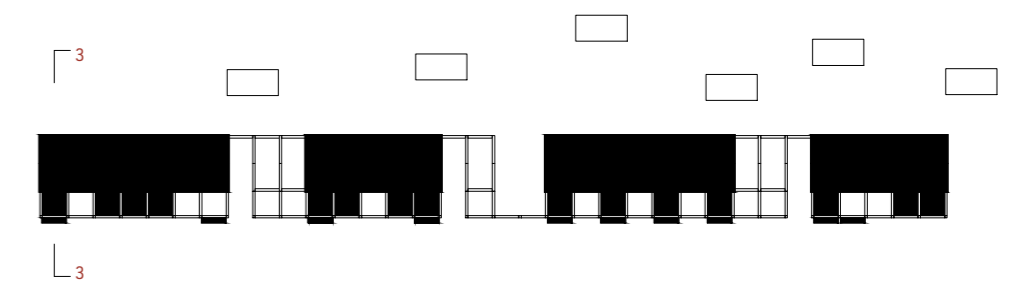
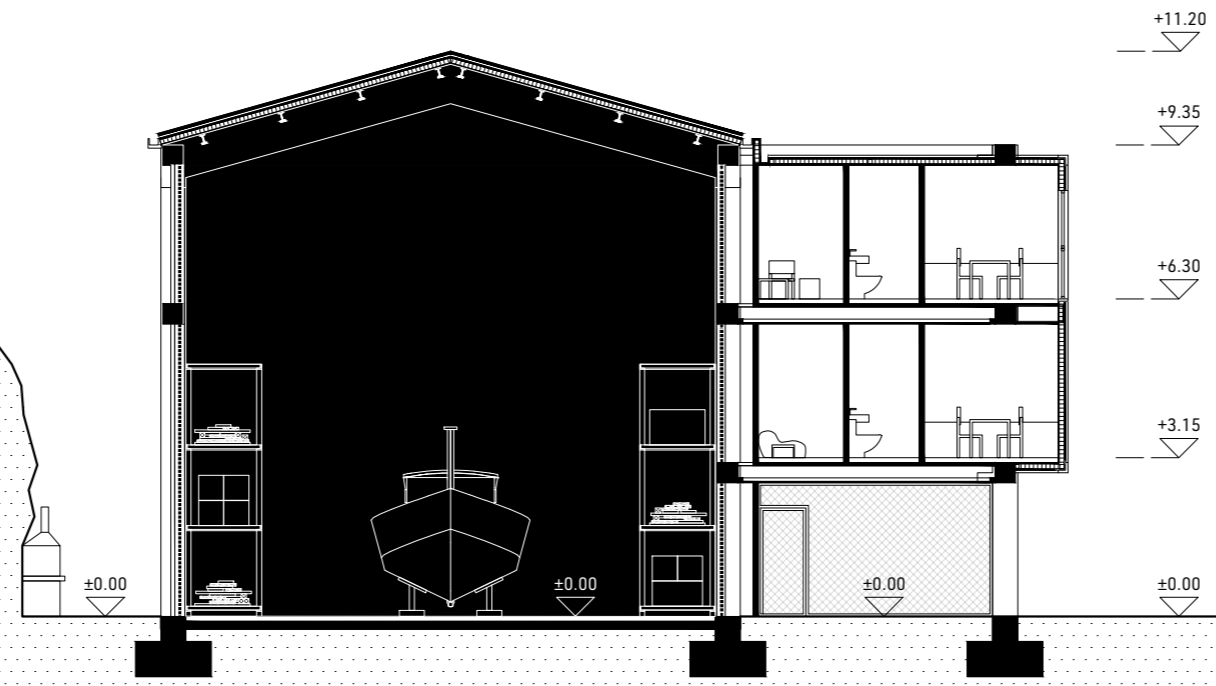
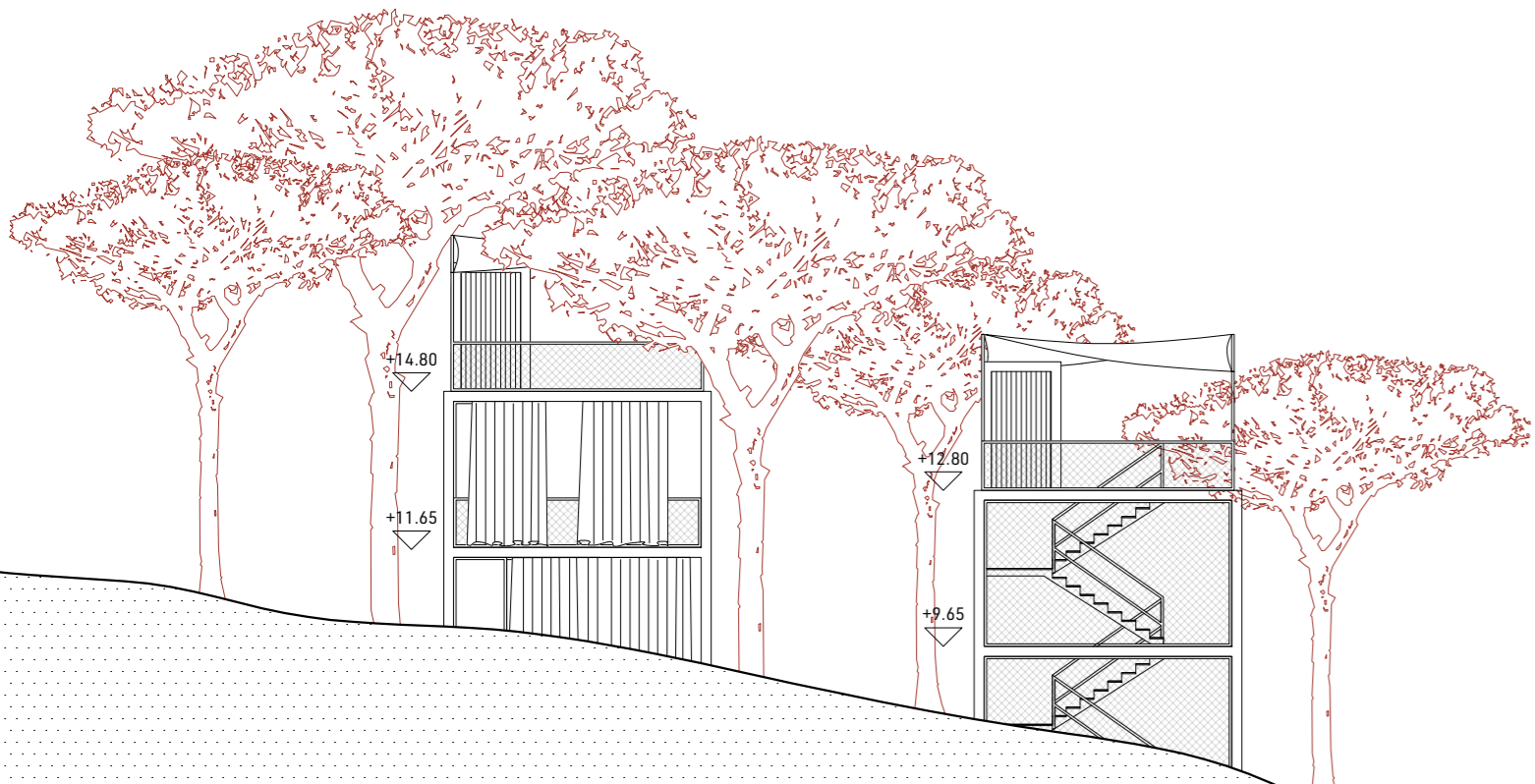




+11.20
+9.35
+6.30
+3.15
±0.00

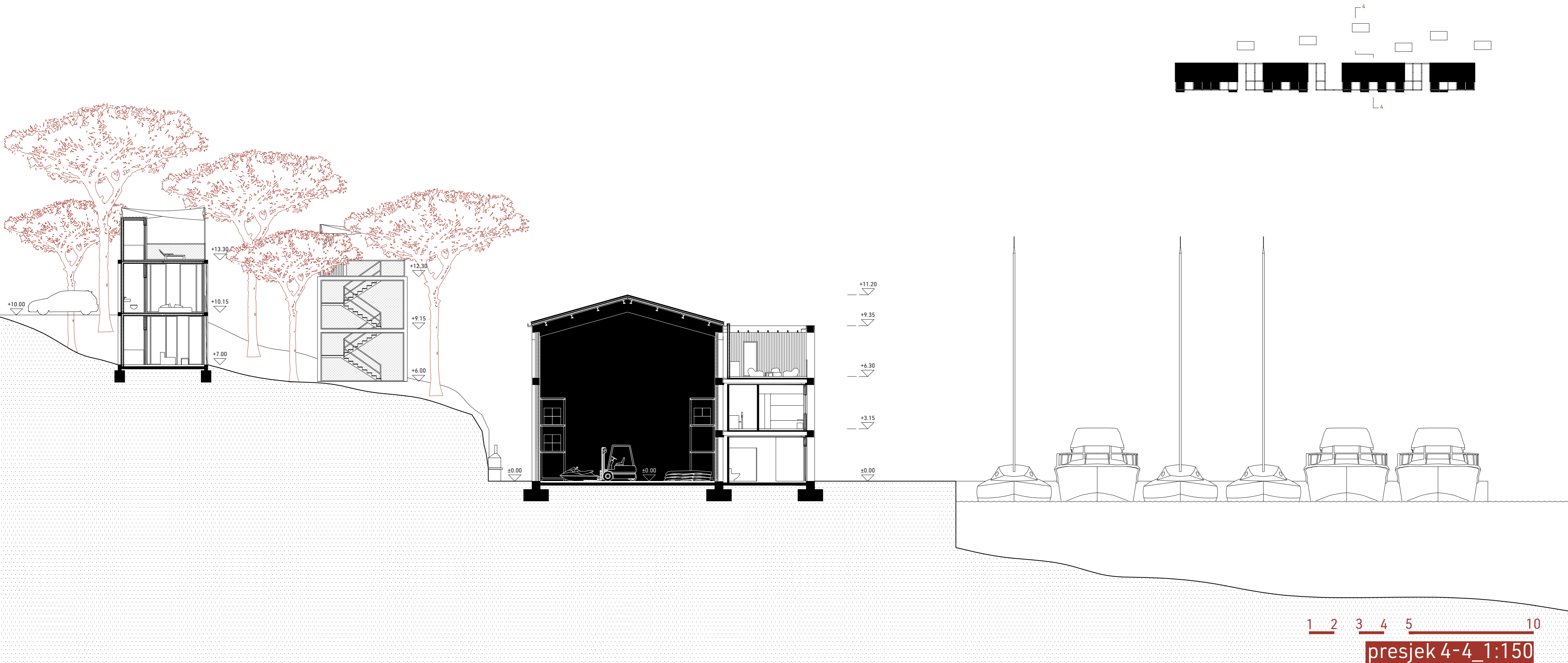
+11.20
+9.35
+6.30
+3.15
±0.00

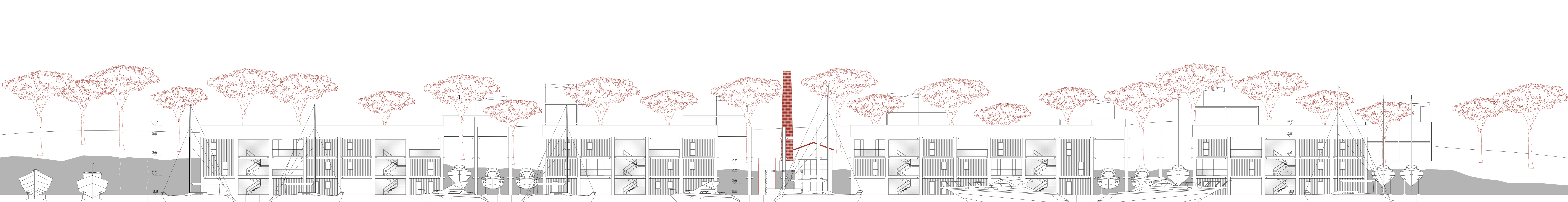




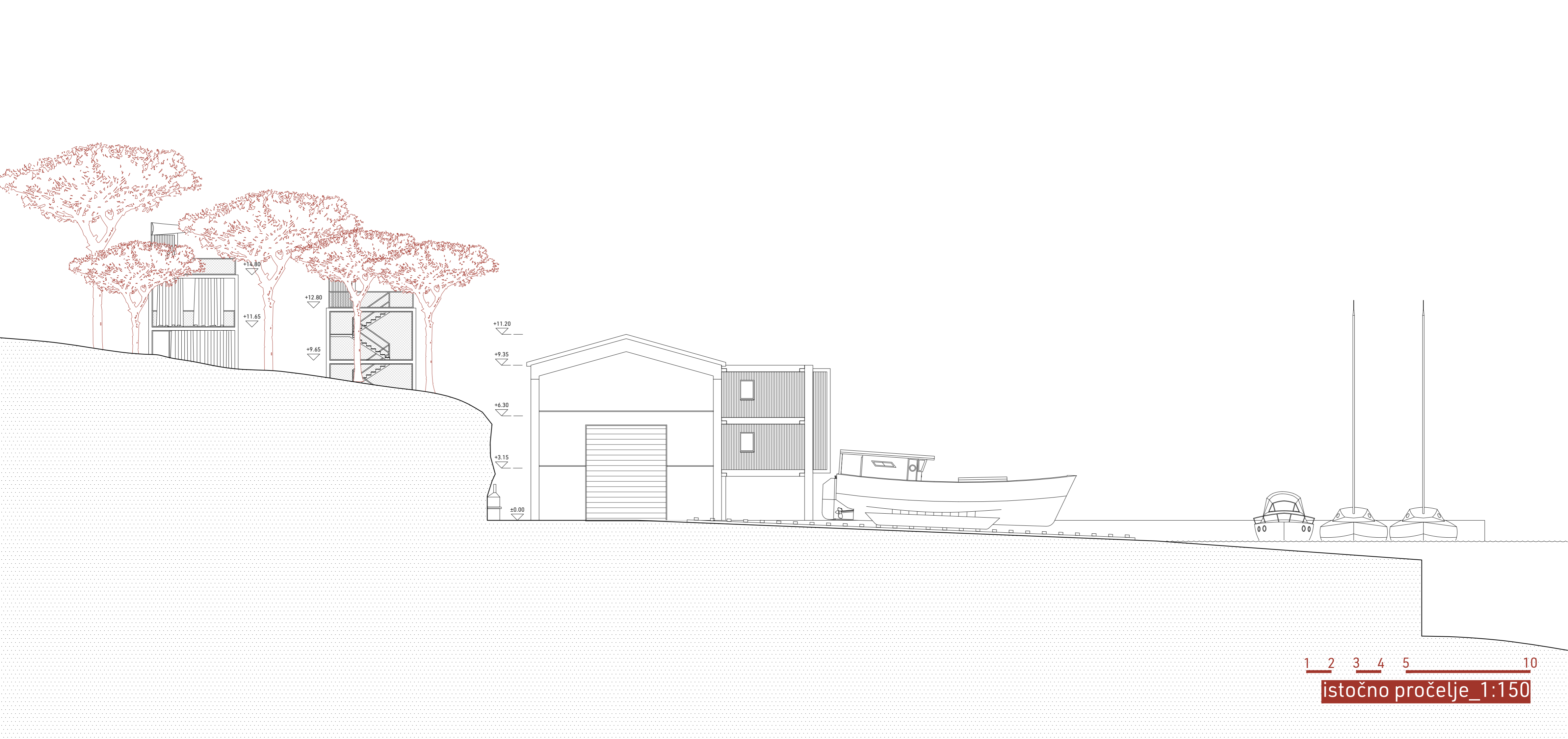
1 2 3 4 5 10

presjek 3-3_1:150









+14.80

+12.80

+11.65

+9.65

+11.20

+9.35

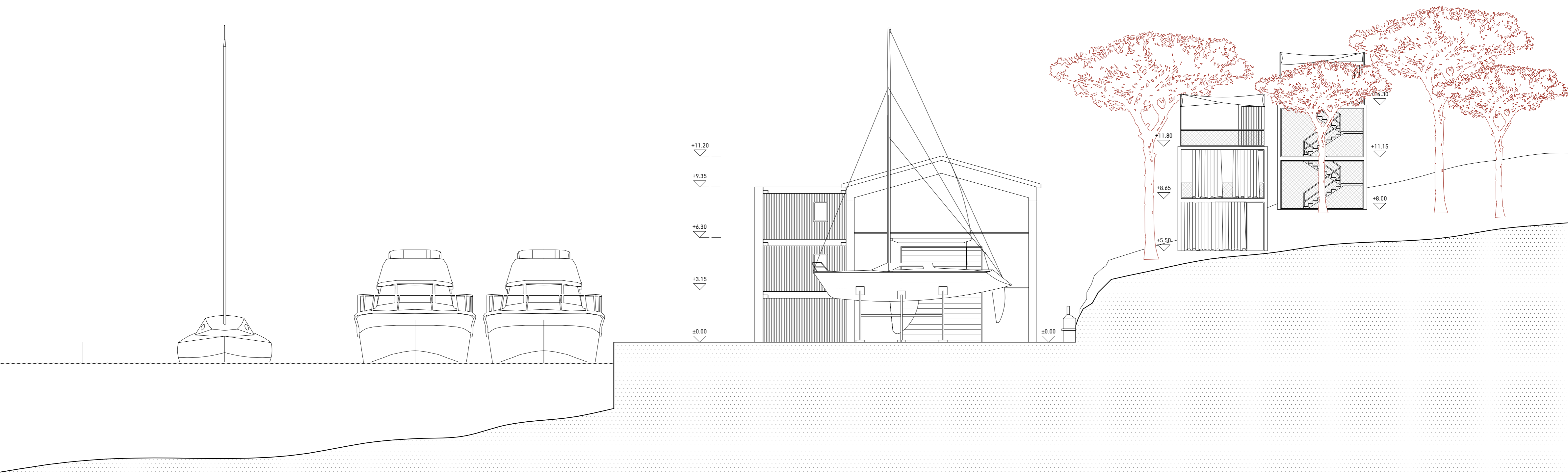
+6.30

+3.15

±0.00

1 2 3 4 5 10

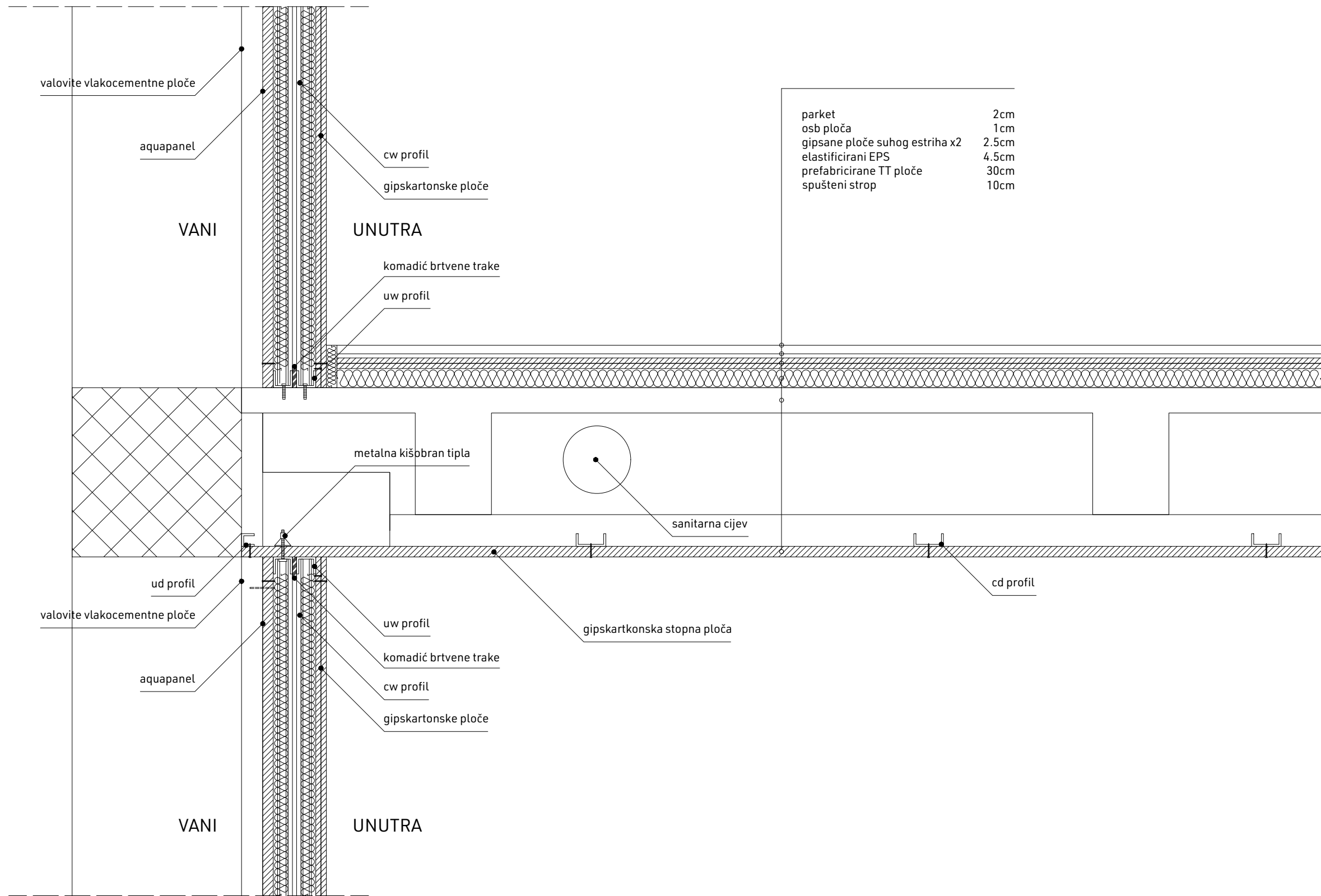
istočno pročelje_1:150



+11.20
+9.35
+6.30
+3.15
±0.00

+11.80
+8.65
+5.50
+11.30
+11.15
+8.00

1 2 3 4 5 10
zapadno pročelje_1:150



detalj međukatne konstrukcije_1:10

1. Brodogradilište	1 308,75 m²	6. Smještaj za nautičare	1050,00 m²
skladište	225,75 m ²	dnevni prostori (7x75,00 m ²)	525,00 m ²
radiona	168,00 m ²	vertikalna komunikacija (7x75,00 m ²)	525,00 m ²
svlačionice s tuševima i sanitarijama	25,00 m ²		
ured	6,50 m ²	7. Ostalo	3109,50 m²
čajna kuhinja	4,00 m ²		
komunikacije	14,50 m ²	prostor +	909,50 m ²
suvenirnica Bracera	25,00 m ²	riva	2200,00 m ²
vanjski dio brodogradilišta	840,00 m ²		
2. Uljara	358,50 m²	UKUPNO	8030,35 m²
pogon uljare	283,50 m ²		
svlačionice s tuševima i sanitarijama	10,50 m ²		
komunikacije	14,50 m ²		
ured	6,50 m ²		
čajna kuhinja	18,50 m ²		
OPG zadruga Milna	25,00 m ²		
3. Marina	516,00 m²		
repcija	110,25 m ²		
skladište	225,75 m ²		
radiona	21,00 m ²		
soba za računalski servis	8,75 m ²		
strojarnica	23,00 m ²		
svlačionice s tuševima i sanitarijama	10,50 m ²		
čajna kuhinja mornara	14,50 m ²		
ured šefa repcija i vođe posade	25,00 m ²		
ured direktora marine	12,75 m ²		
sanitarije	6,50 m ²		
čajna kuhinja	8,00 m ²		
javne sanitarije s tuševima	50,00 m ²		
4. Jedriličarski klub	353,25 m²		
spremište jedrilica	168,00 m ²		
pvn	110,25 m ²		
svlačionice s tuševima i sanitarijama	25,00 m ²		
ured	6,50 m ²		
čajna kuhinja	4,00 m ²		
komunikacije	14,50 m ²		
praonica rublja	25,00 m ²		
5. Smještaj za radnike	1334,35 m²		
sobe i zahodi tip A (14x13,65 m ²)	191,10 m ²		
sobe i zahodi tip B (11x19,75 m ²)	217,25 m ²		
dnevni prostori	526,00 m ²		
vertikalna komunikacija	400,00 m ²		

