



# Komuna vs. Fortuna

Od početaka su Forani dobro živjeli koristeći ono što kapitalizam zove konjunktrom, a laici dobrom prigodom, s tim stavom brodili su kroz stoljeća, da bi se, zbunjeni tranzicijom, pred proslavu 140. obljetnice turizma zapitali: gdje je nestala Fortuna?

napisao Josip Antić  
snimio Mladen Ščerbe

Svaki put kad uplovljavam u hvarsku luku, a nastojim to ne činiti za velike seobe naroda u kolovozu, pomislim kako je onaj gore kad je u početku svijeta dijelio karte tom mjestu bio obilate ruke. Oni koji igraju trešete znat će što znači dobiti iz jedne ruke tri napolitane, za one druge dosta je reći – s takvim kartama bila bi sramota ne dati kapot, to jest protivnika ostaviti bez punta. U forskim rukama od početka je bila trostruka akuža: idealna klima, središnji položaj u odnosu na plovidbene puteve i obilje ribe. I nije da se kroz povijest s takvim kartama nisu dobile mnoge partije...

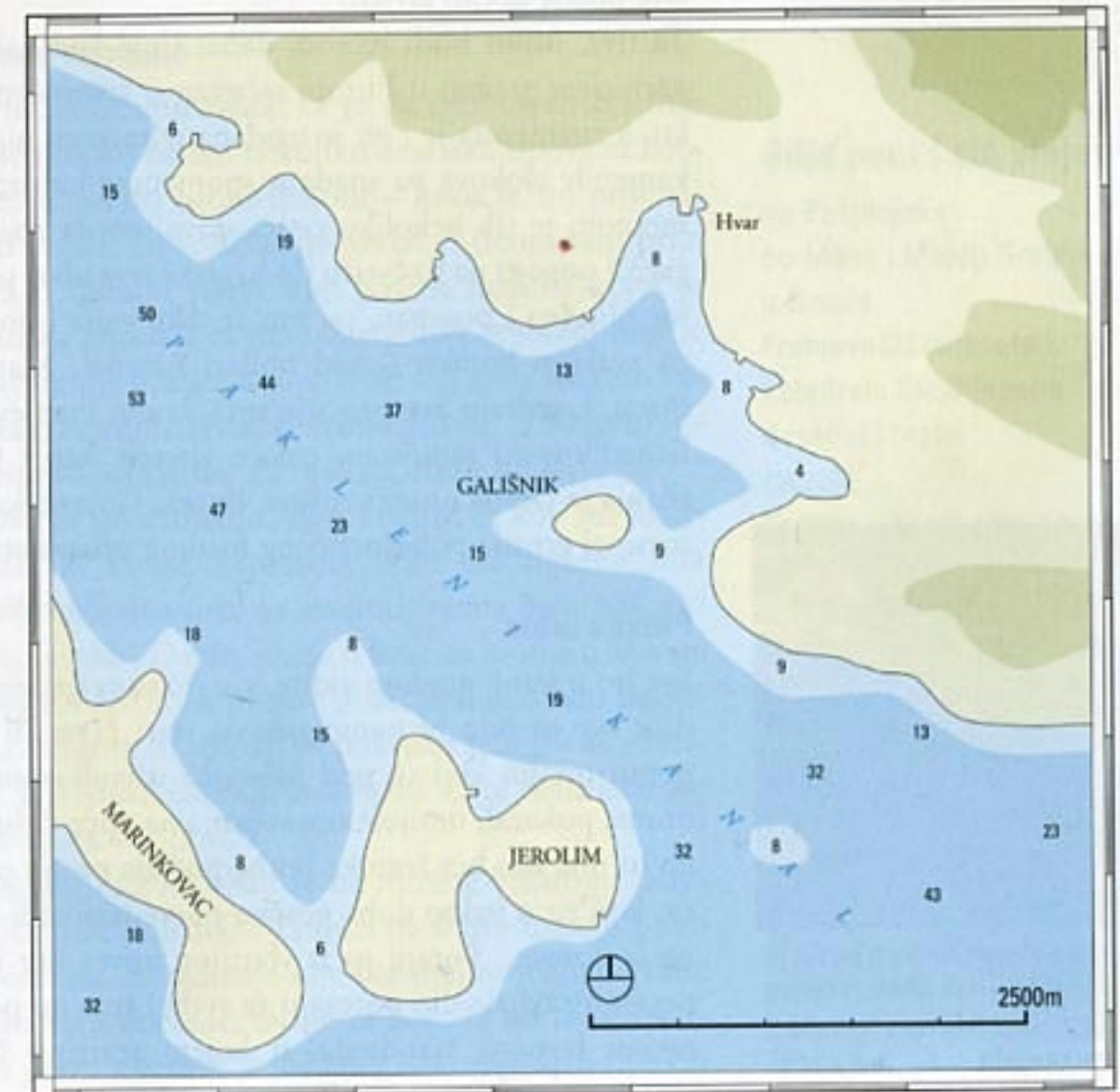
Počeci modernijeg ljudovanja na škoju počinju s dolaskom kolonista s grčkoga otoka Parosa u, kako su ga nazivali, Pharos iliti današnji Stari Grad, no uvala Lesna iliti Lisna, što će reći šumovita vala (po čemu i talijanski naziv Lesina) okrenuta jugu već je i u to doba bila ucrtana na peljarima kao točka na pravadnoj ruti između dviju obala.

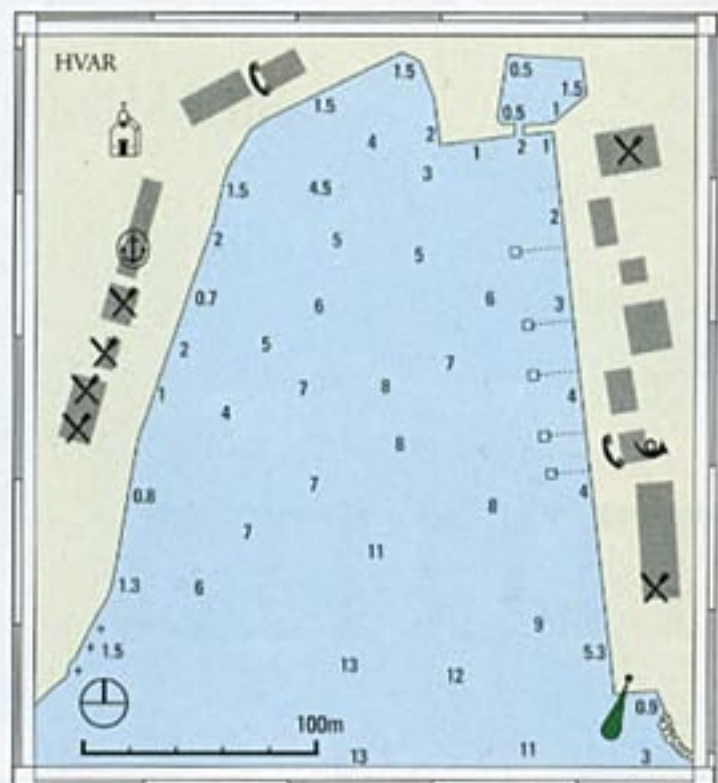
### Pupak Jadrana

Upravo u toj hvarskoj praluci na temeljima starijih zdanja utemeljen je za prve mletačke uprave od 1276. do

1358. grad koji je s vremenom potpuno preuzeo atribute moći Staroga Grada (biskupiju u XIII. stoljeću), a uspon jednoga i silazak drugoga smjestio je Hvar za Prevedre Republike u pupak Jadrana.

Nisu Mlečići bili osobito sentimentalni prema Hvaru, a još manje posebno pametni kad su u ondašnjem portiću prepoznali jadransku središnjicu. Dovoljno je pogledati njihove uzdužne rute prema Levantu ili pak one poprečne na već spomenutoj ruti od Gargana, pa će se odmah vidjeti da svi putevi vode u – For. Hvar je u to doba bio odmorište i opskrbište svih koji su plovili Jadranom, a kad





Joško Vučetić i Ante Buzolić u zimskoj idili otočica Gališnika

je tako nije trebalo čekati dugo da se pod Forticom – najstarijom gradskom utvrdom na današnjoj Puntici od rive počne dobro živjeti.

Ta riva, usput budi rečeno, danas slovi kao najstariji operativni pristan u Europi sačuvan u izvornom obliku, a znamenita je i jer je uzidana tehnikom ulaganja kamenih blokova pa spada u spomenike kulture. Pametnom je tih nekoliko crtica dovoljno da zna kako gazeći nogom na to čvrsto tlo hvarske rive ulazi u prostor uljuden i poseban, pa mu se tako valja i ponašati na svakom koraku – kad obilazi Arsenal, Mandrač, Pjacu, katedralu Svetoga Stjepana, Lodu, Franjevački i Benediktinski samostan, palače vlastele kao i pučka zdanja iz Grada unutar zidina, Burka, Gojave, kako se zovu tri grozda policentričnog forskog urbaniteta.

**Plexus urbis**

Sve što u šetnji gradom vidite, sve što vam špjegaju vodiči, sve to bilo bi nemoguće da stari Hvarani nisu, poput ostalih koji su pod Mlecima uživali status komune, pokazali umijeće upravljanja na opće dobro, iako to nije išlo bez žestoke borbe pučana protiv plemića, koji su u jedno doba gotovo posve isključili pučane iz uprave. Forani su iz vlastitog novca (jer je Venecija ostavljala dio poreza u te svrhe) uzorno podigli razinu javnoga standarda, u kojem teatrino što se

upravo obnavlja u Arsenalu stoji kao kruna s kakvom se malo tko u ondašnjoj Europi može podičiti.

Hvarani su kroz povijest znali koristiti ono što se rječnikom kapitala zove konjunktrom, a mi bismo rekli kako su znali prepoznati dobru priliku i iz nje izbiti istu takvu zaradu. Kad je valjalo biti lukom i opskrbnim sidrištem za mletačku flotu, Hvarani su grad posložili za tu prigodu, iskušavši se – primajući ondašnje hodočasnike na putu za Svetu zemlju – i kao pioniri praturizma. Kad su se okrenuli vjetrovi i kad je zbog otvaranja ruta preko Atlantika zamirao promet na venecijanskoj magistrali prema Levantu, Forani su obilato potegli mreže. Ribom je For sazidan, riba mu je u temeljima i friškina od srdela metaforički vonja u najvećem dijelu palača, javnih zgrada i crkava. U potrazi za hirovitom plavom ribom Tomaso Novak rečeni Buonaparte 1860. otkrio je Lampedusu, bivajući prethodnikom velike škojarske flote što se za njim uputila u potrazi za zaradom. U XIX. stoljeću Hvar je razvio puna jedra velike trgovačke flote pa nije stigao, kao ni mnogi drugi, na vrijeme shvatiti kako je riječ o zadnjim trzajima civilizacije vjetrova i da počinje era čade. Nasreću, istodobno je Buona Fortuna pohodila grad: Grgur Bučić 1858. shvatio je kako Hvar ima nešto drugo što veliki industrijski centri sjevera nemaju. Te godine zajedno s istomišljenicima osnovao je Higije-

ničko društvo, promovirajući grad i otok kao idealno mjesto za lječilišni turizam, poglavito kao zimski sanatorij za bogate europske grudobolnike. Ono što je počelo zimi ubrzo je dobilo i ljetnu, kupališnu varijantu, a u gradu su počela nicati pročelja hotela, čineći ga do Drugoga rata središtem mondenog turizma.

Forani su priliku da ljubuju s Fortunom u punoj mjeri iskoristili i kada je socijalizam šezdesetih širom otvorio vrata turizmu, samoupravnom i individualnom, ali kada je i taj poredak doživio krah grad se našao u takvom stanju da mu najbolje pristaje epitet zburjen. Kome se takva usporedba čini pretjeranom neka si da truda i pročita barem naslove trakavice o pretvorbama i prodajama hotelskog poduzeća *Sunčani Hvar* ili pak one s idejama koje bi preko noći ispremetale blagoslovljeni prostor od Pelegrina do Sv. Jerolima, komadajući tkivo grada i spremajući se odnijeti ga u vrećama nečasna profita. Ne sumnjam da su mnogi – poglavito oni koji na Hvar stižu "da bi bili viđeni" – tijekom Domovinskoga rata pa naovamo uživali u Hvaru, ali da je grad uživao u sebi, e u to mi je teško povjerovati. Hvarani su svjesni da Pjaca kao forski vitalni *plexus solaris* danas treperi ispremiješanim energijama i interesima kojima je opće dobro slabo na pameti. Da bi se razumjela ova dobronamjerna opaska valja nam poći od početka – od onoga trenutka kad vam

pramac otvori ulaz u ubavu lučicu ostavljajući iza sebe otočić Gališnik.

**Utijesno za naute**

U ljetnom režimu značit će to da ćete najvjerojatnije naletjeti na još barem nekoliko desetaka tipova za kormilom obuzetih istom idejom – kako se što prije sigurno vezati. Tu stvari stoje ovako: S desna vam prije ulaska u dubinu porta stoji Križna luka, u kojoj je benzinska crpka, a za tankanje goriva najbolje vam je pristati ranije ujutro ili predvečer – u svim ostalim varijantama čuvajte živce za veliku gužvu. U Križnoj luci postoji i istezalište, a i malena dizalica i to je sve. Gotovo je nevjerovatno, ali u Hvaru, za koji mi Joško Vučetić iz Lučke kapetanije kaže da sigurno ima 14.000 uplovljavanja na godinu, nema ama baš niti jednog servisa. Dakle, imate li kvar na motoru, ako ste se negdje ogrebli pa trebate plastičara, ako vam ne štima sa strujom ili pak želite pokrpati jedra – ne trudite se. U Hvaru, nautičarskoj meki, za te male kvarove nema lijeka. U Križnoj luci na obali se ne možete vezati jer tamo brodice drže domaći, a budući da je sve uokolo puno korpomorta, ni sidrenje nije baš preporučljivo. Vežite se, ako vam dopuste, radije za bok. U samome hvarskom portu s vezom je jednako tako zapetljano. Prvih

Sve što se tijekom dana dogodi na bilo kojoj hvarskoj lokaciji obavezno biva prokomentirano u *palament showu* što ga s osobitim umijećem svako jutro iznova u svom kafiću *Marin* vodi Marinko Jurić; opći je stav da će morskom svijetu u Hvaru krenuti nabolje kad konačno dobije gradonačelnika koji – zna što je brod

**Gdje poći i što vidjeti**

na Paklenjake do Milne i Malog Grablja u Brusje Franjevački samostan katedralu Sv. Stjepana Arsenal i teatar muzeje Forticu i baciti oko na panoramu s Napoljuna



Nikša Ive



Zimsko lice Hvara u mnogome se razlikuje od onog ljetnog, od kojeg nipošto nije manje vrijedno, a Novogodišnja regata i od ove godine preseljena Uskršnja to će sigurno potvrditi

**Koga upoznati**

Antu Buzolića, direktora Nautičkog centra Danu Fio i Joška Vučetića, lučku kapetanicu i višeg savjetnika Nikšu Ivea, tajnika JK Zvir Nives Tomasović, ravnateljicu Muzeja hvarske baštine Fra Joakima Gregova, svećenika, pomorca i kipara Vinkicu Karković-Colombo, ravnateljicu TZ Hvar Marinka Jurića, znalca forske opće prakse



Nives Tomasović

stotinjak metara istočnog dijela rive je *operativa* obala rezervirana za katamarane, a drugih pedesetak metara – gdje postoji priključak za vodu – najskuplji je vez na Jadranu, pa ako niste Luciano Benetton ili Bill Gates sumnjam da ćete se odlučiti za tu varijantu. Dalje od tih mjesta rezervirano je za barkarijole i barčice koje svako jutro hitaju na obližnja kupališta i Paklene otoke. U Mandrač, jedno od najljepših dvorišta za brodove na Jadranu, također ne zalazite – tamo je rezervirano za domaću malu mornaricu.

Želite li baciti sidro možete to učiniti na zapadnoj strani uvale, ali samo za bonace, jer će vam sa svakim vjetrom zaorati sidro budući da lanca zbog drugih ne možete ispustiti dovoljno. Sve u svemu, najbolje je sidriti u nekoj od ne tako bliskih vala kao što je Podstine (pazite i tamo na maestral i tramontanu) ili u marini Palmizana, pa se koristiti ne jeftinim uslugama barkarijola.

Da mjesto koje se nalazi na prvom mjestu liste želja svih posada u širem akvatoriju traži bolje organiziran porat znaju i Joško Vučetić i Ante Buzolić, direktor Nautičkog centra, koje smo zatekli na Gališniku, otočiću koji je nekad bio lazaret, pa vojarna, da bi ga sad pokušali prenamijeniti u zanimljiv eko-etno škojić.

“Ključno je kazati ono što vrijedi za sve hrvatske porte – vlasnik im nije grad nego županijska lučka uprava, a kad je tako onda mi kao prvi operativni ne možemo

ništa drugo nego u postojećim okolnostima raditi najbolje što možemo. Novac ide u županiju i onda je iluzorno očekivati neka brza i potrebna ulaganja u infrastrukturu. Pradoksalno, ali ovdje nautičarima Turistička zajednica ni boravišnu pristojbu ne može naplatiti” kaže Ante.

“Hvarski porat je luka javnog prometa, pa *operativni* dio mora biti stalno slobodan, s tim da se nautičarima ostavi mjesta za komunikaciju bajbotima kojima dolaze sa sidrišta. Kapacitet ovisi o vremenu, za bonace može sidriti i do 150 brodica, za maištraluna, pulentade i juga nije sigurno. Hvarski porat namjeravala je s dva špica zaštititi još Austro-Ugarska, ali kako je došlo do rata tako je i ostalo”, dodaje Joško, ističući kako Hvarani najprije moraju misliti na sebe, jer – mjesto živi i kad nautičari odu. Za to im treba stalna veza sa Splitom, a sadašnje rješenje s katamaranima i trajektom u Starom Gradu nije dovoljno.

“Pristanište Vira potpuno je zapušteno, njime vladaju ribari, a aktiviranje tog pristana mogao bi biti početak promišljanja boljeg uređenja hvarskoga porta, koje bi trebalo osmisliti u skladu s različitim potrebama. Svakome tko za šušura uplove u porat jasno je da kruzeri (koji sidre u kanalu), megajahte, trabakuli, barkarijoli, manje brodice... traže bolje promišljen smještaj, ali nažalost u luku se ne ulaže ništa. To naravno ne ispričava nevješte nautičare koji baš u našem akvatoriju

zbog frekventnosti bilježe najveći broj nezgoda”, kaže Joško. Jedan od onih koji imaju posebno dobar pogled na zbivanja u portu je fra Joakim Gregov, za Hvarane fra Jaki, svećenik i kipar čiji su Sv. Franjo pred ulazom u Franjevački samostan i nedavno postavljeni reljefni križni put oplemenili morskou vizuru. Držeći da je njegova misija pomagati, fra Jaki se prisjeća kako je baš prošlog ljeta pred njegovim samostanom jaka pulentada na grote izbacila veću jedrilicu. “Pogledam kroz prozor – kad ono vrh jarbola samo što mi ne ude u sobu. Pred samostanom četvero ljudi. Kažu, otišli su na večeru, krenuo pulenat, sidro im zaoralo i more im bacilo brod. Primio sam ih u dom, pomogao im kod sređivanja formalnosti, a kad su rekli da su bogati i da žele to platiti, rekao sam im da su oni za mene samo – brodolomnici, što su uistinu bili”, priča fra Jaki.

**Čane i Zvir**

“Hvar slovi kao nautička meka, ali Hvar nautičare zanima samo ljeti. Tada se ne mogu obraniti od telefonskih poziva u kojima me mole da im osiguram vez. Vez, škrpina i vino, to zanima najveći broj nautičara, a onda nas do sljedeće godine zaborave”, kaže Nikša Ive Čane, jedan od čelnih ljudi JK Zvir, kluba koji je, iako malen brojem članova, ispisao neke od važnih stranica hrvatskog jedrenja. Usput, ime kluba dolazi od

Zviri, pulene hvarske galijske koja je sudjelovala u bitki kod Lepanta, inače je izložena u teatru, a sada je privremeno udomljena u Franjevačkom samostanu. I ove je Nove godine šjor Čane doveo 700 jedriličara na Novogodišnju regatu (klase Optimist i Laser), koju je 1975. godine pokrenuo s pokojnim Zdenkom Roćem. Bio je to preokret među jedriličarima, jer se pokazalo da se jedriti na Mediteranu može i zimi. Tek nakon toga krenule su slične regate u Francuskoj i Italiji. “Nažalost, donedavno u gradu su Novogodišnju regatu i JK Zvir potpuno ignorirali, ne shvaćajući da je klub poveznica sa svijetom nautičara”, kaže Čane. I on je pristalica sređivanja porta. Po njemu ne bi trebalo prezati od spajanja Gališnika s kopnom, a Križna luka bi se učinila sportskom lučicom u čijem bi jednom dijelu mogli biti i komercijalni vezovi. Sam porat valjalo bi potpuno predati nautičarima i to tako da vez na rivi bude za one koji mogu platiti tu vrstu ekskluzive. Za ostale sa zapadne strane problem bi se mogao ljeti riješiti pokretnim pontonima i korpomortima, drži Čane i dodaje kako uz takvu organizaciju svakako valja osigurati kompletni nautički servis.

“Mnogima koji uplove u Hvar neshvatljivo je da mjesto s tolikim brojem nautičara nema ama baš ništa, niti pristojnu dizalicu”, kaže Čane i misli kako bi dolazak Uskršnje regate mogao značiti prvi korak ka podizanju kulture jedrenja i plovidbe na Hvaru. Naime,



Zvir s hvarske galijske koja je 1571. godine sudjelovala u bitki kod Lepanta zbog obnove Arsenala izložena je u Franjevačkom samostanu



Franjevački samostan jedno je od trajnih hvarskih duhovnih žarišta

### Gdje jesti i piti

obavezno kavu u *Marina* jesti u *Luviju*, *Lucculusu*, *Zlatnoj školjci* vino svakako kušati i kupiti u podrumima *Luviji* i butigi obitelji *Carić*



Fra Joakim Gregov - Jaki

Karković-Colombo, ravnateljica Turističke zajednice Hvara, kaže da je turistička strategija mjesta dokument koji je davno trebalo donijeti.

“Iz toga će se iznjedriti projekt održivog razvoja Hvara, a samim time i njegove nautičke komponente”, kaže, dodajući kako je Hvar preunosan da bi se o njemu odlučivalo na lokalnoj razini, pa se konci sa škoja potežu iz centara financijske i političke moći u metropoli. Nepostojanje strategije vidljivo je već u prvih pedesetak metara rive gdje se praktički vrata do vrata dodiruju tri međusobno suprotstavljena projekta: ekskluzivni hotel *Riva*, klub *Carpe Diem*, restoran s grillom.

“Za sva ta pitanja ključno je razmišljanje za opće dobro, a upravo ono je u Hvaru prvo napušteno, iako je baš ta vrijednost utkana u baštinu. Oni koji bi tako lako prodavali Pelegrin moraju znati da je ta zelena punta u doba kad su plemići u Hvaru imali neograničenu vlast imala poseban status. Pelegrin se – baš kao ni punta Kabal pred Starim Gradom ili otok Šćedro – nije mogao prodati ili dati u vlasništvo. Bili su to resursi za teške situacije, za dane kad je komuna bila pred najvećim kušnjama. U tim vremenima Pelegrin se mogao dati na korištenje samo najvećoj sirotinji neka se pokuša ondje prehraniti, i to samo dok se situacija ne bi popravila”, kaže Nives, žaleći što su ti uzusi odavno zaboravljeni.

“Druga priča koja nam se želi prodati jest priča o elitnom turizmu, a elita danas znači onaj tko ima novca na bacanje. Nekad je elita značila intelektualnu kremu, ljude koji bi u njihovo vrijeme mogli razgovarati s Hektorovićem i renesansnim eruditima, kasnije je pak dolazila krema cijele srednje Europe, a zahvaljujući Grgi Novaku i u doba Jugoslavije u Hvaru su se okupljale osobnosti s kojima je bila čast biti u društvu. S mnogima od ove današnje elite nemate što pričati ni naučiti nego strpljivo čekati da prođe ljeto. Sve su to velika pitanja na koja mi u Hvaru nismo donijeli odgovore. A trebali smo. I takve bi odgovore trebao poštivati i nastojati se s njima usuglasiti svatko, pa i ORCO grupa, koja je vlasnik *Sunčanoga Hvara*”, kaže Nives, iznoseći i uvjerenje da u gradu ipak postoji zdrav razum, jer je svaki sumnjivi projekt koji se spremao javnim suprotstavljanjem zaustavljen. No i ona je svjesna kako je krajnje vrijeme za snažniju pozitivnu akciju, s vizijom budućega skladnoga grada.

Sve drugo – vratimo se na sliku s početka priče – bilo bi kao izgubiti trešetu, a imati u rukama akužu s tri napolitane. Takvima, bojim se, i Fortuna okreće leđa zauvijek.

Petar Paštrović, i sam sa škoja, organizator regate kojom se nagovještava početak sezone jedrenja na krstašima, nakon devet godina jedrenja pred Vodicama odlučio se za promjenu akvatorija.

“Hvar nam se čini idealnim. Marina na Klementu nam je blizu, daleko je sezona pa je riva slobodna, a što se tiče akvatorija regatno polje micat ćemo u skladu s vjetrom. Moguće je da na štap jedrimo bliže Klementu, a moguće je da idemo prema Šćedru. U jednom danu jedrit će se dvije etape: do Visa i natrag”, kaže Paštrović. I on misli kako Hvar ni izbliza nije razvio sve ono što može ponuditi nautičarima tijekom godine, a kao jedan od važnih koraka drži sređivanje Križne luke u sportsku lučicu. On, međutim, nikako ne misli da je pametno spajanje Gališnika s kopnom.

### Drugi obraz Fortune

“Položaj i klima, koji su u prošlosti bili najveći dar Hvara, odjednom su mu postali najveća opasnost”, kaže Nives Tomasović, ravnateljica Centra za kulturnu baštinu grada Hvara. Strani kapital u Hvaru vidi samo mogućnost brze zarade i ne vodi brigu o prostoru u koji želi intervenirati, niti o tisućljetnoj civilizaciji koja ga je oplemenila, pa se njegov interes samo čini dobrom prigodom, a iza toga se krije Zla Fortuna. “Investitori me i ne čude, ali poražavajućim držim entuzijazam s kojim su monstrum projekte dočekivali hvarski poglavari. Uvjeravalo nas se tako da je projekt marine koji je u hvarski porat ubacio silne dige genijalan. Potom se spekuliralo o betonizaciji Pelegrina. Sve su to bili projekti koji su trebali *spasiti* Hvar i kad gledam s toga motrišta zahvaljujem Bogu što smo još uvijek nespaseni”, kaže Nives.

Prije bilo kakve odluke, smatra Nives, Hvarani moraju preuzeti odgovornost za svoj grad, a to znači sjesti i promisliti na koji način usuglasiti interese i vidjeti kolika je dugoročna cijena nekoga, svakoga projekta, pa i bjesomučne apartmnanizacije. Uostalom, i Vinkica