

## Brodarstvo otoka Koločepa u razdoblju austrijske vladavine

UDK 339.5+656.61 (497.13) KOLOČEP »18«

**SAŽETAK:** Nakon okupacije Dubrovačke Republike od strane Francuza i njenog kasnijeg prisajedinjenja Austrijskoj carevini pomorstvo je na području bivše Dubrovačke Republike naglo nazadovalo. Ali ne i na Koločepu: sa svojom pasivnom agropedološkom strukturom njegovi su stanovnici bili prisiljeni da i dalje plove bez obzira na tadašnje uvjete plovidbe. U početku stanje nije bilo zadovoljavajuće, ali se popravilo da sredina stoljeća unekoliko predstavlja »zlatno doba« pomorstva na Koločepu. Međutim, parobrodarstvo u to vrijeme također jača, konkurencija postaje sve veća, posebno »Austrijskog Lloyda«, pojedinačno se sve teže plovi pa se i koločepski armaturi udružuju s drugim brodarima u ovom kraju da zajedničkim radom privrede što više i zarađeni novac oplode kupnjom suvlasničkih dijelova u većim brodarским društvima što se osnivaju i u dubrovačkom kraju. Ali, ti udjeli su skupi: vrlo je malo pomoraca s Koločepa koji su ih mogli kupiti pa se Koločepljani sve brže vraćaju ribarstvu s kojom su djelatnosti pred duga stoljeća i počeli.



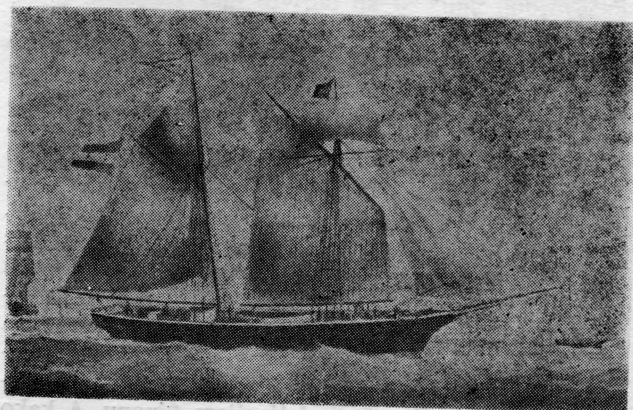
Premalo je do sada pisano i objavljeno o pomorstvu otoka Koločepa (a posebno o njegovom brodarstvu) s obzirom na značaj što ga je ova djelatnost imala u životu njegovih stanovnika i na razvoj samog otoka u privrednom smislu za sve vrijeme trajanja drevne Republike, za vrijeme kratkotrajne francuske i stoljeće duge austrijske okupacije. Taj navod temeljimo na vlastitim arhivskim istraživanjima (HAD) i do sada objavljenim radovima nekolicine autora koji su — pišući o Koločepu — samo marginalno zabilježili poneki pomorski događaj zadovoljavajući se najčešće citiranjem (pogrešnog) navoda da je Koločep »ribarski otok«: Vicko Lisičar je u svojoj knjizi »Koločep nekoć i sada« još 1932. godine ukazao na »značaj i vrijednost brodarске i nautičko-komercijalne međunarodne djelatnosti Koločepljana od 14. do 20. stoljeća«. <sup>1</sup> Ali pored toga malo je bilo pokušaja da se taj propust ispravi; — tek pred izvjesno vrijeme u tom je smislu učinjen hvalevrijedan napor: <sup>2</sup> nastavljeno je gdje je Lisičar stao, kronološkim slijedom obrađeno je dugo razdoblje od godine 1563. do propasti Dubrovačke Republike (1807. g.), što međutim ne označava i kraj brodarstva na Koločepu. Jer, taj događaj, sudbonosan za postojanje i razvoj mnogih djelatnosti u Dubrovačkoj Republici, pa i brodarstva u velikoj mjeri, na Koločepu (i Rijeci dubrovačkoj) se drugačije manifestirao: pratili smo taj izuzetak u arhivskim dokumentima (HAD) od vremena gdje je dr Luetić stao, pa do propasti Austrije kada je

uglavnom propalo i pomorstvo ovog otoka pa tek tada Koločep uistinu postaje ribarski otok jer druge djelatnosti na njemu nema: intezitet te ribarske aktivnosti je različit u pojedinim razdobljima, ali nikada takav i u tolikoj mjeri da u potpunosti osigurava egzistenciju i razvoj pa se odlazi s otoka u susjedni Dubrovnik i u daleki svijet što nije zastavljeno ni u našim danima. Jer, u turizmu, koji se forsira i na kome se gradi koločepsko privredno sutra, (kao i drugim Dubrovačkim otocima) razvijaju se samo neke komponente (forsiraju se smještajni kapaciteti) a zapostavlja razvoj drugih sadržaja ponude i djelatnosti koje čine turizam kao sistem <sup>3</sup> pa je lako zaključiti zašto u toj djelatnosti na ovom otoku nema zadovoljavajućih rezultata i zbog čega »nisu došle u punoj mjeri do izražaja sve ekonomske (i neekonomske) funkcije koje turizam svojim djelovanjem izaziva.«

Vratimo se, međutim, brodarstvu otoka Koločepa i višestrukim razlozima zbog kojih se do sada zanemarivao pomorački aspekt ovog otoka.

Koločep, — na grčkom Kalamota, što znači ribarski štap <sup>4</sup> — (valjda dijelom i otuda prenatržen ribarski značaj) nije velik otok: s površinom od 234 ha najmanji je u nekadašnjoj knežiji »Tre isole«. . . zvali su ga i »zeleni otok« <sup>5</sup> vjerojatno po maslinicima, rogačima, smokvama i drugom kultiviranom raslinstvu jer — kako se čini — u prošlosti šume na njemu nije bilo mnogo. . . veća sredstva za pošumljavanje ovog otoka osigurana su u vijeku koga smo i sami svjedoci. <sup>6</sup> Oborine na njemu su — kao i na drugim Dubrovačkim otocima — rijetke: Koločep (kao i Lopud) ima 7,1 sati sunca dnevno, što odgovara broju od 215 potpuno sunčanih dana u godini, pa je izvore egzistencije trebalo tražiti u djelatnostima koje ne ovise (ili manje ovise) o atmosferskim prilikama i neprilikama. Ekonomija uči a primjeri iz života potvrđuju da se u takovim okolnostima valja okrenuti moru, što je ovdje i urađeno, pa se plovi, riba, vade spužve i koralji s morskog dna, a naravno obrađuje i zemlja koliko je ima i kolikogod je to više moguće jer je u Dubrovačkoj Republici, doslovno rečeno, svaki pedalj zemlje morao biti obrađen. Obavlja se i određeni lučki promet: naselja Gornje i Donje čelo na Koločepu su i luke, koje u pojedinim vremenskim intervalima služe užoj ili široj namjeni. I u kasnijim razdobljima Koločep se češće spominje kao luka i pristanište (dr J. Luetić: Novi prilozi o nautičko-komercijalnim vezama Engleske i Dubrovačke Republike. Časopis »Dubrovnik« br. 4/85. str. 99) ali ipak, prema do sada objelodanjenim dokumentima one nisu dostigle značaj luka na susjednom Lopudu i nešto udaljenijem Šipanu. A kako je od svih spomenutih djelatnosti ribarstvo najmanje izloženo razvojnim oscilacijama i tržišnim ko-

lebanjima tom se poslu u prošlosti i prilazilo kao djelatnosti sa najmanje rizika pa se u mogućoj mjeri od najstarijih vremena njime bave i na Koločepu i kao stalnom i kao dopunskom djelatnosti: naime, u pojedinim vremenskim razdobljima (za vrijeme depresija na tržištu brodskih vozarina) ribarstvo je imalo naglašeniji značaj. I obratno: bilo je, naravno, i ovdje sezona kada je ulov bio slab, kada je promet soljenom ribom bio na granici ekonomičnosti i slično, ali i uza sve to nismo naišli na podatke da su spomenuti i drugi poremećaji na njega utjecali u tolikoj mjeri da se prestajalo ribati. Bilo je povremenih zabrana iz raznih razloga na pojedinim lovištima, ali to je druga stvar. U svim vremenima (čije nam je praćenje bilo dostupno) ribarstvo je znatno utjecalo i na prehranu stanovništva Koločepa svježom, a brodskih posada sa ovog otoka soljenom ribom, osiguravajući na taj način i samoj ovoj djelatnosti kontinuitet u privređivanju... u prošlosti soljena riba bila je značajan artikal u prehrani pomoraca pa je i na Koločepu ribarstvo trajalo i razvijalo se zahvaljujući u mnogome i razvijenom pomorstvu ovog otoka. I tako redom, pa je s obzirom na sve navedeno, točnije kad se kaže da je ribarstvo jedno od glavnih zanimanja stanovnika otoka Koločepa umjesto da ga se naziva »ribarskim otokom«. Daljnji razlog zbog koga Koločep prati epitet »ribarski« može se dovesti u vezu s činjenicom što za razliku od drugih Dubrovačkih otoka na Koločepu je manje izvanjskih obilježja koja »na prvi pogled« odavaju sliku bogatog življenja: ima dvoraca (Đorđića, Ranjine, Držića, Sorga) ali su manje raskošni nego na drugim Dubrovačkim otocima, tu su i ostaci grčkih, starorimskih i starohrvatskih spomenika, obrambenih kula, i drugih zdanja, ali manje nego na drugim otocima, manje je i impozantnih sakralnih objekata i drugog nego na Lopudu i Šipanu uz čija se imena počesto stavlja epitet »pomorski«. A i neki službeni spisi iz pojedinih razdoblja — ako se razmatraju sami za sebe umjesto u kontekstu — išli su na ruku (pogrešnim) zaključcima da je Koločep — po jednim — isključivo ribarski, a po većini drugih poljoprivredni otok. Primjera radi (u godini 1815. Frano Ante Svilokos (i sam pomorac)?



Koločepski loger »MILO« od 47 tona nosivosti korisnog tereta. Vlasnik broda bio je kap. Frano Ante SVILOKOS iz Donjeg Čela

u svojstvu suplenta na Koločepu javlja Jeru Natali, guverneru »Tre Isole«, da je izvjesni Gishiardi (obalni stražar na Koločepu) naredio da se kazne svi ribari koje je u noći zatekao na ribanju. »Dobro se vidi — piše on — kakovu bi štetu pretrpio ovaj siromašan narod i zato se sa suzama u očima preporučuju Vašem gospodstvu da se nađe neko rješenje da i ova siromašna općina ima neko sredstvo od koga bi živjela budući je ribanje jedino zanimanje u njoj« (esendo l'unico loro mestiere la pesca).<sup>8</sup> Suplent je, očito, svojim navodom o ribanju kao jedinom zanimanju otočana želio proizvesti što veći psihološki efekat na guvernera, jer arhivski podaci navode da je u isto vrijeme kada je on pisao navedenu predstavku nekoliko Koločepljana posjedovalo svoje brodove s posadama pretežno sa ovog otoka koji su nakon završetka rata (Napoleonski ratovi i pad Napoleona) u eri pojačane konjunktura na tržištu brodskih prevoza u svakom slučaju pristojno zarađivali. Ovom prilikom neće biti na odmet spomenuti i to da se pomorstvo na otoku Koločepu, kao dobro organizirana djelatnost, počelo razvijati ranije nego na drugim područjima Dubrovačke Republike i zadržalo se najdulje, sve do propasti Austrijske carevine. Samo, iako dobro organizirano ne nalazimo u pomorstvu posebno afirmiranu neku pomoračku porodicu s ovog otoka (kao što je to slučaj na otocima Lopudu i Šipanu) mada su neke od postojećih svojim radom i patriotizmom zaslužile trajniji spomen od onog koji im se pridaje. Tek pred kraj stoljeća afirmirao se Pasko Baburica (rođen 28. IV 1875. g. na Koločepu, umro 13. 8. 1941. g. u Čile-u) kao industrijski magnat svjetskog značaja koji se uvijek zanimao i za pomorstvo svog rodnog otoka i šireg kraja pomažući i novčano pojedine akcije u tom pravcu.<sup>9</sup> A zajedno sa braćom Mihanović iz Dola, Franom Petrinovićem s Brača i Božom Bancom iz Dubrovnika osniva godine 1924. u Jugoslaviji brodarsko poduzeće »Jugoslavensko-amerikanska plovidba A. D.« (La Compania de Navigacion Yugoslava-Americana A. D.)<sup>10</sup> svrstavši se tako i sam u plejadu onih koji su u moru i brodovima gledali i vidjeli nepresušivi ekonomski potencijal koji se u rukama valjanog privrednika ne može opteretiti ni investicionim ni poslovnim promašajima.

Međutim, prije prelaska na stanje i razvoj brodarstva na otoku Koločepu u austrijskom razdoblju neophodan je, radi boljeg razumijevanja višestoljetnog kontinuiteta u brodarstvu ovog otoka, kratki izlet u prošlost.

Razvitak staleža pomoraca razvijao se i regrutirao (prvenstveno) u područjima koja svojom pasivnom agropedološkom strukturom nisu donosila stanovništvu dovoljno proizvoda za prehranu, prerađivanje i život. »To je naprosto bila neophodnost koju su diktirale potrebe u uvjetima loše kvalitete kulture zemljišta i krša«...<sup>11</sup> A upravo takove odnose vidimo i u formiranju posada na dubrovačkim brodovima ne samo za stanovnike Koločepa već i drugih Dubrovačkih otoka. »Tu je zemljoradnja bila slabija... pa su seljaci napuštali svoja sela i odlazili na more«. »...Ponegdje je to bilo u tako velikom broju da je Serafin Razzi zapisao kako baš



zbog toga na Lopudu nije vidio mnogo muškaraca.«<sup>12</sup> Te su okolnosti uvjetovale i na Koločepu da se njegovi stanovnici još u dalekoj prošlosti okrenu moru i u njemu potraže izvor za opstanak i prosperitet. Tako se navodi da već u 14. stoljeću stanovnici Koločepa raspolažu znatnom flotom trgovačkih jedrenjaka<sup>13</sup> pa uz procvat te djelatnosti na ovom otoku raste i broj pučanstva. »Brodovlje Koločepa sve tamo do kraja 15. stoljeća zauzima vladan položaj u pomorskoj snazi republike Svetog Vlaha, tako da broj brodova iznosi 65 većih jedinica.«<sup>14</sup> Slične detalje navode i drugi<sup>15</sup> (razlikuje se broj brodova i navodi brojka od 57 jedrenjaka) uz navod da su se »ti brodovi gradili na brodogradilištu u Donjem Čelu na prostoru zvanom »škar«.<sup>16</sup> Taj detalj o koločepskim armaturima spominje se i u drugim izvorima,<sup>17</sup> ali s tim da je »na Koločepu bilo armatura koji su svoje brodove gradili u Gružu«, kako tvrdi i historičar Appendini u svom djelu »Notizie Istorico Criche sulla R. cc di Ragusa« (na str. 219) navodeći sedam brodova tipa karaka, galijun i nava vlasništvo armatura i zapovjednika kapetana Vodopije (pet brodova) te Pavla Ruska i kapetana Stefana (po jedan), svi s Koločepa. Vlastela dubrovačka su (navodno) »pomagala kroz 14. stoljeće novčanim potporama stanovnike otoka Koločepa koji su imali 37 većih brodova od kojih su neki jedrili i po Sredozemnom moru do Aleksandrije.«<sup>18</sup> A sve to pridonosilo je ekonomskom napretku Dubrovačkih otoka tako da i već citirani historičar Appendini piše za njih (Šipan) uz ostalo i slijedeće: »Questo è il miglior pezzo dello stato raguseo in cui l'arte abbia aiutato con successo la natura.«<sup>19</sup> I da dalje ne redamo poznate detalje zaključit ćemo s konstatacijom da je od 14. stoljeća (od kada su obrađeni prvi do sada poznati podaci o pomorstvu Koločepa) u svim razdobljima, sve do propasti Austrije, pomorsko privređivanje na ovom otoku uvijek imalo istaknutu ulogu čak i onda kada je ono u drugim dijelovima bivše Dubrovačke Republike skoro prestalo nakon što je Austrija (odlukom Bečkog kongresa 1815. godine) pripojila svojoj monarhiji »u trajni posjed za sebe i svoje sljedbenike u puno vlasništvo i suverenitet područja koja su sačinjavala nekadašnju Republiku Dubrovnik.«<sup>20</sup>

Merkantilistička politika Habsburga u to vrijeme izabrala je na svojoj dugoj morskoj obali grad Trst kao izlaz Austrije na more i po uzoru na Holandiju i Englesku i njihovu prekomorsku trgovinu stvarala u Trstu trgovačku mornaricu radi pomorskog prometa s Levantom i Dalekim Istokom. Taj je značaj povećan izgradnjom transalpinske željeznice (godine 1857. iz Beča preko Ljubljane u Trst) tako da je Trst u to vrijeme bio jedina luka na Mediteranu do koje se iz Centralne Evrope moglo doći željeznicom preko Alpa.<sup>21</sup> Predaleko bi odvelo upuštati se u okviru ovog rada u detalje koji su forsiranjem razvoja Trsta utjecali na slabljenje trgovine i pomorstva na ovom dijelu Jadrana; ono što je bitno jest da je u sukobu interesa jug ostao kraćih rukava što se negativno odražavalo na sve aktivnosti i privredu, a posebno pomorstvo, nadasve na Dubrovačkim otocima gdje je ono stoljećima predstavljalo osnovu cjelokupnog privrednog i kul-

turnog napretka. I Jero Natali u jednom odgovoru austrijskom generalu Milutinoviću na upit o funkcioniranju vlasti na Dubrovačkim otocima kaže »da je plovidba pružala pomoć stanovnicima u velikom djelu«... (offeriva delle rissorse agli abitanti).<sup>22</sup> Ali propašću Dubrovačke Republike i za vrijeme francuske okupacije Dubrovnika propalo je u velikoj mjeri i dubrovačko pomorstvo pa i ono na Dubrovačkim otocima: propadalo je naglo jer se staro u novim prilikama teško moglo održati a nije se stiglo na novo preorijentirati. Pa ipak, što je bilo karakteristično za svih nije i za Koločep (i Rijeku dubrovačku).<sup>23</sup> Što više, njegovo pomorstvo, koje je preživjelo propast Dubrovačke Republike i francusku okupaciju, dočekalo je austrijsko prisajedinjenje s desetak jedrenjaka čiji je broj i dalje rastao, što im i nije bilo posebno teško: povoljna poslijeratna konjunktura s jedne strane i oslabljena konkurencija s druge brzo su došli do izražaja pa na Koločepu nastaju nove pomoračke obitelji koje se bogate ulažući odnosna sredstva u sve veće i brže brodove... Razlog takvom stanju valja tražiti i naći u tome što na ovom otoku u to vrijeme nije bilo nikakove druge djelatnosti kojom bi se stanovništvo bavilo i koje bi mu osiguravalo egzistenciju (kao na Lopudu, Šipanu i nizu mjesta na obalnom rubu) pa se, htjelo ili ne, moralo ploviti.

Kada je Napoleon potčinio pod svoju vlast čitavu istočnu obalu Jadrana, zbog ratnih prilika, u svim privrednim granama došlo je do teških ekonomskih poremećaja a u pomorstvu i do teške ekonomske krize. Koliko je brzo nazadovalo dubrovačko pomorstvo u to vrijeme najrječitije govori podatak da se krajem 1805. godine nalazilo u plovidbi 278 dubrovačkih brodova,<sup>24</sup> a nepun decenij kasnije taj broj je sveden na svega 49 brodova,<sup>25</sup> među kojima su i brodovi koločepskih armatura Krista Pokovića<sup>26</sup> (pelig »San Antonio« od 16. tona nosivosti; pelig »Pace« od 19,6 tona nosivosti i pelig »Persico« od 52,5 tona nosivosti), zatim Frana Svilokosa<sup>27</sup> (pelig »La Madonna delle Grazie« od 12. tona nosivosti), Antuna Frana Svilokosa<sup>28</sup> (pelig »Madonna del Rosario« od 15. tona nosivosti i pelig »Saturno« od 15,9 tona nosivosti), nadalje Vicka Besjedice<sup>29</sup> (bracera »Madonna della Salute« nosivosti 3,1 tone) i Pavla Baburice<sup>30</sup> (bracera »Palmira« od 12 tona nosivosti sagrađena 1805. g. na Koločepu) na kojima su posade i zapovjednici bili skoro Koločepljani a koji su plovili za Albaniju,<sup>31</sup> Rijeku,<sup>32</sup> Krf i Pugliu,<sup>33</sup> Trst<sup>34</sup> i druga mjesta više po teret nego s teretom. S tim brodovima (kao i nekim drugim manjim) koločepski pomorci nastavljaju ploviti i pod francuskom okupacijom: kapetan Kristo Poković na braceri »San Antonio« 11. VI 1811. g. vozi 71 baril ulja u vrijednosti od četiri tisuće franaka (u bilješci o tome u registru Bastimenti sortiti nell Anno 1811 — HAD) ne navodi se od kuda i gdje plovi), kapetan Ivo Svilokos 19. VII 1811. g. sa barkom »Madonna di Rosario« nosivosti jednu u jednu trećinu tone prevozi 31 baril ulja u vrijednosti od 1.879 franaka, kapetan Kordić (ne navodi se ime ni njemu ni brodu) na braceri nosivosti 9 tona prevozi za Rijeku (Fiume) 68 barila ulja u vrijednosti od 5.200 franaka, u ožujku iste godine i kapetan Svilokos (ne navodi se ime ni njemu ni bro-

du) sa bracerom nosivosti 12 tona vozi ulje za Rijeku u vrijednosti od 4 tisuće franaka (ne navodi se broj barila — Bastimenti sortiti nell Anno 1812) dok je dana 20. VI 1813. g. (Bastimenti sortiti nell Anno 1813) patrun Pasko Šoletić sa bracerom »Madonna dell Campo« od 14 tona nosivosti s teretom zečje kože doplovio s Visa. I 12. V. te iste godine plovi za Vis ali se ne navodi teret; patrun Frano Svilokos (13. IX 1813. g.) sa peligom »S. Antonio« od 14 tona nosivosti sa teretom volovskih koža otplovio je za Barletu... I tako redom: Šteta što su dokumenti iz ovog razdoblja o plovidbenim zadacima i teretima u trošnom stanju pa se teško čitaju, ne sadrže mnogo detalja a nekih i nema pa se kontinuitet prekida zbog čega nismo sigurni da smo naveli sve koločepске pomorce koji su u tom razdoblju plovili. U »Giornale dei arrivi a questo Tabo e a questi Lazaretti« (1814. g.) npr. zabilježeni su podaci o teretima svile, platna, šećera, pšenice, duhana, vina i drugih artikala koje su dovozili brodovi u Dubrovnik, među kojima su vjerojatno bili i brodovi koločepskih armatura, ali se ne navodi uz podatke o teretu ni ime broda, ni vlasnika ni zapovjednika: promet preko dubrovačkih Lazareta od davnina jako intenzivan u ovom razdoblju sve više opada, tako da se češće nailazi na bilješku da se u lazaretima ništa ne događa (nulla ai Lazaretti).

Slično se stanje nastavlja i nakon smjene vlasti između Francuske i Austrije: različiti interesi utjecali su da je pomorstvo u početku zapostavljano mada je u Austriji i tada bilo ljudi koji su od početka shvatili sav značaj pomorstva za privredu carevine i zdušno zagovarali njegovo unapređenje.<sup>35</sup> Međutim, i pored takovih prilika pomorstvo na Koločepu napreduje, istina polaganom, ali napreduje, pa se uz imena već navedenih jedrenjaka iz vremena francuske okupacije susreću i druga: barka »Triglia« nosivosti 3,4 tona vlasništvo Iva i Marka Brančina s Koločepa; pelig »L'onorato« nosivosti 56,8

tona vlasništvo Krista Pokovića s Koločepa; pelig »Portolano« nosivosti 41,6 tona vlasništvo Pavla Baburice s Koločepa; barka »Oreade« nosivosti 2,8 tona vlasništvo Toma Pokovića s kojima su — u početku oslobođeni poreza i drugih davanja — u povoljnoj konjunkturi na tržištu brodskih vozarina, po svemu sudeći, zarađivali dobro. Tu tvrdnju temeljimo na činjenici što se nabavljaju i grade novi brodovi, a i navodima koji ističu »da skoro nije bilo kuće na Koločepu iz koje nije bio poneki kapetan, nostromo ili armatur«.<sup>36</sup>

Dokumenti navode (Registro dei Diritti che i Padroni di Barche pagano all Arrivo e alle Partenza a norma della Tariffa — HAD — 56-19 (Sv. 1.) da se već i u samom početku austrijskog razdoblja Koločepljani susreću ne samo u lukama svog kraja već i u drugim izvan njega: tako je zabilježen podatak da se u veljači 1814. g. kapetan Kristo Poković sa svojom bracerom devet tona nosivosti velikom, austrijske zastave, vratio iz Rijeke (Fiume); na povratku iz Budve susrećemo ga u martu te iste godine kao i kapetana Ivana Baburicu, koji se sa svojom bracerom, austrijske zastave, 12 tona nosivosti, vratio s Korčule. U septembru iste godine iz Sinigalije se vratio Frano Svilokos sa svojim peligom 17. tona nosivosti, engleske zastave... ukratko: kontinuitet plovidbe ne samo što se nastavlja već se u slijedećim godinama unekoliko i popravlja: 3. IV 1815. g. patrun Frano Svilokos s peligom »Madonna delle Grazie«, nosivosti 12 tona, pod engleskom zastavom, plovi za Zante, (Baastimenti sortiti nell Anno 1815), 25. IV 1815. plovi za Lopud (navodi se da ima nosivost od 16 tona), a 12. IX 1815. g. plovi za Brindisi (ne navodi se teret); kapetan Vlaho Poković 30. V 1815. g. s barkom na vesla (barca a remo) »San Mateo«, austrijske zastave, nosivosti pet tona s pet članova posade plovi za Hercegnovi; kapetan Ivan Šoletić s peligom »La Divina Provvidenza«, nosivosti 12 tona, engleske zastave, s posadom od četiri člana i osam putnika 5. VII 1815. g.

Vogara li 24 Gennaio 1816

Rollolo d' Equipaggio del Dilego Quatrino detto S. Antonio della portata di Fonnatale 16. di proprietà del Sig. Cristoforo Pocovich Comandato dallo Stato del Cristoforo Pocovich di Calamota, Trieste ed attualmente ancorato nel Porto di Ragusa

Nome e Cognome	Grado	Paese	Età anni	Statura	Stato	Recipiente del paghe
Cristoforo Pocovich	Capitan	Calamota	43	alta	Canajo	Porto 45 al mese
Antonio Dalovich	Marinaro	Vogara	38	giusta	Canajo	Porto 30 al mese
Mucyo Sciporak	id	Calamota	34	id	id	Porto 30 al mese
Franco Pocovich	novizio	id	12	breve	id	Porto 15 al mese

Popis brodske posade iz godine 1816. peliga »S. Antonio«, vlasnika i zapovjednika Kristofora Pokovića s Koločepa. Većinu posade sačinjavaju pomorci s Koločepa.



plovi za Zadar;... u slijedećoj 1816. g. na dan 27. veljače kapetan Vlaho Poković plovi za Zadar s 12 putnika (Bastimenti sortiti nell Anno 1816.). U poslovima prijevoza i iskrcaja posade i putnika u Registro de Ruoli d'Equipagio, visati e Passaporti od 20. X 1815. do 26. VI 1816. g. pod. red. br. 38. zapisano je ime patruna Ilije Pokovića, a u 1816. g. pod red. br. 5 patruna Mata Šoletića; pod red. br. 64. patruna Vlaho Pokovića, te pod red. br. 184 patruna Frana Svilokosa. Nedostaju podaci za slijedeće dvije godine da u Registro dell costituiti iz 1819. g. No. 2. naiđemo na velik broj zabilješki o brodovima raznih tipova (barka, pelig, gaeta, bracara, bragoc, brigantin, brik, trabakula), najčešće austrijske zastave, koji su dovozili raznu robu u Dubrovnik iz raznih jadranskih i drugih luka ili odlazili prazni po teret: navodi se ime broda, nosivost i zastava (domicil se ne navodi) a po prezimenima kapetana prepoznajemo i pomorce sa Koločepa: Antun Svilokos sa četiri druga na peligu »Madonna del Rosario«, austrijske zastave, nosivosti 15 tona, doplovio je 25. VIII 1819. g. iz »Fiume« u Dubrovnik s teretom robe, drva, olova i drugog, a Antun Šoletić s peligom »San Nicolò«, nosivosti 39 tona, dovezao je 26. IX 1819. g. iz Brindisi vino, žito i drugu robu. Brodovi najčešće dovoze sol iz čega

zaključujemo da tog artikla u to vrijeme u Dubrovniku nije bilo previše, a zatim i druge prehrambene artikle... ukratko: u Dubrovniku se u to vrijeme osjeća nestašica mnogih roba, posebno prehrambenih artikala, pa je znatan broj brodova angažiran na njihovom prijevozu među kojima i brodara s Koločepa: pelig kapetana Antuna Svilokosa »Madonna del Rosario«, austrijske zastave, doplovio je 14. VI 1819. g. s teretom iz Rijeke a 26. VIII 1819. g. zabilježen je podatak da s teretom »kako je u manifestu iskazan« plovi iz Sinigalije za Rijeku; pelig patruna Krista Pokovića, »San Antonio« od 19 tona nosivosti, austrijske zastave, krca »po manifestu« teret za Sinigaliju, a 3. XII iste godine sa istim brodom plovi za Trst, dok pelig patruna Antuna Šoletića »San Nicolò«, nosivosti 39 tona i šest članova posade plovi sa teretom za Brindisi na kojoj ga ruti susrećemo i 22. III 1820. g. Od interesa su i podaci koje o koločepskim pomorcima nalazimo u »Registro Rouli d'Equipagio e Passaporti visati del primo geinano 1819. g. (HAD): te godine (1819) na dan 8. III u bilješci No. 82 spomenutog registra zabilježeno je da je kapetan Nikola Svilokos s posadom od 24 osobe otplovio za Anconu (ne navodi se ime broda)... u bilješci No. 123. navodi se da patrunc Kristofor Poković nije otplovio (kao što je

A. 3  
 Copia

In Nomine S

Atto d'Equipaggio del Veleto Madonna delle Grazie, Della portata di Tonellate 12, Effettuato a Chioggia nel 1810. Si proposita dal P. Gio: Villocopi, domiciliato a Calamatta, Provincia di Ragusa, Armato di 24 Cannoni, sopra Carlo Bede Re N. e mato Bede 1/2, Matate a vela Cruz con alberi 2. Comandato dal C. Gio: Villocopi

Popis brodske posade iz godine 1815. peliga »Madonna delle Grazie« patruna Frana Svilokosa s Koločepa. Zanimljiv je detalj da kao mornar plovi i jedan šezdesetgodišnjak, kao i da čitava posada, uključujući i zapovjednika, ima jednaku mjesečnu plaću. I na ovom brodu većinu posade sačinjavaju pomorci s Koločepa

Nome Cognome	Luogo Del Domicilio	Gradi	Età Anni	Maturo	Stato	Quanti a Mese.	Movimenti
Gio: Villocopi	Calamatta	Pione	37.	Ord.	Capt.	12.	
Luca Furoroch	Ormba	Marin.	29.	Boja	id.	id.	
Niccolò Murgel	Ragusa	id.	60.	Alta	Grig.	(id.)	
Niccolò Aachigia	Calamatta	id.	23.	Cufo.	Capt.	id.	
Niccolò Cucuglija	id.	id.	30.	id.	Grig.	id.	
<p>Il Sud. Equipaggio composto di persone 24. è fatto recapito in questo Cap. d. Off. del Cap. del detto Veleto Carlo Villocopi il 10. Agosto del 1810.</p> <p>Ragusa li 11. 7. 1815.</p> <p>Il Capitano del Veleto  <b>Pumodelli</b></p>							

bilo predviđeno) već je 27. III 1819. g. ukrcao za pojačanje (per rinforza) jednog mornara i to Mata Lujaka s Koločepa... bilješka No. 154. od 17. IV 1819. g. navodi da je ukupno 13 osoba otplovilo sa kapetanom Matom Šoletićem... bilješka No. 171. od 1. V 1819. g. sadrži detalj da je patrun Mato Svilokos otplovio za Rijeku, dok se iz bilješke No. 321. vidi da je patrun Antun Svilokos 15. VIII 1819. g. ukrcao na svoj brod Petra Šoletića s Koločepa, Iva Begovića s Orašca, Mata Konsuo iz Stona i za maloga trinaestogodišnjeg Nikolu Svilokosa s Koločepa... bilješka No. 409. od 15. IX 1819. g. sadrži detalj da patrun Antun Šoletić sa šest članova posade plovi za Pugliu... patrun Kristo Poković (bilješka No. 415) prijavljuje da je 23. IX 1819. g. ukrcao (un marinaio di rinforza) Luku Baburicu s Koločepa i da plovi za Trst. I slijedeće godine susrećemo ga na putu za Trst kada je za pojačanje ukrcao G. Gjurića (No. 115 od 1820. g.)... patrun Antun Šoletić ukrcao je mornara Antonia Bevilaqua iz Prčanja (Boka Kotorska) i 15. X 1819. g. otplovio za Brindisi (No. 450). Osim spomenutih češće se susreće i »Matteo Drobaz per Biagio Pocovich« koji je s otvorenom barkom »Soffia«, nosivosti osam tona i posadom od četiri člana stalno angažiran u prijevozima vojnika i tereta za vojsku u Boki Kotorskoj, Budvi i drugim mjestima u bokokotorskom zaljevu. U početku (1819. g.) ta su putovanja bila rjeđa, ali u slijedećim godinama (sve do 1823) su učestala pa se bilježi i po nekoliko putovanja u toku jednog mjeseca. U slijedećoj (1820. g.) kapetan Kristo Poković je 25. V 1820. g. sa peligom »Pace«, nosivosti 19. tona i posadom od pet članova izvršio putovanje za Rijeku te 17. VIII za Sinigaliju, a kapetan Antun Svilokos sa peligom »Saturno«, nosivosti 15. tona, otplovio je 13. X za Rijeku. Na toj ruti susrećemo ga i 14. IV 1820. g. kada je za pojačanje ukrcao Luku Lentića s Pelješca i Petra Mataša s Koločepa kao i 26. VIII 1820. g. kada je iskrcao navedena dva mornara, a ukrcao Đorđa Violaća s Orašca i Petra Cavaletto s Koločepa (bilješka No. 364). Međutim, na jednom papiriću smo našli zabilježeno da je Ilija Cavaletto u stvari Tomo Poković pa je za pretpostaviti da i iza imena Petra Cavaletto stoji neki drugi pomorac s Koločepa kome je iz nekog (nama nepoznatog) razloga promijenjeno ime. Osim navedenog nalazimo i imena stranih mornara na brodovima koločepskih patruna, (bilješka No. 506 od 24. XII 1820. g.) istina vrlo rijetko, ali od interesa je da se i to kao detalj zabilježi. I još jedan detalj: za zapaziti je da u svojstvu mornara plove ljudi raznih dobi, mnogi stariji od šezdeset godina, iz čega se može pretpostaviti da je manjkalo pomoraca pa su i ljudi u poodmakloj dobi dobro dolazili, odnosno da je plovidba u to vrijeme bila unosna pa su i stariji ljudi odlazili na more da dobrom zaradom poboljšaju standard. U godini 1821. zabilježeno je da je 15. siječnja Vlaho Poković na običnoj barci (solita barca) s posadom od četiri člana otplovio za Kotor, patrun Paolo Baburica 8. IV za Rijeku (No. 128), patrun Antun Svilokos (No. 299) 6. VII za Sinigaliju a patrun Tomo Poković (No. 417) nakon što je 14. IX 1821. g. pojačao posadu sa Antunom Paulovićem i Matom Lujakom s Koločepa te Nikolom Lopizićem

s Orašca otplovio je za Rijeku. Slijedeće godine (1822) patrun Antun Svilokos otplovio je na Lastovo (No. 293 od 19. VI 1822. g.) a Tomo Poković za Anconu (No. 472 od 18. IX 1822) nakon što je iste godine s peligom »Il Persico«, nosivosti 52. tona i posadom od deset članova, izvršio putovanja za Sinigaliju, Anconu i Trst. Za Rijeku je otplovio 20. IV 1822. i Paolo Baburica s bracerom »Palmira«, nosivosti 12 tona, te slijedeće godine (30. IV 1823) Vlaho Poković s barkom »Sirena«, nosivosti osam tona, ali se ne navodi kuda.

I iz drugih dokumenata (Registro dei Costituti No. 2 iz 1815. i 1817. g.; No. 3 iz 1816. g.; Registro delle Fedi di Sanità No. 3 iz 1817. g. No. 2 iz 1818. g. ii No. 1 iz 1820. g.) u spomenutom razdoblju pratili smo trgovačke poslove i plovidbene pravce koločepskih brodara: susrećemo ih kao i ranije na putu za Rijeku, Trst, Sinigaliju, Brindisi i druge luke odakle u Dubrovnik prevoze najčešće kukuruz i živežne namirnice, ali i vino (di Cipro), rakiju, platno, mast, čavle, vesla, konope, sapun, olovo, puščani prah, ulje, mlinsko kamenje, luk, drvo i drugo, a odvoze (iz Dubrovnika) slane sardele i sardeline za Sinigaliju. Ista su i imena patruna i njihovih brodova: Kristo Poković, Antun Svilokos, Frano Svilokos, Nikola Nikole Svilokos i Ivan Šoletić koji se susreću i u kasnijim godinama za razliku od lopudskih pomoraca (Zec, Pavlina, Jakšić) koje poslije 1818. g. više ne susrećemo kao aktivne pomorce kao ni pomorce sa Šipana (Antun Boroje, Jakov i Grgur Muratti, Marko Burić, Ivan Boroje, Ivan Glavić i Petar Boroje) čija smo imena susretali u spomenutim registrima do 1821. g.: plovili su na manjim brodicama (bracera, bombardarda, pelig) od kojih je najveći bio pulak »S. Eufrasina«, nosivosti 200 tona kojom je zapovijedao 30-godišnji kapetan Petar Boroje. U spomenutim registrima (koji nisu vođeni baš pedantno, kako se često voli kazati za austrijsku administraciju), češće se nailazi na podatke koji protuslove jedni drugima, nepotpuni su, ponekad i nejasni i slično, ima i detalja o nepogodama na moru, teškoj plovidbi, smrti na brodu (No. 2 g. 1815) i drugom, ali gubitak brodova u tom razdoblju nije bilo (bar mi na takove podatke za koločepске brodare nismo naišli). Ima bilješki i o koločepskim pomorcima koji plove na brodovima patruna iz Rijeke dubrovačke, Cavtata i drugih mjesta: njihov broj nije velik pa taj podatak navodimo samo kao detalj.

Navedeno stanje, uz manje izuzetke, zadržalo se u koločepskom brodarstvu do sredine stoljeća. U tim godinama povećano je koločepsko brodovlje na dvadesetak plovnih jedinica raznih tipova (škuna, barki i trabakula) a povećan je i broj koločepskih kepatana koji na njima plove: Andro Violać, Vlaho Violać, Luko Baburica, Ivo Baburica, Niko Baburica, Baldo Lujak, Luko Lujak, Stijepo Šuperak, Pero Šoletić, Antun Bračanin, Ivo Šoletić, Pero Svilokos, Niko Svilokos pok. Pera, Frano Poković, Baldo Poković, Luko Šuperak, Antun Svilokos, Jozo Svilokos, Frano Baburica, Pero Kordić, Ivo Kordić Perov, Ivo Kordić, Ivo Svilokos, Vlaho Svilokos pok. Vicka, Frano Svilokos i Mato Svilokos.<sup>37</sup> A godine i deceniji što su zatim uslijedili — od sredine stoljeća pa nadalje — u nekoliko su »zlatno doba« pomorstva



na Koločepu: povraćanje proizvodnje materijalnih dobara ali i ratni sukobi među nekim državama utjecali su na potražnju brodova i porast vozarina što se i na Koločepu osjetilo u značajnim prihodima od plovidbe, koja su sredstva ulagali u nove brodove koje su nabavljali u raznim mjestima i gradili na gruškim škverima, te u kupnju suvlasničkih udjela u brodovima smatrajući da je to najbolji način za daljnje stjecanje aktivne imovine. U tom istom razdoblju znatan broj pomoraca s Koločepa položio je ispite za časnička zvanja.<sup>38</sup> Naime, naredbom austrijske vlasti od 21. X 1820. godine bilo je određeno da počev od 1824. godine nijedan pomorac ne može dobiti dopuštenje da zapovijeda brodom koji plovi izvan Jadranskog mora ako nije prethodno položio ispit u Nautičkoj akademiji u Trstu.<sup>39</sup> Tokom slijedećih godina ta je naredba doživjela izvjesne korekture a otvorene su pomorske škole i izvan Trsta, među ostalim i u Dubrovniku (16. ožujka 1852. godine) gdje su pomorci također polagali ispite: u početku broj polaznika nije bio velik ali ih je što dalje bilo sve više. U već citiranom godišnjaku A. M. našli smo imena ovih pomoraca s Koločepa koji su položili ispit — najprije za poručnike a kasnije za kapetane duge plovidbe: Baburica Niko Luke, Baburica Tomo Frana, Baburica Frano Ivana, Baburica Luka, Kordić Petar Pavla, Kordić Paulo Petra, Šoletić Petar Franov, Šoletić Petar Petra, Poković Vicenco, Poković Baldo Frana, Bračanin Antun Nikole, Violić Vlaho Ivana, Šoletić Ivan Petra, Šoletić Luko Ivana, Svilokos Nikola Petra, Svilokos Tomo Petra, Lujak Vicenco Antuna, Lujak Vicenco Baldasara, Svilokos Nikola Joza, Svilokos Vladimir (Vlaho?) Joza i Turović Ivan Stjepana. (U svojim već citiranim »Povjesničkim crticama otoka Koločepa« Vlaho Fortunić navodi još i Balda Lujaka Vickova i Antuna Svilokosa pok. Joza ali ne označava izvor odakle je ta imena uzeo). Ovi i drugi pomorci s Koločepa zapovijedali su pretežno svojim brodovima, odnosno brodovima u kojima su imali suvlasničke udjele i brodovima koločepskih armatura što se vidi i iz popisa koločepskih brodova i njihovih zapovjednika u razdoblju od sredine pa skoro do kraja stoljeća: Kapetan FRANO BABURICA ima četiri karata udjela u brigantinu »Istok« od 203 tone nosivosti i osam članova posade, sagrađenog 1854. g. u Martinšćici;<sup>40</sup> ima četiri karata udjela u skuneru »Sviesda« od 139 tona nosivosti i osam članova posade,<sup>41</sup> ovaj se skuner nasukao 2. VI 1872. g. blizu svjetionika S. Giorgio u Dunavu. A. M. 1873. g. str. CXIII.) položio je ispit za kapetana duge plovidbe 1856. g.; (A. M. 1857. g. str. 264) vlasnik je i zapovjednik trabakule (skunera) »Marietta B« od 87 tona nosivosti, sagrađen u Fiume 1855. g.;<sup>42</sup> kasnije 1876. g. polovicu udjela u ovom brodu — 12 karata — ima Šoletić Petar s Koločepa a ostalo nasljednici Frana Baburice. Ovaj se brod nasukao 9. II 1887. g. kod Unije blizu rta Mletak).

Kapetan LUKA BABURICA položio je ispit za kapetana duge plovidbe 1856. g.;<sup>43</sup> (A. M. 1857. g. str. 254) kao suvlasnika polovine broda i zapovjednika nalazimo ga na skuneru »Harnost« od 79. tona nosivosti, sagrađenog 1827. g. u Gružu.<sup>44</sup> Ovaj je brod kasnije preuređen i nadograđen pa ga susrećemo pod imenom »Prava Harnost« kao brik-skuner od

114 tona nosivosti, sa šest članova posade, naoružan s dva topa, u kome kap. Luka Baburica ima šest karata udjela.<sup>45</sup> Ima četiri karata udjela u skuneru »Sviesda« od 139. tona nosivosti i osam članova posade, sagrađenog 1850. g. u »Fiume«;<sup>46</sup> zapovjednik je i ima četiri karata udjela u brigantinu »Istok« od 203. tone nosivosti i osam članova posade.<sup>47</sup> (Ovaj se brod nasukao 1862. g. kod Tavola di Batmis).<sup>48</sup>

Kapetan ANTUN SVILOKOS vlasnik je logera »Mimi« od 86. tona nosivosti, sagrađenog 1863. g. u »Fiume«.<sup>49</sup> (Brodom zapovijeda kapetan Luka Baburica).

Kapetan FRANO POKOVIĆ je vlasnik i zapovjednik kutera »Saverio« nosivosti 31. tone sa četiri člana posade, izgrađenog 1844. g. u Gružu;<sup>50</sup> vlasnik je i zapovjednik peliga »S Bogom Putnik« od dvadeset tona nosivosti i četiri člana posade, sagrađenog 1850. g. u Splitu;<sup>51</sup> zapovjednik je peliga »Vittoria« od 55 tona nosivosti i pet članova posade, sagrađenog 1859. g. u Gružu, u kome ima šest karata udjela.<sup>52</sup>

Kapetan BALDO LUJAK zapovjednik je i ima osam karata udjela u peligu »Sloga« od 57. tona nosivosti, sagrađenog 1876. g. u Malom Lošinju.<sup>53</sup>

Kapetan LUKA LUJAK vlasnik je i zapovjednik peliga »Mostar« od 48. tona nosivosti, sagrađenog 1872. g. u Malom Lošinju;<sup>54</sup> ima osam karata udjela u peligu »Sloga« od 57. tona nosivosti, sagrađenog 1876. g. u Malom Lošinju.<sup>55</sup>

Kapetan PETAR Nikole SVILOKOS vlasnik je i zapovjednik peliga »Haynau« od 23. tone nosivosti i četiri člana posade;<sup>56</sup> u brik skuneru »Prava Harnost« od 114. tona nosivosti i šest članova posade, sagrađenom 1827. g. u Gružu ima dva karata udjela;<sup>57</sup> vlasnik je i zapovjednik logera »Milo« od 47. tona nosivosti, sagrađenog 1873. g. u Korčuli.<sup>58</sup>

Kapetan PAULO KORDIĆ sa Koločepa ima dvanaest karata udjela u barku »Soko« od 390 tona nosivosti, sagrađenom 1856. g. u Gružu.<sup>59</sup> Brodom zapovijeda Petar Kordić. Brod se nasukao 13. X 1875. g. kod Dedegatsch.

Kapetan VICKO SVILOKOS (i Paulina Svilokos) zapovjednik je i vlasnik golete »Paolina S. I.« od 146. tona nosivosti, sagrađenom 1872. g. u Fiume.<sup>60</sup>

Kapetan PAVAO Petra KORDIĆ zapovjednik je i vlasnik skunera »Koločep« od 79. tona nosivosti, sagrađenog 1878. g. u Malom Lošinju.<sup>61</sup> Ovaj se brod nasukao 25. I 1889. g. u Golfo di Catania, a slijedeće godine sudario se šest milja od Pirana s parobrodom »Trieste«.<sup>62</sup>

Kapetan IVAN KORDIĆ zapovjednik je i sa šest karata udjela suvlasnik cliper-goletta »Istok« od 203 tone nosivosti i osam članova posade, sagrađenog 1854. g. u Martinšćici.<sup>63</sup> Ovaj je brod 1857. g. preuređen u brigantin u kome kap. Ivo Kordić ima četiri karata udjela.<sup>64</sup> Zapovjednik je i na skuneru »Sviesda« od 139. tona nosivosti i osam članova posade u kome ima četiri karata udjela.<sup>65</sup> Zapovijeda i brigantinom »Dušan« od 195 tona nosivosti i osam članova posade sagrađenom 1863. g. u Korčuli u kome ima četiri karata udjela;<sup>66</sup> zapovjednik je i ima dvanaest karata udjela golete »Nicoletta V« od 81. tone nosivosti, sagrađene 1877. g. u Malom Lošinju.<sup>67</sup>

Kapetan FRANO SVILOKOS s Koločepa ima dvanaest karata udjela u skuneru »Malfi S« od 64 tone nosivosti, sagrađenom 1878. godine u Korčuli.<sup>68</sup> Brod je s teretom razne robe potopljen u oluji kod Rovinja, (A. M. 1891. g. str. XCII).

Kapetan NIKOLA Nikole SVILOKOS zapovjednik je i ima deset karata udjela suvlasništva u brik-skuneru »Prava Harnost« od 114 tona nosivosti i šest članova posade, sagrađenom 1827. g. u Gružu;<sup>69</sup> godine 1862. u istom brodu ima 22 karata udjela;<sup>70</sup> vlasnik je peliga »Marietta« od 36. tona nosivosti i četiri člana posade, sagrađenog 1861. g. u Gružu.<sup>71</sup>

Kapetan PETAR Franov ŠOLETIĆ položio je 1869. g. ispit za poručnika duge plovidbe (A. M. 1869. g. str. 207); zapovjednik je i ima dvanaest karata udjela u peligu »Milisav Spahia« od 62 tone nosivosti, sagrađenom 1877. g. u Malom Lošinjju;<sup>72</sup> zapovjednik je i ima deset karata udjela u skuneru »Cosmo G« (prije »Ardito«) od 110. tona nosivosti i pet članova posade,<sup>73</sup> sagrađenom 1860. g. u Senju; zapovjednik je i ima dvanaest karata udjela u brik-skuneru »Maria S« od 102. tone nosivosti i pet članova posade, sagrađenom 1877. g. u Malom Lošinjju.<sup>74</sup> S ovim brodom pretrpio je brodolom 21. II 1889. g. kod plaže di Gioia Tauro. Zapovjednik je i ima šest karata udjela u skuneru »Braća R« od 244. tone nosivosti i šest članova posade, sagrađenom 1874. g. u Porto Re. Prodat je u oktobru 1893. g.<sup>75</sup>

I u slijedećem razdoblju nalazimo imena koločepskih pomoraca ali više kao sudionike u vlasništvu pojedinih brodova nego kao aktivne pomorce. Naime, konkurencija brodova na paru (Austrijski Lloyd) sve je veća pa se pojedinačno sve teže plovi: jedno po jedno koločepsko jedro svijala je para pa se armaturi udružuju da zajedničkim radom privrede što više i zarađeni: novac oplode kupnjom suvlasničkih dijelova u brodovima većih brodarskih i parobrodarskih društava koja se osnivaju i u dubrovačkom kraju. Pokušaja osnivanja spomenutih društava bilo je ovdje i ranije (1856. g.),<sup>76</sup> ali tek 1868. g. pokušaji su urodili rezultatom pa je osnovano »Dubrovačko pomorsko društvo«;<sup>77</sup> među 156 kupaca prve serije dionica tog društva nalazimo i Nikolu Baburicu i Pavla Kordića pok. Petra s Koločepa, svaki s po pet dionica,<sup>78</sup> a u drugoj seriji od 1.421 dionice broj dioničara s Koločepa je znatno veći: Frano Baburica vlasnik je deset, Nikola Baburica šest, Mato Lujak dvije, Dinka Lujak jedne, Vicko Svilokos pola, Nikola Svilokos 27, Petar Svilokos pet te Dinko Foretić i Helena Šoletić po jednu dionicu.<sup>79</sup> U to doba bile su to velike poslovne vrijednosti koje su mogli imati samo oni ljudi čiji su se poslovi uspješno odvijali.<sup>80</sup> Okrupnjivanjem usitnjenih pojedinačnih kapitala stvorena su značajna sredstva u okviru Društva što je rezultiralo novim brodovima koji su ostvarivali značajnu dobit tako da je poslovanje društva u početku bilo uspješno.<sup>81</sup> Međutim, konkurencija brodova na paru bila je i odviše jaka pa je već 1888. g. došlo do likvidacije Društva. Ali ni tada sva koločepska jedra nisu bila savita jer su manji brodovi u obalnom razvozu još uvijek nalazili posla a i poneki jedrenjaci veće nosivosti zalijeću se i na dulja putovanja: tako plovi skuna »Civetta« nosivosti 129. tona (vlasnik i zapo-

vjednik Antun Svilokos); goleta »Paolina S. I.« nosivosti 146 tona (vlasnik i zapovjednik Antun Svilokos); loger »Milo« nosivosti 47 tona (vlasništvo Petra Svilokosa); goleta »Nicoletta V« nosivosti 81 tone (po 12 karata vlasništva u ovom brodu imaju Andro Viočić i Ivo Kordić); pelig »Sloga« nosivosti 57 tona (suvlasnici sa po osam karata udjela su Baldo Lujak koji i zapovijeda brodom i Luka Lujak); brik-skuner »Niko« nosivosti 400 tona (vlasništvo Nikole Svilokosa); brik-skuner »Ida Maggiore« nosivosti 147 tona (vlasništvo Nikole Svilokosa); skuner »Koločep« nosivosti 79 tona (vlasništvo Pava Kordića) i pelig »Mostar« nosivosti 48 tona (vlasnik i zapovjednik Luka Lujak sa Koločepa.<sup>82</sup> Dešavalo se sve to, takorekuć, u predvečerje dolaska prvog dubrovačkog parobroda u Gradsku luku (19. veljače 1880. g.) i osnivanja »Dubrovačke parobrodarske plovidbe« čime je otvorena nova era u dubrovačkom pomorstvu što je i u novim uvjetima ponovno naglasilo prastaru devizu Dubrovčana da je glavno polje njihovog ekonomskog razvitka i glavni izvor dohotka bilo i ostalo more. I brodovi: uvijek novi, uvijek veći u skladu sa razvojem nauke i značajem vremena. Zbog toga se u radovima niza autora, koji su obrađivali ovo razdoblje dubrovačke pomorske prošlosti, mogu pročitati reci kojima se apostofira još preostalim vlasnicima jedrenjaka tog vremena, pa i Koločepljanima, nešto donkihotsko u njima, za što nema nikakove osnove... nerealno je potcjenjivati sposobnosti tih ljudi, nisu oni bili ni sentimentalno opterećeni jedrima ni kratkovidni poslovni ljudi koji od jedra i jarbola nisu vidjeli brod... realnije je uzeti u obzir jako subvencionirani »Austrijski Lloyd«, povlastice za italijanske brodare koji su poslovali i na dubrovačkom području otimajući poslovne domaćim prijevoznicima i drugo što je sve bezobzirno utjecalo na interese pomoraca u ovom kraju u tolikoj mjeri da je bilo teško opstati. I još nešto: njihova plovidba s jedrenjacima u vrijeme postojanja brodova na paru i jačanja parobrodarstva uopće nije bila nikakova konkurencija parobrodima već uskakanje na one rute na kojima brodovi još nisu plovili kako bi po oprobanom pomorskom pravilu stari brod zradio novi. Jer, brodovi i dionice u to su vrijeme (jednako kao i danas) bili jako skupi: trebalo je biti ne samo poslovan već i imućan jer najmanji suvlasnički udjel u parobrodu nije mogao biti niži od 1/4 karata za što je trebao znatan novčani iznos.<sup>83</sup> Primjera radi, nabavna cijena parobroda »Petka« iznosila je 160 tisuća fjorina pa je tako svaki stoti dio karata koštao 1.600 fjorina. U to vrijeme plata učitelja iznosila je 37,5 fjorina, a zapovjednik broda imao je u to vrijeme platu od stotinu fjorina.<sup>84</sup> I mnogi su u toj trci posustali jer »more je veliko i ne može mu se pristupati malim sredstvima«.<sup>85</sup> Konačno, teško je o tome našim precima držati školu kada ni sami, skoro stoljećima kasnije, još uvijek nismo apsolvirali taj isto problem). Tek 1. siječnja 1894. g. stupio je na snagu u austrijskoj carevini Zakon o potpori trgovačkoj mornarici,<sup>86</sup> ali za pomorce s Koločepa to je bilo i odveć kasno. I u početku polagano ali što dalje sve brže nestajali su s horizonta koločepski jedrenjaci, gubili su se i posljednji obrisi koločepskog pomorstva. Jer, među znatnim brojem suvlas-



nika u tadašnjim parobrodarskim poduzećima koja su nastajala i jačala, Koločepljani su rijetki: 1898. g. susrećemo kap. Balda Lujaka koji kao dioničar »Dubrovačke parobrodarske plovidbe« ima tri glasa,<sup>87</sup> zatim kapetana Vicka Lujaka (1908. g.)<sup>88</sup> i Vicka Svilokosa (1918. g.) koji je posjedovao 12 dionica »Dubrovačke parobrodarske plovidbe«.<sup>89</sup> I to je sve... austrijski orao i koločepsko pomorstvo zajedno su nestajali pa su se Koločepljani sve više vraćali ribarstvu s kojim su pred duga stoljeća i počeli: prvi su u dubrovačkom kraju (28. II 1909. g.) osnovali ribarsku zadrugu, (dr I. Perić: »Osnutak i početno djelovanje ribarske zadruge na Koločepu« — Časopis »Dubrovnik« br. 4/85. str. 109 i 113) riba se stalno a živi teško jer se nije »nahodilo ribe na otočkim postama« kako je izvijestio Stijepo Šuperak na skupštini zadruge 1. 2. 1913. g. dodavši da je druga »sastavljena od samo siromašnih ribara koji ako ulove moraju i gladovati sa svojim obiteljima«.

Međutim, pogrešno bi bilo misliti da je i tada zamrla svaka aktivnost Koločepljana u plovidbi: pojedini od njih plove i dalje: I. IX 1915. godine susrećemo kapetana Vicka Šoletića koji brodom (piroscafo) »Gruž« od 35 tona i posadom od sedam članova, s 58 putnika plovi za Slano, (Lučka kapetanija Gruž Registar 1915—1919. god. N 12), a nekoliko dana kasnije (7. IX 1915. g.) s brodom »Cavtat«, od 18. tona i pet članova posade sa 61 putnikom, plovi iz Dubrovnika za Slano i Ston. Na toj relaciji — i dalje za Ston — nalazimo ga i u kasnijim razdobljima, nekada je razmak šest a nekada samo jedan dan) dok broj putnika varira od desetak do sedamdeset i više (razmaci odlaska iz Gruža za Ston sve su ujednačeniji). Na zapovjedi tog broda na spomenutoj pruzi osim njega nalazimo i Nikolu Šoletića (2. V 1917) zatim kapetana Iva Bradašića (24. VIII 1918. g.) dok kapetan Vicko Šoletić plovi na brodu »Cavtat«, da se ponovno vrati na brod »Gruž« 30. XII 1918. g. i nastavi plovidbu na pruzi

Dubrovnik — Ston. (Registar Lučke kapetanije Gruž zaključen je sa 1. I 1919. godine). Nalazimo također (u već spomenutom registru) u rubrici »Capitano o Direttore« dana 11. VII 1917. godine zabilježeno da brodom »Petka« od 309. tona i posadom od 16 ljudi, zapovijeda kapetan Vicenco Lujak s Koločepa... bilo je istini za volju i kasnije (nakon propasti Austrije), pokušaja da se pokrene pomorska djelatnost na ovom otoku: u »Slobodnoj plovidbi«, brodarskoj zajednici s. o. j. u Dubrovniku, koja je počela sa djelovanjem 7. I 1929. godine bilo je desetak Koločepljana koji su raspolagali suvlasničkim udjelima, a i njihov prvi brod od 4.028 BRT zvao se »Koločep«.<sup>90</sup> Ali sve to bilo je i odveć skromno da jednom otoku dade pomorsko obilježje, odnosno da Koločepu povrati i dio nekadašnje pomorske slave.

Pomorstvo je kao i rijeka: kad se jednom izlije, teško se ponovno vraća u staro korito.

#### BILJEŠKE:

<sup>1</sup> Dr Josip Luetić: Iz međunarodnog brodarstva i pomorsko-trgovačke djelatnosti promoraca, trgovaca i trgovačkih jedrenjaka Koločepa 1563. do 1807. god. »Naše more« br. 6. prosinac 1984. g. str. 305.

<sup>2</sup> Isto.

<sup>3</sup> Dr Mladen Montana: Turistička privreda. »Pomorski zbornik« br. 23. str. 237—264.

<sup>4</sup> Kap. Baldo Mikasović: »Lopud i Koločep«. Lopud, jula 1967. god. str. 1.

<sup>5</sup> »Dubrava« od 15. lipnja 1935. g. str. 2. »Tragom dubrovačkih ljepota«: Koločep.

<sup>6</sup> Salih Zvizdić: »Pasko Baburica, život iseljenika«. »Vjesnik«. nastavak 7.

<sup>7</sup> HAD. Rouli dei Bastimenti: god. 1803. svezak 14. str. 11 i god. 1806. svezak 18 str. 28.

<sup>8</sup> HAD. Arhiv Jera Natali 662—4—19 od 21. 7. 1815. g.

<sup>9</sup> Salih Zvizdić: »Pasko Baburica, život iseljenika«. »Vjesnik«, nastavak 7.



<sup>10</sup> Isto.

<sup>11</sup> Radojica F. Barbarić: Brodarstvo Rijeke prije i nakon austro-ugarske nagodbe. Anali Jadranskog instituta, svezak 2. str. 381.

<sup>12</sup> Dr Jorjo Tadić: O pomorstvu Dubrovnika u 16. i 17. veku. Zbornik »Dubrovačko pomorstvo«, str. 173.

<sup>12</sup> Vicko Lisičar: »Koločep nekoć i sada«, god. 1932.

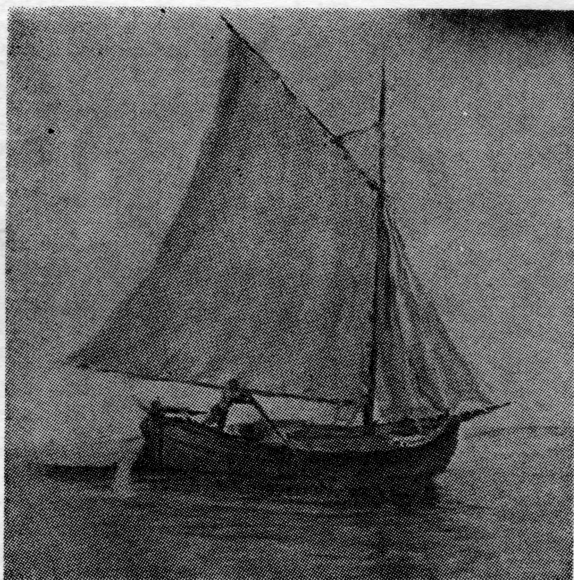
<sup>14</sup> »Dubrava« od 15. lipnja 1935. g. str. 2. Tragom dubrovačkih ljepota: Koločep.

<sup>15</sup> Kap. Baldo Mikasović: Lopud i Koločep. Lopud, jula 1967. g. str. 1.

<sup>16</sup> Isto.

<sup>17</sup> Povjesničke crtice otoka Koločepa. Sakupio i obradio Vlaho Fortunić, učitelj u mirovini. Taj referat (predavanje) na devet kartica teksta pisan pisanim strojem (bez proreda) ustupio mi je kap. Ivo Šišević u čijem se posjedu ovaj referat i sada nalazi.

<sup>18</sup> Iz predavanja V. Lisičara. »Dubrava« br. 27. god. III. str. 5.



<sup>19</sup> »Dubrava« br. 52. str. 3. od 20. V 1936. g.

<sup>20</sup> Dr Ilija Mitić: Dubrovačka Republika i njen arhiv. »Pomorski zbornik« 23. str. 634.

<sup>21</sup> Dr Branko Kojić: Austrija i morske luke s osobitim osvrtom na ulogu Trsta i Rijeke. Anali Jadranskog instituta. Svezak 3. str. 177.

<sup>22</sup> Arhiv Jera Natali 662 — 3 — 19.

<sup>23</sup> Boro Kamić: Pomorstvo Rijeke dubrovačke. Naše more br. 3—4. 1985. str. 159.

<sup>24</sup> Dr Ivo Perić: »Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. vijeku«. Zagreb 1984. g. str. 5.

<sup>25</sup> Isto str. 22.

<sup>26</sup> Isto. str. 27, 30 i 31.

<sup>27</sup> Isto. str. 26.

<sup>28</sup> Isto. str. 27 i 31.

<sup>29</sup> Isto. str. 29.

<sup>30</sup> Isto. str. 31.

<sup>31</sup> Arhiv Jera Natali 662 — 1 — 48.

<sup>32</sup> Isto. 662 — 2 — 215.

<sup>33</sup> Isto. 662 — 6 — 140.

<sup>34</sup> Isto. 662 — 6 — 140.

<sup>35</sup> Šime Perićić: Svijest o pomorskoj orijentaciji u Dalmaciji XIX stoljeća. »Naše more« 3 — 4 god. 1985. str. 179.

<sup>36</sup> Vlaho Fortunić: Povjesničke crtice otoka Koločepa. (vidi red. br. 17. u ovim bilješkama).

<sup>37</sup> Isto. Autor ne navodi izvor za iznesene podatke.

<sup>38</sup> Annuario marittimo (od 1850. do pada Austrije). Uz razne druge sadržaje iz pomorske djelatnosti redovno je donosio i izvještaje o stećenim zvanjima pomoraca.

<sup>39</sup> Dr Oliver Fio: Prilozi poznavanju pomorskog školstva na našoj obali u 19. stoljeću. Zagreb 1956. 34.

<sup>40</sup> A. M. 1857. g. str. 140.

<sup>41</sup> Isto. str. 194.

<sup>42</sup> Isto. 1856. g. str. 66.

<sup>43</sup> Isto. 1857. g. str. 254.

<sup>44</sup> Isto. 1853. g.

<sup>45</sup> Isto. 1856. g.

<sup>46</sup> Isto. 1857. g. str. 194.

<sup>47</sup> Isto. 1857. g. str. 140.

<sup>48</sup> Isto. 1862. g. str. 225.

<sup>49</sup> Isto. 1864. g. str. 66.

<sup>50</sup> Isto. 1853. g.

<sup>51</sup> Isto. 1856. g. str. 178.

<sup>52</sup> Isto. 1860. g. str. 195.

<sup>53</sup> Isto. 1877. g. str. XLVIII.

<sup>54</sup> Isto. 1873. g. str. XLVIII.

<sup>55</sup> Isto. 1877. g. str. XLVIII.

<sup>56</sup> Isto. 1855. g. str. 132.

<sup>57</sup> Isto. 1860. g. str. 168.

<sup>58</sup> Isto. 1874. g. str. LXX.

<sup>59</sup> Isto. 1873. g. str. LIV.

<sup>60</sup> Isto. 1879. g. str. LXXIV.

<sup>61</sup> Isto. 1882. g. str. LXVIII.

<sup>62</sup> Isto. 1890. g. str. 123.

<sup>63</sup> Isto. 1855. g. str. 136.

<sup>64</sup> Isto. 1857. g. str. 140.

<sup>65</sup> Isto. 1857. g. str. 194.

<sup>66</sup> Isto. 1866. g. str. 97.

<sup>67</sup> Isto. 1882. g. str. LXIX.

<sup>68</sup> Isto. 1884. g. str. LXVI.

<sup>69</sup> Isto. 1860. g. str. 168.

<sup>70</sup> Isto. 1863. g.

<sup>71</sup> Isto. 1890. g. str. 80.

<sup>72</sup> Isto. 1879. g. str. LXXII.

<sup>73</sup> Isto. 1890. g. str. 80.

<sup>74</sup> Isto. 1888. g. str. XCV.

<sup>75</sup> Isto. 1891. g. str. X.

<sup>76</sup> Dr Ivo Perić: Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću«. Zagreb 1984. str. 89.

<sup>77</sup> Miljenko Foretić: Osnivanje Dubrovačkog pomorskog društva 1869. g. »Naše more« br. 3—4. Dbk. 1965. g. str. 135.

<sup>78</sup> Dr Ivo Perić: Dubrovačko..... str. 97.

<sup>79</sup> Isto. str. 99.

<sup>80</sup> Isto. str. 80.

<sup>81</sup> Isto. str. 100.

<sup>82</sup> Isto. str. 109. i 110.

<sup>83</sup> Isto. str. 126.

<sup>84</sup> Isto. str. 138.

<sup>85</sup> Z. Šaponja: Promet i prerada ribe. Pomorski zbornik br. 23. godina 1985. str. 211.

<sup>86</sup> Dr Ivo Perić: Dubrovačko .... str. 162.

<sup>87</sup> Isto. str. 143.

<sup>88</sup> Isto. str. 169.

<sup>89</sup> Isto. str. 160.

<sup>90</sup> Isto. str. 269. i 270.