

Pomorstvo Rijeke dubrovačke

II dio

UDK 339.5+656.61(497.13)DU»12/18«(093)

Nakon propasti Dubrovačke Republike, nadasve u austrijskim vremenima, stanovnici Omble su se — uz stanovnike Koločepa — najprije i najbolje snašli u složenim prilikama pomorskog privređivanja u ovom kraju, ne samo u prvim godinama već i kasnije — sve do početka drugog svjetskog rata. Što dalje sve više i sve češće se susreću i kao vlasnici i suvlasnici većih jedinica: peliga, skunera, logera, barkova i nava, kako bi lakše odoljeli konkurenciji, što bolje iskoristili konjukturu i zarađena sredstva plasirali u dionice parobrodarskih društava koja su osnovana ili je njihov osnutak nagovještavan, u čemu su mnogi i uspjeli. U to vrijeme bio je to korisno plasiran novac o čemu svjedoče visoke dividende koje su ta poduzeća dijelila svojim akcionarima. Međutim, drugi svjetski rat je prekinuo taj razvoj. Od tada pa nadalje ovaj nekad slikovit i bogat kraj prati atribut nerazvijenog.

Područja pomorske djelatnosti više nema, a sve drugo što se poduzimalo ni izdaleka nije nadomjestilo plovidbu.



Osim serije Ruoli (de Bastimenti) i drugih kojima smo se do sada služili u traganju za izvornim dokumentima o Riječkim pomorcima, i u drugim serijama Histo-rijskog arhiva u Dubrovniku (a ne samo »pomorskim«) nailazili smo na podatke o pomorcima, ribarima i drugim stanovnicima Omble, bilo da se radi o prijevoznim poslovima, raznim transakcijama, administrativnim formalnostima u vezi sa poslovima, brodovima i prijevozima, a ponekad i prijestupima (jer je u tako razgranatom poslovanju i toga bilo) pa su i ta kriminalna djela i njihovi vinovnici zabilježeni u knjigama za to određene institucije. Tako se navodi da je Marija Foretić iz Omble uzela barku Marku Azaliji, ribaru iz Omble, pa se taj slučaj našao u uredu za kriminal zabilježen među tužbama. (HAD Lamenta del Criminale 50.3 svezak 204. fo 96 god. 1794). O barkama u Omblu, zapravo po Omblu, govori se i kasnije: vjerojatno su prekršivane određene zabrane pa su uslijedile tužbe (HAD 50.3 Svezak 207. fo 87. 1796. god.) kakav je slučaj sa Marinom Šilje (Isto Sv. 221 fo 127) kao i Matkom Franovim (Isto Sv. 221. fo 101) koji su barkama pristali uz rivu u Čajkovićima, a to je vjerojatno bilo zabranjeno. Tužbu je podnio i Boško Pehovac Uredu za kriminal: sa svojom barkom u Omblu prevezio je sovrnju (sitnije kamenje) za velike jedrenjake (balast) što su oni posebno plaćali. Ali ovog puta nisu platili prevezeno kamenje, pa je tužbom zatražio zaštitu svojih interesa. (Isto Sv. 223 fo 60v). U seriji HAD — Diversa terminazione — note dell' officio della Navigazione — 56—7, našli smo zabilješku da Antun Tonkov Kristić iz Omble nije uspio dokazati što je sve u brodolomu izgubio (Sv. 2.fo 234 od 5. VIII. 1806. g.), a u seriji HAD 56—11 Patente, Congedi, Prorogie dei Bastimenti zabilježeno je produljenje roka

za braceru »Madonna dell Rosario« patruna Miha Kuničića iz Omble. (svezak 2). Pojedini članovi porodice Kuničić češće se spominju u raznim serijama Histo-rijskog arhiva u Dubrovniku u **vezi s brodovima i plovidbom**, pa se tako navodi da je potkraj 18. stoljeća veoma aktivna trabakula Luke Kuničića iz Rijeke dubrovačke. (Diversa de Foris 34/175. str. 248 v). U istom vremenu spominje se i Stjepan Kuničić koji je sa šest karata suvlasnik trabakule »S. Biagio e S. Antonio di Padova«, a s jednim karatom suvlasnik u pinku »Madonna dell Rosario« (Ruoli 2-86v i 2-247v), koji nešto kasnije prodaje svoju braceru »La Providenza«, talijanske zastave, Onofrinu Paparelu iz Molfette za 1.200 dukata. (Diversa de Foris 34/243. fo 38v. 27. X. 1808. g.) I Miho Kuničić, zapovjednik i vlasnik braceru »Madonna dell Rosario«, prodaje svoj brod Niku Prlenderu i Božu Marinoviću, zajedno s barkom i svom ostalom opremom, za 400 peča kolonarije (Diversa de Foris 34/239 fo 195. 6. V. 1807. g.). Svoju barku s opremom i mrežom traktom prodao je i Marko Knežević iz Omble za 150 dukata (Diversa de Foris 34/222 fo 149); za tisuću peča kolonarije di Spagna (Div. de F. 34/223. fo 158 v. god. 1799) i kupio od patruna Antuna Tomičića iz Fiume njegovu braceru »Madonna del Tersatto«, austrijske zastave, koja je u to vrijeme bila usidrena u Omblu, (Div. de F. 34/240 fo 267 od 17. XII. 1807. g.) dok je Vlaho Đivulinović iz Omble kupio polovinu braceru »Madonna di Rosario« od patruna Jakova Todorovića iz Bakra, koja se tada nalazila usidrena u Malom Stonu, za 300 piastru. (Div. de F. 34/243 fo 21 v od 15. X. 1808. godine.)

U prvim godinama 19. stoljeća susreće se i trabakula Miha Kuničića iz Omble: obavezuje se da će za vrijeme sajma u Senigalliji ukrcati 80 barjela slanah sardela (i više) i prevesti ih iz Hodilja u Senigalliju. (Podatak je zabilježen u Diversi di Stagno 72,1 sv. 78. fo 45v od 29. V. 1804. g.). Nekoliko mjeseci kasnije ponovno je sklopio ugovor o prijevozu: 26. IX 1804. godine doplovit će sa svojom trabakulom u Stonski kanal da za račun Nedjeljka Kirijeeleisona ukrci i preveze teret slane ribe u Molfettu. Vozarina je ugovorena u iznosu od 70 peča kolonarie. (Diversi di Stagno 72,1 sv. 78, fo 60v od 17. IX. 1804. g.) I patrun Miho Pehovac iz Omble, zapovjednik trabakule »S. Biagio« (di bandiera Ragusea) registrira u Stonu ugovor o prijevozu raznog tereta iz Trsta u Dubrovnik. (Diversi di Stagno 72,1 sv. 78, fo 101 od 18. VII. 1806). Njih i druge pomorce iz Omble nalazimo i u posebnoj seriji (HAD 56—10 Vendite di Caratti — Navigazione — od 1799 do 1810. g.) u poslovima kupnje i prodaje suvlasničkih dijelova u pojedinim brodovima: ne navodi se ni ime ni tip broda već samo ime kapetana koji je posljednji zapovijedao brodom u kome se kupuju ili prodaju suvlasnički udjeli (karati):

— kapetan Baldo Kaciga prodao je u svom brodu trojici kupaca dva karata za 1.470 dukata 6. II 1800;

— kapetan Mato Žitković kupio je dva karata u kapetana Luke Turovića za dvije tisuće dukata 3. IV 1800. g., u istom brodu kupio je pola karata u Savina Đorđi za 500 dukata; zatim je prodao dva karata za 1000 dukata 21. XI 1801. g. a potom kupio tri i po karata za 2.250 dukata 21. II 1802. g., pa pola karata za 375 dukata 22. II 1802. g.; nadalje jednu četvrtinu karata za 375 dukata 22. II 1802. g.; nadalje jednu četvrtinu karata za 175 dukata 22. II 1802. g. i polovinu karata u brodu kojim je sam zapovijedao za 375 dukata 23. II 1802. godine. Slijedeće godine — 14. VI 1803. — kupio je od Jakova Antuna Bojanovića jedan karat za tisuću dukata.

— Paolo Škobelj kupio je pola karata za 500 dukata;

— Ivan Antuna Bojanović kupio je (u istom brodu) 4 i po karata za 4.500 dukata;

— Petar Božanja kupio je (u istom brodu) pola karata za 500 dukata;

— Ivan Žitković kupio je četvrtinu karata za 250 dukata;

— Nikola Becić kupio je jedan karat za 300 dukata 14. V 1800. g.;

— kapetan Jakov Kuničić prodao je dva karata za 2.700 dukata a kupio jedan karat za 850 dukata 1. VIII 1801. g.;

— kapetan Nikola Saltarić, Luka Novaković i Antun Bojanović prodali su 18 karata svog suvlasništva za 12.775 dukata u brodu kojim zapovijeda kap. Nikola Saltarić 19. I. 1801.;

— Antun Žitković kupio je pola karata za 64 dukata 28. II 1801. g.;

— Ivan Mata Marković kupio je 8. VI 1801. g. pola karata za 600 dukata;

— kapetan Tomo Saltarić prodao je 27. VII 1801. g. dva karata po 125 dukata svaki, a 18. VII 1803. prodao je jedan karat za 210 dukata;

— Stjepan Pehovac kupio je 5. X 1801. g. jedan karat za 150 dukata, a prodao dva karata u brodu kojim je sam zapovijedao za 120 peča kolonarie;

— kapetan Antun Kuničić kupio je 15. III 1802. g. dva karata u brodu kojim je sam upravljao za 2.450 dukata. Platilo je još 49 dukata u državnu blagajnu (In Tesoreria) na ime carine;

— Nikola Marković kupio je 28. IV 1802. g. pola karata za 560 dukata;

— Frano Hanza prodao je Ivanu Frana Periću 30. V 1802. g. jedan i po karat za 450 dukata;

— kapetan Mato Saltarić prodao je 3. VII 1802. g. tri i po karata za 4.284 dukata, a 8. VII 1802. g. prodao je pola karata za 612,20 dukata. Slijedeće godine 21. IV 1803. g. kupio je dva karata za 1.600 dukata u brodu kojim je sam zapovijedao. Godine 1801. (10. IX.) kupio je dva karata za 1000 dukata;

— Nedjeljko Žitković prodao je 6. VIII 1802. g. četiri i po karata za 4.950 dukata;

— kapetan Vicko Đivović kupio je 19. VIII 1802. g. pet karata za 3.500 dukata;

— Stjepan Kuničić kupio je 2. IX 1802. g. šest karata za 7.350 dukata; 31. III 1803. kupio je jedan karat za 700 dukata a 11. IV 1803. g. prodao pola karata (nije naznačen iznos);

— Marko Tomašević kupio je 9. X 1802. g. šest karata za 5400 dukata;

— Martin Butierić kupio je 11. X 1802. g. pola karata za 700 dukata;

— Petar Žitković kupio je 28. X 1802. g. jedan karat za 1.400 dukata;

— kapetan Jakov Francesci prodao je 24. X 1802. g. dva karata za 240 peče kolonarie;

— Luka Tomašević kupio je 30. X 1802. god. četvrtinu karata za 350 dukata;

— Petar Ivana Marković kupio je 28. II 1803. g. dva karata za 240 peča kolonarie;

— Mato Kravarović prodao je 11. IV 1803. g. pola karata (ne navodi se iznos);

— Luka Knežević kupio je 26. VI 1803. g. pola karata za 700 dukata;

— kapetan Jakov Žitković kupio je 28. VI 1803. g. dva karata za 1.800 dukata;

— Jakov Bojanović kupio je 24. VIII 1803. g. četvrtinu karata za 244 dukata;

— Antun Papi prodao je 29. I 1804. g. četiri karata za tri tisuće dukata;

— Miho Papi kupio je 14. IV 1804. g. četiri karata za 2.400 dukata;

— Ivan Papi kupio je 23. IV 1804. g. pola karata za 455 dukata u brodu kojim je zapovijedao kapetan Miho Papi;

— Baldo Pitarević kupio je 20. VII 1805. g. pola karata za 750 dukata;

— Tomo Đivanović kupio je 14. 10 1805. g. pet karata za 4.250 dukata.

U slijedećim godinama kada su Francuzi okupirali Dubrovnik zabilježeno je malo kupnji i prodaja suvlasničkih dijelova u brodovima: 1806. godine zabilježeno je 10 kupnja i prodaja, 1808. godine 8 kupnja i prodaja, 1809. godine 23 i 1810. godine deset kupnja i prodaja: preposljednja bilješka u ovoj knjizi zabilježena je 6. IV 1810. godine: Marin Marković iz Omble prodao je na javnoj dražbi jedan karat i četvrtinu za 20 peča kolonarie.

Francusko razdoblje u pomorskom životu Omble nije ni inače ostavilo dublje tragove: to vrijeme, poznato po nesigurnim plovidbama, rasprodaji dubrovačkih brodova, njihovoj raspretni u stranim lukama i drugom, vjerojatno nije mimoišlo ni pomorstvo Rijeke dubrovačke. Kažemo vjerojatno, jer nismo naišli ni na kakav službeni podatak francuske administracije koji govori o broju brodova, pomorcima i drugom iz Omble, što ipak ne znači da je svaka pomorska aktivnost u to vrijeme bila u Omble zamrla. Jer, u jednom popisu brodova iz početka razdoblja austrijske uprave¹⁷⁰ navodi se da su Juraj Pehovac, Ivo Grgurević, Juraj Bače, Ivo Čurlica, Ivo Đurović, Jakov Bojanović, Ivo Marinović, Božo Vuić, Tomo Kukić, Marija ud. Gušin, Katija Nikolina Dežulović, Petar Božanja, Petar Skaprlenda, Vlaho Skaprlenda i Marin Šilje, svi stanovnici Rijeke dubrovačke, bili vlasnici barki.¹⁷¹ Te su barke — što su služile za ribanje, za manje prijevoze i bliže prijenose — bile u plovidbi i za vrijeme francuske okupacije Dubrovnika, jer je teško povjerovati da su sve bile sagrađene u roku od svega godine dana (koliko je to vremena proteklo od odlaska Francuza iz

¹⁷⁰ Dr Ivo Perić: Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću, Zagreb 1984. str. 24. Popis je datiran 23. I 1815. g.

¹⁷¹ Isto, str. 25.

Dubrovnik do sastavljanja ovog izvještaja) što kasnije podaci djelomično i potvrđuju: barka Jurja Bače »S. Nicolò«, 3,2 tone nosivosti sagrađena je 1807. godine u Gružu, barka »San Pietro« Jakova Bojanovića, nosivosti 3,3 tone sagrađena je 1814. godine u Gružu, barka Iva Grgurevića, nosivosti 3 tone, sagrađena je 1805. godine u Rijeci dubrovačkoj, otvorena barka »San Nicolò« Iva Bojanovića, nosivosti 3 tone (1820. g. susrećemo je pod imenom »Tabigna«) izgrađena je 1811. godine u Gružu,¹⁷² što nisu bili i jedini plovni objekti kojima su raspolagali pomorci iz Omble. Te iste godine (1815) u upisnom registru brodova male obalne plovidbe (vođenog od 1815. do 1828) nalazi se zabilježeno da je Antun Uskoković iz Omble vlasnik bracere »La providenza«, 15 tona velike, izgrađene 1809. godine u Korčuli s posadom od pet članova: patron je bio Pavle Kuničić te mornari Miho Šilje i Miho Skaprlenda iz Omble. (Za nju se u izvještaju dvije godine kasnije (1817) navodi nosivost od 13,9 tona i 1814—ta kao godina njene izgradnje). Zatim se navodi Petar Butjerić iz Omble kao vlasnik peliga »La divina providenza«, nosivosti 14,7 tona i posadom od tri člana, sagrađenog 1808. godine u Splitu; Juraj Pehovac iz Omble vlasnik je bracere »S. Nicolò«, nosivosti 10,3 tone, s tri člana posade, izgrađene 1806. g. u Chioggi i preuređena u Gružu (1820. g. nalazimo je s novim imenom »Palomba«); Mato Đarković iz Omble vlasnik je bracere »Madonna di Rosario«, nosivosti 8,1 tone, s dva člana posade, izgrađene u Korčuli, a 1811. g. obnovljene u Gružu; Ivo Papi iz Omble vlasnik je peliga istog imena, nosivosti 22,2 tone i pasadom od četiri člana; i pelig »La speranza«, vlasništvo Pavla Kuničića iz Omble, nosivosti 15,3 tone i posadom od četiri člana sagrađen je 1813. godine u Gružu; pelig »Santa Cecilia«, vlasništvo Petra Butjerića iz Omble, nosivosti 14,7 tona i s posadom od četiri člana, sagrađen je 1808. godine u Splitu i slično. A zabilježili smo još nekoliko detalja—istina manjeg značaja — ali u pomanjkanju drugih i oni na svojevrsan način ilustriraju da je pomorsko poslovanje u Omblu i tada bilo prisutno, znatno manje nego ranije, ali ipak prisutno. »Mnoge barke dolaze u Omblu (ne kaže se otkuda) iskrcavati i prodavati vino a ne plaćaju carinu pa se traži da se ne dozvoljava veći iskrcaj nego je potrebno«¹⁷³, kapetana Antuna Saltarića iz Rijeke dubrovačke, patrona peliga »Madonna di Rosario«, na kraju 1808. godine napali su gusari u jednoj uvali na Šolti.¹⁷⁴ Nije od toga bilo veće nevolje, uzeli su mu samo nešto hrane. Ovog pomorca francuske vlasti su god. 1810. uhapsile i zatvorile: razlozi tog hapšenja nisu posebno važni, — od većeg je interesa što je prilikom hapšenja izvršen popis odjeće koju je imao na sebi, pa se tako sačuvao njen opis, što je jedini slučaj na koji se do sada naišlo i pomoću koga se može rekonstruirati kako su u to vrijeme bili obučeni pomorski kapetani iz Rijeke dubrovačke: »vestito con camicia di tela fina, con braghe lunghe di manchin, con giulet a righe rosse, con veladon di panno cenerin con bottoni, con croatta di seta nera al collo e con capello tondo di panno cenerin con bottoni, con croatta di seta nera al collo e con capello tondo di panno nero in testa«. A slični detalji se redaju i u prvim danima austrijske vladavine: i dalje barke dovoze vino u Omblu pa se izdaje zapovijest (austrijska) »da

straža na Kantafigu uskrati ulaz barkama u Omblu«.¹⁷⁵ (Na Kantafigu su po francuskoj zapovijesti stanovnici Omble i Šumeta čuvali ulaz u Rijeku dubrovačku; u protivnom morali su raditi na cestama, što se zadržalo i u prvim danima austrijske vladavine. Protokol 1813—1814. 10. II 1813. str. 60). Ali načelnik Omble (Kravarović) protestira protiv te odluke, što je imalo uspjeha, jer je obavještena straža (Posto di Cantafigh) »da propušta barke s vinom u uvalu Omble«.¹⁷⁶ A i naredba austrijskih vlasti »da svih sedam mlinova za žito u Rijeci dubrovačkoj budu aktivirani«¹⁷⁷ (kao i barke što dovoze žito u mlinove) u svakom je slučaju doprinijelo oživljavanju plovidbe. O plovidbi u tom razdoblju svjedoči i popis posade što ga Ivan Bojanović iz Omble prilazuje traženju »da može prijeći na obalnu plovidbu kako bi mogao postići najbolje«,¹⁷⁸ zatim traženje propusnice Marina Šilje iz Omble da otplovi za Maltu i Konstatinopoli; Grgura Bače i Boža Bojanovića za Smirnu¹⁷⁹ i slično. A i već citirani upisni registar (iz 1815. g.) brodova male obalne plovidbe (od 1822. g. i dalje) navodi i druge pomorce iz Omble kao vlasnike brodova raznih tipova i veličina što na svojevrsan način govori o kontinuitetu plovidbe zadržanom i u tim vrlo teškim vremenima ne samo za dubrovačku već i svjetsku povijest: Petar Butjerić iz Omble vlasnik je golete »Daxa«, nosivosti 42,5 tona i posadom od sedam članova: opasnost na morima (od gusara) još nije iščezla pa je i ovaj brod naoružan sa dva topa, tri mala topa, 8 pušaka, tri trombona i dvije muškete; Ivo Monić iz Omble vlasnik je barke »Oštrica«, nosivosti 3,5 tone i posadom od osam članova; Ivo Šilje iz Omble vlasnik je barke »Palamida«, nosivosti 3 tone i posadom od šest članova; Antun Skaprlenda iz Omble vlasnik je barke »Scarpenna«, nosivosti tri tone i posadom od šest članova; kaič »Sentinella«, nosivosti 3,5 tone i pasadom od četiri člana vlasništvo je Miha Vlaha Krtice iz Omble; pelig »L'Otello« nosivosti 57 tona i posadom od sedam članova (i on je naoružan) vlasništvo je Petra Butjerića iz Omble; barka »Tenca«, dvije tone nosivosti i posadom od sedam članova vlasništvo je Antuna Čurlina iz Omble; barka »Reombadella«, nosivosti tri tone i posadom od sedam članova vlasništvo je Nika Marinovića iz Omble; barka »Ronca«, nosivosti tri tone i posadom od četiri člana vlasništvo je Miha Pehovca; otvorena barka »La Rete«, nosivosti tri tone i posadom od šest članova vlasništvo je Vlaha Skaprlende; otvorena barka »Peshiera«, nosivosti 7,3 tone vlasništvo je Nikole Šilje iz Omble a barka »Salpa«, nosivosti 3,4 tone i sedam članova pasade vlasništvo je Dragoje Marinovića, također iz Omble.

Ali osim spomenutih navode se i drugi detalji o brodovima čija je nosivost, što dalje, sve veća: goleta »Polinia« 33,3 tone vlasništvo je Mata Šišića iz Omble, zatim pelig »Svelto« nosivosti 20,8 tona Iva Monića iz

¹⁷² Isto, str. 27.

¹⁷³ Protokol, 1813—1814. str. 153.

¹⁷⁴ Vinko Ivančević: Prilog poznavanju dubrovačkog pomorstva u razdoblju francuskog zaposjednuća, Anali JAZU, str. 380. svezak 17.

¹⁷⁵ Protokol 1815. 28. IV 1815. str. 174.

¹⁷⁶ Isto, 1815. 2. IX 1815. str. 400.

¹⁷⁷ Isto, 1814. 6. X 1814. str. 254.

¹⁷⁸ Isto, 1815. 3. XII 1815. str. 601.

¹⁷⁹ Isto, 1815. 19. VIII 1815. str. 370.

Omble; bracara »Sorte« nosivosti 20,4 tone vlasništvo je Nikole Šilje iz Omble; pelig »Prospero« nosivosti 63,8 tona (naoružan) vlasništvo je Toma Pehovca iz Omble; bracara »Sarra« nosivosti 22,3 tone vlasništvo je Iva Žitkovića iz Omble; pelig »Pronostico« nosivosti 69,8 tona (naoružan) vlasništvo je Iva Monića iz Omble; pelig »Onorato« nosivosti 22,2 tone (naoružan) vlasništvo je Petra Butjerića iz Omble; pelig »Prospero« nosivosti 63,8 tone i posadom od 10 članova vlasništvo je Toma Pehovca iz Omble; škuna »Soko« nosivosti 114 tona i posadom od 10. članova vlasništvo je kapetana Jurja Pehovca iz Omble; brigantin »Macdonell« nosivosti 94 tone (naoružan) vlasništvo je Iva Žitkovića a brigantin »Ippotamo« nosivosti 182 tone (naoružan sa četiri topa) i posadom od 14. članova vlasništvo je Abrahama Pardo iz Dubrovnika i Mata Bojanovića iz Omble koji njime i zapovijeda.¹⁸⁰

AUSTRIJSKO RAZDOBLJE u pomorskom životu i razvoju brodarstva u Rijeci dubrovačkoj od višestrukog je značenja, u prvom redu zbog činjenice što u to vrijeme pomorstvo ovdje (i na otoku Koločepu) i dalje traje dok u svim drugim područjima bivše Dubrovačke Republike, a i na istočnoj obali Jadrana uopće, slabi i propada, o čemu u dubrovačkom kraju rječito svjedoče primjeri Lopuda i Šipana (do francuske okupacije Dubrovnika) snažnih uporišta dubrovačkog pomorstva. To slabljenje pomorstva dio je opće krize svjetske pomorske plovidbe koju je izazvala primjena parnog stroja u brodarstvu, ali i nepostojanje određene austrougarske državne pomorske politike, već se sprovodilo načelo što manje državne intervencije u cjelokupnom privrednom životu pa tako i u pomorskoj privredi.¹⁸¹ Trebalo je čekati dosta vremena dok je Austrija od kontinentalne postala pomorska zemlja.

U to vrijeme pomorci iz Omble sa svojim brodicama razne nosivosti¹⁸² plove najčešće u lokalnom i međulučkom prometu prevozeći — kako se to često navodi — »raznu robu« i artikle iz zaleđa, a plove i prazni iz svojih luka u druge luke po teret namijenjen najčešće zaleđu.

Razlog opstanka (pa i određenog jačanja) pomorstva (u to vrijeme u Rijeci dubrovačkoj) valja tražiti u pasivnoj gospodarskoj strukturi tih područja i agrarnoj prenaseljenosti: slabi prinosi u poljoprivredi i slabljenje drugih djelatnosti u ovom području u to vrijeme upućivale su stanovnike na more, čemu je pogodovala i određena ekspanzija izmjene privrednih dobara zaleđa (Hercegovine) sa raznim mjestima na obali. Zaleđe je povećavalo proizvodnju i time utjecalo na promet pa je jačanje prijevoznih kapaciteta u Omblu bio u nekoliko logičan slijed. Pa iako je to bila više sezonska konjunktura nego konstantna proizvodnja (duhan, kože, drvo i slično) ipak je značajno jer se zahvaljujući tome pomorska tradicija u Rijeci dubrovačkoj zadržala i unapređivala. Tako se navodi da Miho Pehovac iz Omble sa peligom »Polinio«, austrijske zastave, 38 tona velikim i posadom od pet ljudi prevozi muljaru,¹⁸³ (drugi put drvo i slično) a susrećemo ga i na braceri »Onerosa«, tri tone velikom, na putu iz Omble u Slano (ne navodi se teret);¹⁸⁴ Mato Kuničić iz Omble sa barkom »Sempia«, austrijske zastave, tri tone velikom i osam ljudi posade plovi iz Omble po teret u Slano (ne navodi se koji

teret) i tako redom. Ali plove i sa većim brodovima u luke Šibenik, Zadar, Trst, Aleksandriju, Konstatinopoli i druge prevozeći razne terete kao i putnike. Tako nalazimo Mata Bojanovića na putu po teret iz Omble za Trst sa brigantinom »Ipotamo« (182 tone velikom i posadom od 12 ljudi)¹⁸⁵ a susrećemo ga i 17. IX 1833. g. na putu za Aleksandriju sa teretom drva i razne robe; Miho Pehovac doplovio je na peligu »Polinio«, austrijske zastave, 33 tone velikom, posadom od četiri čovjeka i pet putnika, sa teretom duhana iz Zadra u Omblu¹⁸⁶ da već slijedećeg dana iskrca teret i otplovi prazan u Gruž;¹⁸⁷ Iz Gruža su bez tereta nekoliko dana kasnije otplovili Jakov Čurlica iz Omble sa barkom »Obligante« tri tone velikom i posadom od osam ljudi (ne navodi se kuda),¹⁸⁸ zatim Mato Kuničić sa barkom »Sempia« tri tone velikom i posadom od osam ljudi u Slano,¹⁸⁹ a Pavo Saltarić iz Omble otplovio je po teret u Trst skunerom »Soko«, 114 tona nosivosti i posadom od deset ljudi.¹⁹⁰ Tog istog dana doplovio je prazan sa Mljeta u Gruž i pelig »Movetto Ivavorino« pod zapovijedi Petra Butjerića iz Omble.¹⁹¹ Ovi se pomorci češće susreću i u kasnijim razdobljima na istim relacijama pa se zbog toga njima nećemo više baviti niti pratiti njihova putovanja. Iz Omble je otplovio za Trst sa teretom razne robe i Ivo Monić na peligu »Pronostico« 69 tona velikom i posadom od sedam članova;¹⁹² (drugi put sa teretom ulja), zatim susrećemo Iva Bojanovića iz Omble koji je barkom »Rode« tri tone velikom i devet članova posade doplovio bez tereta iz Slanog u Gruž¹⁹³, jednako kao i Nikolu Šilje iz Omble koji je sa peligom »Sorte« od 35 tona i pet članova posade doplovio bez tereta iz Trsta u Gruž¹⁹⁴. Na ovom brodu nalazimo 5. IV 1833. g. (pod red. br. 156) Mata Žitkovića kao zapovjednika. Zabilježeno je i putovanje peliga »Pronostico« 69. tona velikog i osam članova posade koji je pod zapovijedi Grgura Kravarovića iz Omble doplovio iz Trsta u Gruž sa raznom robom,¹⁹⁵ zatim braceru »Jeurino« 14 tona velike i s posadom od tri člana koja je pod zapovijedi Petra Butjerića iz Omble doplovila iz gradske luke u Gruž¹⁹⁶ dok je u to isto vrijeme Frano Hanza iz Omble na pulaki »Gioia« 261 tonu velikom i posadom od 13 ljudi otplovio iz Trsta po teret u Kon-

¹⁸⁰ Poblize podatke o navedenim brodovima navodi dr I. Perić u svojoj knjizi Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću od str. 25 do str. 39. odakle su za ovo poglavlje i korišteni podaci o brodovima i pomorcima Omble na kraju francuskog i početku austrijskog razdoblja.

¹⁸¹ Dr Branko Kojić: Propast brodova na jedra na Istočnom Jadranu. Anali Jadranskog instituta, sv. 4. str. 9.

¹⁸² Giornale degli approdi o provenienze marittime iz godine 1831. i dalje.

¹⁸³ Isto, 11. veljače 1831. g. red. br. 217.

¹⁸⁴ Isto, god. 1832. red. br. 236.

¹⁸⁵ Isto, 22. veljače 1832. red. br. 255.

¹⁸⁶ Isto, 24. veljače 1832. red. br. 260.

¹⁸⁷ Isto, 26. veljače 1832. red. br. 268.

¹⁸⁸ Isto, 3. ožujka 1832. red. br. 273.

¹⁸⁹ Isto, 11. ožujka 1832. red. br. 285.

¹⁹⁰ Isto, 29. ožujka 1832. red. br. 326.

¹⁹¹ Isto, 29. ožujka 1832. red. br. 309.

¹⁹² Isto, 12. travnja 1832. red. br. 366.

¹⁹³ Isto, 17. travnja 1832. red. br. 374.

¹⁹⁴ Isto, 13. lipnja 1832. red. br. 516.

¹⁹⁵ Isto, 29. lipnja 1832. red. br. 545.

¹⁹⁶ Isto, 29. lipnja 1832. red. br. 549.

statinopoli¹⁹⁷, a nedugo zatim je i Nikola Šilje iz Omble bez tereta iz Forte Opus doplovio u Gruž.¹⁹⁸

Navest ćemo još nekoliko detalja o brodovlasnicima iz Omble i njihovim brodovima kako bi se dobila što potpunija slika pomorske djelatnosti u Omblu u spomenutom razdoblju (zanemarujući ovom prilikom financijske efekte) i ustvrdilo da ih je bio popriličan broj. Valja pretpostaviti da im je plovidba u navedenom opsegu i relacijama ipak donosila koristi jer su i dalje nastavili ploviti na isti način i ne pomišljajući na fuzioniranje tog brodovlja i okrupnjivanje kapitala udruživanjem. Sve je i dalje išlo, reklo bi se, svojim utrtim tokom: tako Ivo Marković iz Omble plovi po teret iz Trsta za Dubrovnik sa brigantinom »Odabran od 228 tona nosivosti i posadom od 12. članova,¹⁹⁹ Petar Butjerić iz Omble dovezao je sa svojom barkom »P.B.« (Petar Butjerić?) od 2 tone nosivosti i dva člana posade teret drva iz Slanog u Gruž,²⁰⁰ (slijedećeg puta za ovu barku ne navodi se ime već je zabilježeno »senza nome«)²⁰¹, prazna plovi iz Orebića u Gruž i barka »Pepina«, veličine jedne tone nosivosti i posadom od dva člana kojom zapovijeda Božo Knežević iz Omble,²⁰² a i Mato Živković iz Omble sa peligom »Ombla« 58 tona velikim i posadom od šest članova doplovio je bez tereta u Gruž.²⁰³ Podaci se i dalje redaju: Mato Kuničić iz Omble otplovio je sa barkom »Tortora« tri tone velikom i posadom od sedam članova po teret u Slano²⁰⁴ sa istim brodom 11. VIII 1834. g. (red. br. 477) doplovio je Mario Svetinja bez tereta iz Zadra u Omblu — jednako kao i Antun Bače iz Omble sa barkom »Rosgiatto« četiri tone velikom i posadom od osam članova iz Korčule. Nadalje se susreću Jakov Čurlica iz Omble na barci »Riviera« dvije tone velikom i posadom od devet članova,²⁰⁵ ali se ne navodi kuda plovi i kakav teret nosi; Antun Čurlica iz Omble sa barkom »Onorevole« tri tone velikom i posadom od tri člana vozi vino (ne navodi se u koju luku);²⁰⁶ Frano Hanza iz Omble sa pulakom »Gioia« 261 tonu velikom i 13 članova posade sa teretom razne robe i sa tri putnika plovi iz Trsta za Aleksandriju;²⁰⁷ Marko Ban iz Omble otplovio je (ne navodi se u koju luku) sa pulakom »Santa Anna« 24 tone velikom i posadom od pet članova,²⁰⁸ a ne navodi se kuda su otplovili Pasko Kravarović sa gaetom »Santa Catterina« 11 tona nosivosti i posadom od tri člana,²⁰⁹ Ivan Knežević sa bracerom »Omblese« 8 tona velikom i posadom od dva člana,²¹⁰ Stjepan Kusjanović sa peligom »Fortunato« dvadeset tona nosivosti i posadom od tri člana,²¹¹ Frano Baburica sa skunerom »Mili« sedamdeset tona nosivosti i posadom od šest članova²¹² — svi iz Omble —, dok je Ivan Đarković također iz Omble, sa svojim skunerom »Ombla« 92 tone nosivosti i posadom od šest članova otplovio za Split i Trst sa sedam putnika, vjerojatno prazan jer se teret ne spominje.²¹³

Plove i drugi pomorci iz Omble: što dalje brodovi su veći pa se tako sve češće susreću peligi, logeri, skuneri i nave kako bi lakše odoljevali konkurenciji, posebno talijanskih jedrenjaka (Cuore di Gesu od 104 tone nosivosti, Papà Michele od 162 tone, Nuovo Francesco Paolo od 171 tone, Nouva Addolorata od 347 tona Immacolata od 244 tone, Ninotto od 177 tona i drugi) koji se ponekad susreću na rutama za Split, Trst i ruge luke i još uvijek uspješno utrkuju sa parobrodima kojima plovidba na ovim prostorima u

međulučkom prometu još uvijek nije bila rentabilna i pored velikih subvencija koje su dobivali. Tako iz Dubrovnika plove za Trst sa teretom (ne navodi se kojim) Antun Bogetić iz Omble sa bracerom »Suttana« (ili Sultana?)²¹⁴ 12 tona velikom i posadom od tri člana; Paolo Skobelj iz Omble sa peligom »Snami Bog« 84 tone velikim i posadom od sedam članova također za Trst;²¹⁵ Mato Kravarović iz Omble sa peligom »Božja pomoć« 85 tona velikim i šest članova posade;²¹⁶ Grgur Bače iz Omble sa peligom »Carolina G« 35 tona, pet članova posade i jedan putnik;²¹⁷ Ivo Bušić iz Omble sa peligom »Gravosa« 47 tona velikim i posadom od pet članova,²¹⁸ Antun Kusjanović iz Omble sa peligom »Pepizza« 19 tona velikim i posadom od četiri člana²¹⁹ te Tomo Kusjanović sa logerom »Scolio dello Scarpello« 27 tona velikim i posadom od četiri člana,²²⁰ a bez naznake kuda plove navode se još i ovi brodovi,²²¹ pelig »Anna« Marka Bače iz Omble 26 tona velik i s posadom od četiri člana,²²² gaeta »Santa Catterina« Paska Kravarovića iz Omble jedanaest tona nosivosti i tri člana posade;²²³ gaeta Antuna Kuničića iz Omble »D 31« od dvije tone nosivosti i posadom o tri člana;²²⁴ gaeta Antuna Čurlice iz Omble »D 107« od tri tone nosivosti i osam članova posade²²⁵; skuner Paska Bogetića iz Omble »Due Figli« 95 tona i posadom od šest članova;²²⁶ pelig Ivana Čurlice iz Omble »Mladi Hercegovac« od 41 tone i četiri člana posade²²⁷; pelig »San Nicolò« Marina Mazarovića iz Omble dvadeset i devet tona nosivosti i posadom od četiri člana²²⁸ i nava »Milla« Frana Valjala iz Omble od 450 tona nosivosti i 13 članova posade za koju se kaže da dolazi iz Aleksandrije sa 55 putnika.²²⁹ Da li su svi navedeni bili vlasnici, suvlasnici ili zapovjednici odnosnih brodova nemoguće je točno kazati jer je rubrika iz koje smo vadili

¹⁹⁷ Isto, 31. srpnja 1832. red. br. 611.

¹⁹⁸ Isto, 4. augusta 1832. red. br. 619.

¹⁹⁹ Isto, 21. svibanj 1833. red. br. 31.

²⁰⁰ Isto, 15. lipnja 1833. red. br. 356.

²⁰¹ Isto, 10. rujna 1833. red. br. 497.

²⁰² Isto, 24. lipnja 1833. red. br. 388.

²⁰³ Isto, 10. augusta 1833. red. br. 430.

²⁰⁴ Giornale delle Partenze per mese di — dell' anno 1834. od 23. VII 1834. red. br. 374.

²⁰⁵ Isto, 26. X 1834. red. br. 591.

²⁰⁶ Isto, 8. XI 1834. red. br. 15.

²⁰⁷ Isto, 2. X 1834. red. br. 557.

²⁰⁸ Isto, 2. I 1866. red. br. 2.

²⁰⁹ Isto, 11. I 1866. red. br. 21.

²¹⁰ Isto, 15. I 1866. red. br. 26.

²¹¹ Isto, 21. I 1866. red. br. 39.

²¹² Isto, 25. I 1866. red. br. 49.

²¹³ Isto, 29. I 1866. red. br. 58.

²¹⁴ Isto, 6. II 1866. red. br. 72.

²¹⁵ Isto, 17. II 1866. red. br. 86.

²¹⁶ Isto, 1866. red. br. 97.

²¹⁷ Isto, 8. III 1866. red. br. 106.

²¹⁸ Isto, 22. III 1866. red. br. 134.

²¹⁹ Isto, 11. IV 1866. red. br. 168.

²²⁰ Isto, 6. V 1866. red. br. 205.

²²¹ Isto, 25. III 1866. red. br. 137.

²²² Isto, 27. VI 1866. red. br. 343.

²²³ Isto, 1. VII 1866. red. br. 358.

²²⁴ Isto, 3. VII 1866. red. br. 361.

²²⁵ Isto, 3. VII 1866. red. br. 363.

²²⁶ Isto, 17. VII 1866. red. br. 401.

²²⁷ Isto, 11. VIII 1866. red. br. 458.

²²⁸ Registro partenze nell'anno Solare 1866. 8. IV 1866. g. red. br. 153.

²²⁹ Isto, 29. IV 1866. red. br. 186.

navedena imena označena sa »vlasnik ili zapovjednik brod«. Ali bez bojazni da će se mnogo pogriješiti najčešće je u jednom licu sadržano oboje, kao što je to bio slučaj i sa mnogim primjerima koji su ranije navedeni.

Sličnih putovanja bilo je nesumnjivo znatno više nego smo ih uspjeli u dokumentima pronaći i ovdje zabilježiti, ali i ovoliko je dovoljno da se vidi da stanovnici Rijeke dubrovačke kontinuirano nastavljaju sa plovidbom što je vrijedno istaknuti i zabilježiti. Nedostaju, naime, registri za čitav niz godina, pa navedeno ističemo kao pretpostavku jer nismo u stanju da je potkrijepimo dokumentima. Ali od 1850. godina u »Annuario Marittimo« (čiji su primjerci u potpunosti sačuvani) objavljuvani su uz ostalo i podaci o brodovima, vlasnicima i zapovjednicima pa smo u mogućnosti da odatle crpimo podatke (sve do početka prvog svjetskog rata kada je ova publikacija prestala izlaziti) koji potvrđuju više puta isticanu konstataciju da su stanovnici Rijeke dubrovačke i u tom razdoblju izraziti pomorci, sposobni da se brzo prilagođavaju novonastalim situacijama, što nije izostalo ni u uvjetima stalnog povećanja broja parobroda na svjetskim morima: ne samo da su se i u tim danima održali već su i ojačali svoju flotu jedrenjaka pripremajući se za događaje koji su u svjetskom (i našem) pomorstvu predstojali. Pokušali su, naime, novosagrađenim jedinicama a prvenstveno starijim kupljenim jedrenjacima veće nosivosti u kratkom razdoblju iskoristiti konjukturu u prijevozima morem (dok se parobrodi ne ushodaju) i zarađena sredstva plasiraju u dionice parobrodarskih društava koja su osnivana ili je njihov osnutak nagovještavan, u čemu su neki i uspjeli kao npr. porodica Papi, pa Čurlice, Bogetići, Šišići i drugi. U vremenu od 1850. g. pa nadalje zapovjednici brodova iz Omble najčešće su vlasnici ili suvlasnici broda kojim zapovijedaju, (vrijednost svakog broda podijeljena je na 24 karata) i članovi njihovih porodica vrlo su često suvlasnici dotičnog ili nekog drugog broda, ali i drugi Riječani ulažu svoja sredstva u brodove postajući suvlasnici dotičnog broda. Ta institucija nije nešto posebno novo jer je poznata i od ranije (u vrijeme Dubrovačke Republike) ali je vrijedno ponovno istaći zbog opsega što ga je ovdje u ovom razdoblju dobila. U postopenom bilježenju slijeda događaja od sredine stoljeća na ovamo nalazimo da je od ukupno 590 brodova duge plovidbe u trgovačkoj mornarici Austrije 24 broda s ukupno 6.969 tona sagrađeno u Dubrovniku, te da se među zapovjednicima na tim brodovima nalazi 68 kapetana iz Dubrovnika od čega su čak 23-ca iz Omble i to: M. Žarković, P. Lazarović, P. Đurović, Marko Bojanović, M. Đurović, G. Marković, Miho Pehovac, Mato Kravarović, Marko Saltarić, Tomo Ivana Grgurević, Jakov Antuna Bojanović, Ivo Mata Žarković, Mato Ivana Papi, Marko Kusjanović, Grgur Bače, Antun Bogetić, Pasko Bogetić, Ivan Grgurević, Ivan Rusić, Tomo Kusjanović, Paolo Škobelj i Stijepo Bogetić.²³⁰

Dok je pri kraju stoljeća (1893. godine) učešće brodova na jedra još uvijek značajno (19.452. jedrenjaka sa skoro devet milijuna BRT u odnosu na 12.558 parobroda s nešto iznad 15 milijuna BRT) već u prvoj deceniji novog stoljeća (1910. g.) odnos je izmijenjen u korist pare: osam tisuća jedrenjaka s ne-

što iznad četiri i po milijuna BRT u odnosu na 22 tisuće brodova s više od 37 milijuna BRT. Ekonomičnost, praktičnost i sigurnost plovidbe osigurava brodovima prednost: dok jedrenjaci u prijevozu tereta još kako tako odolijevaju konkurenciji parobroda u prijevozu putnika to im više nije moguće. (Pom. zbornik br. 1. str. 181)

Završetak jednog i početak slijedećeg stoljeća (g. 1900) dočekali su Riječani sa skromnim vlastitim plovnim parkom, (godine 1913. plovni park Riječana sastojao se od četiri broda u maloj obalnoj plovidbi, 23. barke za ribanje i 134 ostale barke-barche numerate e di allibo) ali sa ojačanim pozicijama kao sudionici (suvlasnici, karatisti) u postojećim broderskim poduzećima koja su osnovana i u Dubrovniku. Brodovi su sa svjetskih mora već umnogome istisnuli jedrenjake pa se ovi još susreću uglavnom u obalnoj plovidbi (i to kao piroscafi ad elice) i razvozu između obližnjih luka, što je slučaj i u dubrovačkom kraju.

Pa ipak, ulazak u novo stoljeće obilježen je u pomorstvu Omble i jednim značajnim događajem: 1901. godine nabavio je Ivo Bojanović iz Mokošice parobrod »Ančica«. Bio je to (za današnje pojmove) malen brodić — dug 18, širok 2,90 i visok 1,48 metara od 14. tona nosivosti i posadom od tri člana — sagrađen u Londonu 1881. godine²³¹ kojim je zapovijedao kapetan Ivan Bjelančić. Brodić je bio upisan u kategoriji male obalne plovidbe. Međutim, njegov značaj ne treba ni ocjenjivati po njegovim dimenzijama već po činjenici što je ovaj mokoškički brodar nastojao uskladiti vlastiti prosperitet s novonastalim ekonomskim i tehničkim prilikama u pomorstvu hvatajući se smjelo s konkurencijom koja je upravo u (to) vrijeme pobjede pare nad jedrom bila izrazito bespoštedna pa su i moćniji nastojali da udruživanjem ojačaju svoje pozicije. Bilo je to ujedno i vrijeme konjunktura u kojoj, po pravilu, smjeliji i bolje opremljeni postižu uspjeh, što nije nevažno i ovom prilikom istaći jer je vlasnik ovog brodića upravo i bio poznat po svojoj smjelosti, prodornosti i osjećaju za posao, što je značajno za Dubrovčane uopće kroz sva razdoblja njihove plovidbe po moru, od najstarijih vremena do današnjih dana. Međutim, primjer Iva Bojanovića nisu slijedili drugi pomorci iz Omble; oni su svoj interes vidjeli u ulaganju svojih sredstava, zarađenih jedrenjacima, u dionice pomorskih društava koja su tada osnivana (i u Dubrovniku), pa tako među posjednicima prve serije dionica Dubrovačkog pomorskog društva (konstituirajuća skupština ovog društva održana je 24. 4. 1869. g.) nalazimo i pomorce iz Rijeke dubrovačke: Iva Bjelovučića sa 10 dionica, zatim Iva Grgurevića, Marka Grgurevića i Nikolu Saltarića sa po pet dionica,²³² a među posjednicima druge serije dionica su i Antun Bojanović sa tri, Paulina Čurlica rođ. Kusijanović sa pet, Antun Kaluderać sa dvije, Ivo Grgurević sa pet, Ivo pok. Mata Žarković sa pet, Luka Hanza sa tri, Ivo Milutinović sa dvije, Ivo Žuvić sa pola, Marija Sekulović sa pet,

²³⁰ Annuario Marittimo del Lloyd Austriaco od 1850—1913. g.

²³¹ Isto, God. 1901. str. XXXVIII.

²³² Dr Ivo Perić: Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću, str. 97.

Marija Skaprlenda sa jednom i Miho Marinović sa tri dionice, također svi iz Omble.²³³ Nekako u to vrijeme opada kod Riječana i interes za ribarstvo: smanjivanje ili variranje (u ponekim godinama po 3 do 4 ribarice a ribara i do trideset posto)²³⁴ poklapa se često sa konjunkturuom u pomorstvu, što je slučaj i u Ombli jer je ubrzan proces prijelaza muškaraca u zvanje pomorca smanjio broj ribara: najčešće se navodi da u Ombli ima (oko) 10 barki ribarica sa tridesetak ili nešto više ribara;²³⁵ ne znamo kako je rasla (ili se smanjivala količina lovine u odnosu na broj ribara jer se ti podaci nisu iskazivali, ali bi s obzirom na stalnu primjenu tehničkih novina u ribarstvu valjalo zaključiti da ulov nije osjetnije varirao. Osim toga riba je u to vrijeme bila mnogo važniji prehrambeni artikal nego je danas pa je razumljivo što se (prema predaji starosjedilaca) »u svakoj kući poneko bavio ribolovom, iako u zvaničnim izvještajima nije bilježen kao ribar«. Isto tako blijeđi spomen postoji i o proizvodnji školjkaša u Ombli, pa i mi to ovdje navodimo samo kao detalj jer u dostupnim arhivskim izvorima nismo naišli na podatke o tome.

O pojačanom interesu Riječana za pomorstvo u početku novog stoljeća svjedoče i sve češći podaci o njihovom školovanju za časnike: od početka izlaženja *Annuario Marittimo del Lloyd Austriaco* (1850. g.) pa do njegovog posljednjeg broja (1913. g.) bilježena su i imena pomoraca koji su završili pomorsku školu i položili propisane ispite pred za to nadležnom komisijom i dobili diplome koje je izdavala Centralna pomorska uprava u Trstu. Zapravo, austrijska vlast je izdala više propisa o školovanju pomoraca, a naredbom od 21. X 1820. g. bilo je određeno da počev od 1824. godine nitko ne može zapovijedati brodom izvan Jadranskog mora ako nije položio ispit u Nautičkoj akademiji u Trstu. Od tog propisa se kasnije u nekoliko odstupilo i znatno ublažilo uvjete za stjecanje zvanja pomorskog kapetana, ali određene ispite je ipak valjalo polagati i diplomom dokazati stručnu spremu. Tako su, naravno, postupali i pomorci iz Omble i stjecali potrebno zvanje. U već spomenutom razdoblju (1850—1913. g.) iz Omble su položili ispit za kapetane (zapovjednike) duge plovidbe ovi pomorci: Bojanović Jakov, Saltarić Marko, Grgurević Nikola, Grgurević Tomo Jakova, Papi Mato Ivana (zvan Papića), Pehovac Miho, Šilje Ivan Ivana, Šilje Marin Miha, Bojanović Mato Antuna, Bojanović Ivan Mata, Grgurević Ivan Jakova, Kusjanović Mato Stjepana, Bjelovučić Miho Ivana, Šišić Miho Ivana, Šišić Mato, Papi Ivan Mata, Prisljić Ivan Sima, Pitarević Antun Domenika i Aguzinović Petar Luke. Za kapetana (zapovjednika) brodova velike obalne plovidbe ispit su položili: Kusjanović Marko, Kusjanović Pasko, Grgurević Tomo Ivana, Bogetić Pasko Miha, Kusjanović Tomo Marka, Rusić Ivan Miha, Škobelj Pavao Pava i Bogetić Stjepan Lovrenca (svi iz Omble), a za poručnika trgovačke mornarice Učović Antun Nikole, Papi Ivan Mata, Šišić Božo Mata, Uskoković Grgur Marka, Prisljić Jakov Sima i Šišić Mato Mata (također svi iz Omble). A kada je već riječ o školama i školovanju pomoraca potrebno je posebno istaknuti kapetana Pava Saltarića iz Rijeke dubrovačke koji je osnovao i vodio svoju pomorsku školu (*istruttore privato di nautica autorisato*).

Pored javnih nautičkih škola pedesetih i šezdesetih godina prošlog stoljeća djelovali su i nautički tečajevi (povremeno) koji su polaznicima izdavali uvjerenja o završenom tečaju; te su privatne škole u mnogome »konkurirale« državnim školama pa su često imale i više đaka od njih, kakav je upravo bio slučaj i sa školom kapetana Pava Saltarića. Koliko je dugo vremena kapetan Pavo održavao nautičke tečajeve ne zna se pouzdano kao ni koliko je pomoraca pohađalo njegovu školu, ali po imenima jednog nepotpunog popisa što ga je ovaj kapetan-nastavnik vodio prepoznajemo i neka imena pomoraca iz Omble: Hanza Antun (1852) te (1853. g.) Kravarović Marko i Kusjanović Božo.²³⁶

Ali vratimo se ponovno brodovima i sudioništvu Riječana u njima:

BAČE MARKO (Grgura) ima šest karata udjela u peligu »Carolina G«, 35 tona, četiri člana posade, sagrađen god. 1854. u Rijeci (Fiume). (A.M. 1862. str. 104.)

BAČE GRGUR (Grgura) ima šest karata udjela u peligu »Carolina G«, 35 tona, četiri člana posade, sagrađen 1854. god. u Rijeci (Fiume). (A.M. 1862. str. 104.) Slijedeće, 1863. g. zapovijeda ovim brodom i ima 10 karata udjela u njemu. (A.M. 1863. str. 90.). Ima četiri karata udjela i zapovjednik je trabakule »Gravosa«, 47 tona, četiri člana posade, sagrađen 1863. god. u Sušaku. (A. M. 1871. str. LXIV.)

BAČIĆ IVAN (iz Mokošice) sa 12 karata udjela suvlasnik je skunera »Due Figli« (ranije »Gloria«), 95 tona, šest članova posade, sagrađen 1852. g. u Gružu. (A.M. 1863. str. 101.). Brod je prodat 10. V 1876. u Konstantinopoli).

BOGETIĆ LORENCO vlasnik je bracere »Sultana«, 12 tona, tri člana posade, sagrađena 1853. g. u Korčuli. Kupljena od Rusić Iva. (A.M. 1865. g. str. 145.). Sa 12 karata udjela suvlasnik je skunera »Due Figli« (ranije se zvao »Gloria«) 95 tona, 6 članova posade, sagrađen 1852. g. u Gružu. (A.M. 1863. str. 101.)

BJELOVUČIĆ: Ivan Bjelovučić, Stjepan Nikole Bjelovučić, Stjepan Miha Bjelovučić, (Ana Nešanović i Stjepan Šugliević) vlasnici su nave »Giovannina«, 372 tone, 12 članova posade, naoružana sa dva topa, sagrađena 1840. g. u Gružu. (A.M. 1854 str. 114.)

BJELOVUČIĆ Nikole MIHO i BJELOVUČIĆ IVAN Miha vlasnici su brigantina »Skład«, 349 tona, devet članova posade, naoružan sa dva topa, sagrađen 1845. godine u Gružu. (A.M. 1854. str. 154.)

BOJANOVIĆ IVO zabilježen u 1936. godini kao vlasnik tvrtke »Vila« za pomorski prijevoz robe i putnika. (str. 272.)

BOJANOVIĆ MARKO zapovjednik je dubrovačkog barka »Mi«, 423 tone, 11 članova posade, sagrađen 1856. g. u Gružu. (A.M. 1863. str. 134.)

²³³ Isto, str. 99.

²³⁴ *Annuario Marittimo* god. 1907. str. CIII.

²³⁵ Isto, god. 1903. bilo je 12. ribarica sa 49. ribara; 1904. bilo je 11. ribarica sa 42. ribara; 1905. g. isto; 1906. bilo je 10. ribarica sa 36. ribara; 1907. bilo je 10. ribarica sa 32. ribara; 1908. bilo je 10. ribarica sa 33. ribara; 1909. g. bilo je 11. ribarica sa 35. ribara; 1910. g. bila je 12. ribarica sa 37. ribara; 1911. g. bilo je 19. ribarica sa 59. ribara; 1912. g. bilo je 17. ribarica sa 49. ribara i 1913. g. — posljednje u kojoj je izašla ova publikacija — bilo je 23. ribarice sa 66. ribara.

²³⁶ Dr. Jozo Luetić u »Dubrovačko pomorstvo« opširno je pisao o »Pomorskoj školi kap. Pava Saltarića«, str. 101—107.

BOJANOVIĆ M. IVO vlasnik je i zapovjednik barka »Jozich« 344 tone, izgrađen 1848. g. u Gružu. (A. M. 1850. g. str. 87). Na strani 91. navodi se kao brigantin Sa deset karata udjela suvlasnik je barka »Rebecca«, 754 tone, 12. članova posade, sagrađen 1871. g. u Capotlistria (Kopar). (A. M. 1887. g. str. LXVII. Nasukao se kod St. Thomas 23. X 1887. g. Sa osam karata udjela suvlasnik je barka »Deveti Dubrovački«, 640 tona, 10 članova posade, sagrađen 1872. g. u Gružu. (A. M. 1888. g. str. XXXV.) Potopljen kod Capo Beachy 25. XII 1887. g. Vlasnik je parobroda »Ančica«, 14. BRT, izgrađen 1881. g. u Londonu. (crt. 198).

BOJANOVIĆ I. MATO: sa 8 i po karata suvlasnik ze pulake »Marietta« (kasnije »Australia«, 492 tone, sagrađena 1847. g. u Gružu. Zapovjednik je bio Marko Bojanović. (A. M. 1850. g. str. 95). U istom brodu BOJANOVIĆ ANTUN suvlasnik je sa tri i po karata.

BOJANOVIĆ ANTUN Iva sa 11 karata udjela suvlasnik je brik-skunera »Buon principio Bojanovich«, 213 tona, devet članova posade, naoružan sa dva topa, sagrađen 1855. u Gružu. Zapovjednik je Bojanović Jakov Antuna. (A. M. 1856. g. str. 100).

BOJANOVIĆ MATO Jakova: vlasnik je barka »Sovrana«, 573 tone, 12. članova posade, naoružan sa dva topa. 1853. g. sagrađen u Gružu. Zapovjednik je Bojanović Jakov. (A. M. 1857. g. str. 191.) Godine 1865. nasukao se u Bosforu. (A. M. 1865. 168).

CURLICA LORENCO: sa 14 karata udjela suvlasnik je barka »Lav« (prije »Jedanaesti Dubrovački«), 742 tone, 11, članova posade, sagrađen 1873. g. u Gružu. (A. M. 1888. g. str. LIII). 1897. g. prodat jednom Grku. Sa osam karata udjela suvlasnik je u barku »Dub« (prije »Deseti Dubrovački«), 805 tona, 12 članova posade, sagrađen 1873. g. u Gružu. (A. M. 1890. g. str. XXIX). 1898. g. prodat jednom Italijanu. Sa jedan i po karata suvlasnik je p. e. »Oscar«, 1.266 tona, 16 članova posade, sagrađen 1891. g. u Middlesbrough. (A. M. 1893. g. str. XXXIV.) Nasukao se blizu Corune. Sa dva karata udjela suvlasnik je p. e. »Anna Goich« (prije San Giusto-Trieste), 2038 tona, 19 članova posade, sagrađen 1890. g. u Trstu. (A. M. 1898. g. str. XVIII.) Sa jednim karatom udjela suvlasnik je u parobrodu »Arrigo«, 535 tona, 14 članova posade, sagrađen 1883. g. u Glasgowu. (A. M. 1890. g. str. 91). Potopljen 31. X 1894. g.). Sa dva karata udjela suvlasnik je parobroda »Godolphin«. (Dbk. pomorstvo 19. i 20. st. str. 165). Sa jednim karatom udjela suvlasnik je parobroda »Naprijed«, 1.671 tone, 18 članova posade, sagrađen 1894. g. u Sunderlandu. (str. 172). Sa jednim karatom udjela suvlasnik je parobroda (Beatrice«, 2.227 tona, sagrađen 1888. g. u Sunderlandu. (str. 173). Sa jednim karatom udjela suvlasnik je parobroda »Predsjednik Beacher«, sagrađen 1900. god. u Stocktom on Teesu, 2.319 tona, 20 članova posade. (str. 175). Sa pola karata udjela suvlasnik je parobroda »Bosanka«, 3.456. tona, 24 člana posade, sagrađen je za zamjenika člana upravnog odbora Dubrovačke parobrodarske plovidbe d. d. u Dubrovniku. (str. 154). (Pojedini parobrodi imali su po stotinu i više sudionika (karatista): ne navode se njihova imena posebno, već obično ime onoga tko ima najviše udjela uz dodatak: i... (toliko i toliko) suvlas-

nika, pa nije isključeno da među njima ima i pojedinaca sa područja Rijeke dubrovačke).



DEDO IVAN sa 3/8 karata suvlasnik je parobroda »Gradac« 2.813 tona, 24 člana posade, sagrađen 1900. g. u Glasgowu. (str. 176).

DROBAC PAULO Miha: sa jednim karatom udjela suvlasnik je barka »Ibar«, 676 tona, sagrađen 1878. god. u Pečinama. (A. M. 1880. g. str. XLII.). Zapovjednik je barka »Srećna«, 565 tona, sagrađen 1871. g. u Rijeci (Fiume). (A. M. 1880. g. str. LVIII). Sa šest karata udjela suvlasnik je barka »Dilawur« (kasnije »Vitez«, 1258 tona, 15 članova posade, 1865. g. sagrađen u Londonu. Brod je bio od željeza i drva. (A. M. 1886. g. str. Sa XXXIX). Sa 22/100 karatnog udjela suvlasnik je u Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi 1898. god. a sa 2/8 karata suvlasnik je u parobrodu »Gradac«, 2813 tona, 24 člana posade, sagrađen 1900. g. u Glasgowu. (str. 176).

GRGUREVIĆ TOMO Ivana iz Mokošice zapovjednik je i vlasnik peliga »Trionfo«, 91 tonu, sedam članova posade, sagrađen 1852. god. u Gružu. (A. M. 1854. str. 164).

GRGUREVIĆ GRGO Ivana iz Sustjepana: suvlasnik je nave »Milla«, 458 tona, 16 članova posade, naoružana sa tri topa, sagrađena 1850. g. u Gružu. (ne navodi se koliko karata suvlasništva ima u ovom brodu). God. 1863. ovim brodom zapovijeda Grgurević Ivan. (A. M. 1853. g. str. 137).

Vlasnik je skunera »Mini«, 70 tona, 6 članova posade, sagrađen 1861. g. u Gružu. (A. M. 1863. g. str. 134.) 1870. god. prodat je u Buenos Airesu. Ima 14 karata udjela u barku »Srećna P«, 565 tona, sagrađen 1871. u Rijeci (Fiume). (A. M. 1880. g. str. LVIII). U istom brodu god. 1894. ima 20 karata udjela. Brod je 1899. g. prodat grčkim građanima. Sa osam karata udjela suvlasnik je barka »Dilawur« (kasnije »Vitez«, 1258. tona, 15 članova posade, sagrađen 1865. god. u Londonu. (A. M. 1886. g. str. XXXIX).

GRGUREVIĆ IVO iz Mokošice: ima 12 karata udjela u brigantinu »Slovinsky«, 215 tona, 11 članova posade, naoružan sa dva topa, 1828. god. sagrađen u Gružu. (A. M. 1855 str. 183). Ima šest karata udjela u trabakuli »Bosgia Pomoeh«, 85 tona, sedam članova posade, sagrađena 1857. u Gružu. (A. M. 1866. str. 82). Ima šest karata udjela u barku »Srećna P«, 565 tona, sagrađen 1871. g. u Rijeci (Fiume). (A. M. 1880. g. str. LVIII). Sa 12 karata udjela suvlasnik je trabakula »Dušan«, 63 tone, sagrađen 1857. god. u Gružu. Zapovjednik je Stijepo Bogišić iz Omble. (A. M. 1885. str. LXIV). Sa dva karata udjela suvlasnik je barka »Lav« (prije »Jedanaesti Dubrovački«), 742 tone, 11 članova posade, sagrađen 1873. god. u Gružu. Godine 1897. prodat jednom Grku. (A. M. 1888. g. str. LIII). Sa tri karata udjela suvlasnik je barka »Dub« (prije »Deseti Dubrovački«) 805 tona, 12. čla-

nova posade, sagrađen 1873. g. u Gružu. (A. M. 1890. g. str. XXIX). Sa jednim i po karatom udjela suvlasnik je p. e. »Oscar«, 1266 t, 16 članova posade, sagrađen 1891. g. u Middlesbrough. (A. M. 1893. g. str. XXXIV). Sa jednim karatom udjela suvlasnik je parobroda »Naprijed«, 1671 tonu, 18 članova posade, sagrađen 1894. godine u Sunderlandu. (str. 173). Na kongresu brodovlasnika u Rijeci (Fiume) kap. Ivo Grgurević zastupao je dubrovačke brodovlasnike. Biran je i u nadzorni odbor Dubrovačke parobrodске plovidbe. (str. 135).

KOVAČEVIĆ JEROLIM iz Mokošice ima tri karata udjela u skuneru »Gloria«, 95 tona, osam članova posade, sagrađen 1852. g. u Gružu. (A. M. 1860. g. str. 131).

KISIĆ IVO iz Komolca: sa četiri karata dioničar je Pomorske banke d. s. o. j. u Dubrovniku (str. 227), sa 3/4 karata suvlasnik je parobroda »Koločep«, 4028 BRT, 25 članova posade, sagrađen 1901. g. u West Hartlepoolu (str. 269) sa 3/12 karata suvlasnik je parobroda »Duba«, 4.080 BRT, 30 članova posade, sagrađen 1910. u Sunderlandu (str. 270), a sa 3/4 karata dioničar je parobroda »Rad«, 4.210 BRT, 30 članova posade, sagrađen 1910. g. u Sunderlandu. (str. 271).

KISIĆ MARIJA ž. Miha iz Komolca sa 1/4 karata dioničar u parobrodu »Koločep«, 4.028 BRT, 25 članova posade, sagrađen 1901. g. u West Hartlepoolu. (str. 269).

KRAVAROVIĆ MATO iz Mokošice zapovjednik je i sa tri karata udjela suvlasnik skunera »Gloria«, 95 tona, osam članova posade, sagrađen 1852. g. u Gružu. (A. M. 1854. g. str. 116). Suvlasnik i zapovjednik je trabakule »Bosgia Pomoch«. 85 t., 7 članova posade, sagrađen 1857. g. u Gružu. (A. M. 1859. g. str. 100). U ovom brodu ima četiri karata udjela.

KUSJANOVIĆ STIJEPO iz Mokošice sa tri karata udjela suvlasnik je skunera »Gloria«, 95 tona, 8 članova posade, sagrađen 1852. godine u Gružu. (A. M. 1854. g. str. 116). Sa četiri karata udjela suvlasnik je peliga »Snam Bog«, 84 tone, sedam članova posade, sagrađen 1843. g. u Trstu. (A. M. 1856. g. str. 183.) Kasnije je ovaj brod preuređen u brigantin od 224 tone. Nasukao se g. 1859. u Duevu.

KUSJANOVIĆ TOMO iz Mokošice zapovjednik i sa 12 karata udjela suvlasnik logera »Scoglio dello Scarpello«, 27 tona, 4 člana posade, sagrađen 1857. g. u Gružu. (A. M. 1864. g. str. 147).

KUSJANOVIĆ MARKO Petra, zapovjednik i sa 12 karata udjela suvlasnik peliga »Carolina G«, 35 tona, četiri člana posade, sagrađen 1854. godine u Rijeci (Fiume). (A. M. 1862. g. str. 104). U slijedećoj 1863. g. ima 14 karata udjela u ovom brodu. (A. M. 1863. g. str. 90).

LAZARIĆ MATO iz Mokošice: njegovi nasljednici (ne navode se poimenično) imaju 10 karata udjela u barku »Matteo L«, 343 tone, sagrađen 1857. u Rijeci (Fiume). (A. M. 1876. g. str. XLVIII).

LAZAREVIĆ L. bio je zapovjednik nave »Despina« od 530 tona. (vlasnik N. Sevastopulo). (A. M. 1850. g. str. 81).

MARKOVIĆ P. bio je vlasnik brigantina »Odabran«, 228 tona, sagrađen 1821. g. u Gružu. Zapovjednik G. Marković. (A. M. 1850. g. str. 97).

MARINOVIĆ IVO Nikole sa šest karata udjela suvlasnik je barka »Dilawur« (kasnije »Vitez«), 1258 tona, 15 članova posade, sagrađen 1865. godine u Londonu. (A. M. 1886. str. XXXIX).

MARINOVIĆ BARTOLOMEO iz Mokošice sa četiri karata udjela suvlasnik je barka »Dub« (bivši »Deseti Dubrovački«), 805, tona, 12 članova posade, sagrađen 1873. g. u Gružu. (A. M. 1890. g. str. XXIX). God. 1898. prodat jednom Talijanu.

MARINOVIĆ MATO ima 34/100 karatnog udjela u Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi god. 1898.

MARINOVIĆ IVO Bartola iz Mokošice sa šest karata suvlasnik je barka »Dub« (ranije »Deseti Dubrovački«), 805 tona, 12 članova posade, sagrađen 1873. g. u Gružu. (A. M. 1890. str. XXIX). 1898. g. prodat jednom Talijanu. Sa pola karata suvlasnik je u p. e. »Oscar«, 1266 tona, 16 članova posade, sagrađen 1891. g. u Middlesbrough. (A. M. 1893. g. str. XXXIV).

PAPI VICENCO sa četiri karata suvlasnik je barka »Ibar«, 676 tona, sagrađen 1878. godine u Pečinama. (A. M. 1880. g. str. XLII).

PAPI IVAN (Mata) sa pet karata suvlasnik je barka »Ibar«, 676 tona, sagrađen 1878. g. u Pečinama. (A. M. 1880. str. XLII). Sa 2 1/2 karata suvlasnik je nave »Twilight«, 1263 tone, sagrađena 1867. g. u Mystic, Sjeverna Amerika). Ima 67 članova posade. (A. M. 1886. str. CLXIII). Sa 1 1/30 karata suvlasnik je u p. e. »Arrigo«, 535 tona, sagrađen 1883. g. u Glasgowu. (A. M. 1890. g. str. LXXX/X). Potopljen 31. X 1894. godine. Sa pola karata suvlasnik je u p. e. »Triglav«, 992 tone, 13 članova posade, sagrađen 1898. g. u Trstu. (A. M. 1900. str. XXVIII). Sa 1/4 karata suvlasnik u parobrodu »Beatrice«, 2.227 tona, sagrađen 1888. g. u Sunderlandu. (str. 173). Sa 3/4 karata suvlasnik u parobrodu »Lapad«, 2.535 BRT, 21 član posade, sagrađen 1899. g. u Glasgowu. (str. 182). Sa tri karata suvlasnik parobroda »Scutari«, 155 BRT, sedam članova posade, sagrađen 1869. g. u Hovgezandu. (str. 196). Član je upravnog vijeća Dubrovačke parobrodarske plovidbe 1919. god. i član ravnateljstva (str. 218), 1898. g. u nadzornom odboru Dubrovačke parobrodске plovidbe (str. 143), godine 1902. revizor je Dubrovačke trgovačke banke (str. 144), godine 1909. jedan od osnivača Dubrovačke parobrodarske plovidbe kao dioničarskog društva, a zatim je izabran u upravno vijeće, i god. 1914. je u upravnom vijeću Dubrovačke parobrodarske plovidbe d. d. i zamjenik ravnatelja (str. 158), godine 1929. također je član upravnog vijeća DPP (str. 249) i drugo.

PAPI MARIJA rođ. Pitarević sa 2/8 karata suvlasnik je parobroda »Gradac«, 2.813 BRT, 24 člana posade, sagrađen 1900. g. u Glaslowlu. (str. 176).

PAPI MIHO ima 8/100 karatnog udjela u Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi god. 1898.

PAPI MATO sa 12 karata udjela suvlasnik je brika »ASSUNTA M«, 295 tona, osam članova posade, sagrađen 1856. g. u Pečinama. (A. M. 1858. g. str. 100). Zapovjednik i sa šest karata suvlasnik barka »Tre Re«, 425 tona, 13 članova posade, sagrađen 1854. g. u Rijeci (Fiume). (A. M. 1859. g. str. 224). Ovaj je brod u augustu 1872. g. pretrpio pomorsku nezgodu, ali kasnije opet plovi. Vlasništvo Papi Mata u ovom brodu podijeljeno je 1878. g. po 1 1/2 karat

na članove obitelji: Papi Ivan, Marin, Miho, Marija i Amalija. Prodat je 4. II 1882. g. u Trstu. (A. M. 1883. g. str. CXXXI). Ima šest karata u navi »Dani-za«, 630 tona, sagrađena u Rockland (Amerika). (A. M. 1870. g. str. XII). God. 1878. po 1 1/2 karat suvlasništva u ovom brodu podijeljen je na njegovu maloljetnu djecu Iva, Marina, Miha, Mariju i Amaliju. Zapovjednik i sa 12 karata suvlasnik u barku »Otac Miho«, 766 tona, sagrađen u Sušaku 1870. g. (A. M. 1871. g. str. XLII). Nasukao se 1878. g. mjeseca novembra u vodama Španije.

PEHOVAC IVO sa dvije tisuće kruna dioničar je Obalne paroplovidbe d. s. o. j. u Dubrovniku. (str. 189).

PEHOVAC TOMO sa 3/4 karata suvlasnik parobroda »Lapad«, 2. 533 BRT, 21 član posade, sagrađen 1899. g. u Glasgouu. (str. 182).

PEHOVAC MIHO zapovjednik i sa četiri karata suvlasnik u peligu »Rados Snami«, 75 tona, sedam članova posade, sagrađen 1844. g. u Gružu (A. M. 1850. g. str. 199). Godine 1886. je uništen (demolito). (A. M. 1886. g. str. CCXIII).

PEHOVAC GRGUR sa šest karata suvlasnik u trabakuli »Bosgia Pomoch«, 85 tona, sedam članova posade, sagrađen 1857. g. u Gružu. (A. M. 1866. str. 82).

PEHOVAC PASKO sa 16 udjela (svaki udjel 500 kruna) dioničar je Pomorske banke d. s. o. j. u Dubrovniku. (str. 227).

PEHOVAC LUKA sa 10 karata suvlasnik barka »Rebecca«, 754 tone, 12 članova posade, sagrađen 1871. god. u Kopru. (A. M. 1887. g. str. LXVII). Nasukao se 23. X 1887. g. kod St. Thomasa. Sa osam karata suvlasnik »Deveti Dubrovački«, 640 tona, 10 članova posade, sagrađen 1872. g. u Gružu. (A. M. 1888. g. str. XXXV). Potopljen 25. XII 1887. g. kod Capo Beachy. Ima 30/100 karatnog udjela u Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi god. 1898. Sa jednim karatom udjela suvlasnik je u parobrodu »Predsjednik Becher«, sagrađen 1900. g. u Stockton on Teesu. (str. 175). Sa 3/4 karata suvlasnik u parobrodu »Bosanka«, 3.465 BRT, 24 članova posade, sagrađen g. 1905. u Howdon on Tyne. (str. 177) Sa 1 1/4 karata suvlasnik u parobrodu »Lapad«, 2.345 BRT, 21 član posade, sagrađen 1899. u Glasgouu. (str. 182). Sa 2 tisuće kruna dioničar Obalne paroplovidbe d. s. o. j. u Dubrovniku (str. 189). Sa 3/4 karata dioničar u parobrodu »Koločep«, 4.028 BRT, 25 članova posade sagrađen 1901. g. u West Hartlepoolu i sa 1 i 17/32 karata dioničar u parobrodu »Duba«, 4.080 BRT, izgrađen 1910. g. u Sunderlandu. (str. 270).

RUSI IVO Miha vlasnik bracere »Sultana«, 12 tona, tri člana posade, sagrađena 1853. g. u Korčuli. (A. M. 1862. str. 196). Zapovjednik i sa šest karata suvlasnik u trabakuli »Gravosa«, 47 tona, četiri člana posade, sagrađen 1863. g. u Sušaku. (A. M. 1864. g. str. 111). Kasnije preuređen u pelig a 1886. godine uništen. Sa 1/4 karata suvlasnik je u parobrodu »Bosanka«, 3.456 BRT, 24 članova posade, sagrađen 1905. g. u Howdon on Tyne. (str. 177).

RUDENJAK RAFAEL iz Omble vlasnik je peliga »S. Nicolò«, 75 tona, sedam članova posade, sagrađen 1851. g. u Rijeci (Fiume). (A. M. 1856. g. str. 179). Godine 1867. ovaj je brod prodat u Aleksandriji. (A. M. 1876. g. str. 82).

SALTARIĆ MARKO zapovjednik je peliga »Pomoch Bosgia«, 89 tona, šest članova posade, sagrađen 1851. g. u Gružu. (A. M. 1854. g. str. 148). Godine 1857. prodat je u Konstatinopoli jednom ruskom državljaninu. (A. M. 1857. g. str. 228).

SALTARIĆ NIKOLA sa četiri karata suvlasnik je peliga »Pomosch Bosgia«, 89 tona, šest članova posade, sagrađen 1851. g. u Gružu. (A. M. 1854. g. str. 148). U 1859. g. povećano učešće u suvlasništvu u ovom brodu na 8 karata i navodi se kao trabakula. (A. M. 1859. g. str. 108). Sa dva karata suvlasnik je u brik-skuneru »Buon principio Bojanovich«, 213 tona, 9 članova posade, naoružan sa dva topa, sagrađen 1855. g. u Gružu. (A. M. 1856. g. str. 100).

SALTARIĆ P. bio je zapovjednik brigantina »Casimiro« od 320 tona. (vlasništvo S. Flori). (A. M. 1850. str. 77).

TURČINOVIĆ PAVLE iz Omble vlasnik je peliga »Raguseo galante«, 21 tone, sagrađen 1837, godine u Splitu. (str. 57).

TRIPKOVIĆ LUKA iz Mokošice ima 12 karata udjela u barku »Sobiesky«, 375 tona, 9 članova posade, sagrađen 1851. u Rijeci (Fiume). (A. M. 1864. g. str. 149).

ŠILJE IVAN sa 12 karata suvlasnik je broda »Vido«. Brod je sagrađen od željeza u North Shiel-des, 65 tona, šest članova posade, snaga stroja 50 KS, ne navodi se godina izgradnje. Matična luka je Gruž. (A. M. 1874. g. str. LXXII).

ŠIŠIĆ ud. ANA, rođ. Rusić sa 1/4 karata suvlasnik u parobrodu »Predsjednik Becher«, 2.319 tona, 20 članova posade, sagrađen 1900 u Stockton on Teesu. (str. 175).

ŠIŠIĆ MATO (Boža) sa 12 karata suvlasnik u brik »ASSUNTA M«, 295 tona, osam članova posade, sagrađen 1856. godine u Pečinama. (A. M. 1858. g. str. 100). Sa šest karata suvlasnik u barku »Tre Re«, 425 tona, 13 članova posade, sagrađen 1854. g. u Fiume. (A. M. 1859. g. str. 224). Sa šest karata udjela suvlasnik barka »Ibar«, 676. tona, sagrađen 1878. g. u Pečinama. (A. M. 1880. g. str. XLII). Godine 1887. sa ovim brodom zapovijeda Šišić Božo Mata iz Omble. Brod je izgubljen 1890. g. Sa pet karata suvlasnik je nave »Prima Donna« (kupljene u Americi), 1.390 tona, sagrađena 1858. g. u Stonington Boms (Amerika). (A. M. 1885. g. str. L). 22. rujna 1886. brod je prodat u Trstu.

ŠKOBELJ PAULO iz Mokošice ima dva karata udjela u peligu »Snami Bog«, 84 tone, sedam članova posade, sagrađen 1865. g. u Londonu. (A. M. u istom ovom brodu ima sedam karata. Godine 1866. zapovjednik je ovog broda, koji je bio preuređen u brigantin od 224 tone, i ima dva karata udjela u njemu. (A. M. 1866. g. str. 145). Zapovjednik i vlasnik trabakule »Izgled S«, 58 tona, sagrađena 1871. g. u Gružu. (A. M. 1874. g. str. LXVIII).

UCOVIĆ ANTUN sa četiri karata suvlasnik je barka »Dilawur« (kasnije »Vitez«), 1258 tona, 15 članova posade, sagrađen 1865. g. u Londonu. (A. M. 1886. g. str. XXXIX). Sa četiri karata suvlasnik je barka »Lav« (prije »Jedanaesti Dubrovački«, 742 tone, 11 članova posade, 1873. g. izgrađen u Gružu. (A. M. 1888. g. str. LIII). Godine 1897. prodat je

jednom Grku. Sa tri karata suvlasnik je barka »Dub« (prije »Deseti Dubrovački«), 805 tona, 12 članova posade, sagrađen 1873. g. u Gružu. Godine 1898. prodat je jednom Talijanu.

ŽARKOVIĆ IVO Mata iz Mokošice sa tri karata suvlasnik je peliga »Ombla«, 84 tone, sedam članova posade, sagrađen 1845. g. u Gružu. Godine 1861. navodi se kao skuner od 92 tone, a Ivo Žarković je zapovjednik sa 12 karata suvlasništva. (A. M. 1861. g. str. 174). Zapovjednik i vlasnik trabakule »M. Ombla«, 75 tona, sagrađen 1867. g. u Gružu (A. M. 1869. g. str. LXVI). Sa 12 karata suvlasnik škune »Milli«, 70 tona, 6 članova posade, sagrađen 1861. godine u Gružu. (A. M. 1865. g. str. 106).

ŽARKOVIĆ MILICA ud. Mata, Paula Žarković udata Kusjanović, Petronila Žarković udata Čurlica, Katarina Žarković udata Kusjanović i Tomo Žarković sa po tri karata suvlasnici su peliga »Ombla«, 84 tone, sedam članova posade, sagrađen 1845. g. u Gružu. (A. M. 1859. g. str. 174).

ĐUROVIĆ P. je vlasnik i zapovjednik brigantina »Enrico«, 171 tone, sagrađen 1833. godine u Veneciji (A. M. 1850. g. str. 83).

ĐUROVIĆ M. bio je zapovjednik brigantina »Miloš« od 291 tone. (vlasnici G. i D. Đuranović). (A. M. 1850. g. str. 95).

Dubrovačka parobrodarska društva i novčani zavodi, čije su dionice posjedovali navedeni stanovnici Rijeke dubrovačke, poslovali su dobro, o čemu svjedoče njihove godišnje bilance i dividende koje su dijelili svojim akcionarima. Bio je to korisan plasiran novac koji je osiguravao visok standard. pogotovo kada je (1936. godine) prošla velika ekonomska kriza i počelo razdoblje utrke u naoružavanju što je (u godinama 1937. i 1938) dovelo do velike konjunktura u prijevozima morem velikih količina rasutog tereta po stalno rastućim vozarinama. Ali usporedo s time počele su sve učestalije stizati i vijesti o teškim danima što predstoje. . . o ratu se govorilo sve češće: tamne oblačine pune briga gomilale su se nad Ev-

ropom, horizont je sve više tamnio, a ljudi postajali sve nespokojniji u očekivanju raspleta događaja; svugdje pa i u Rijeci dubrovačkoj.

Plovidbeni putevi postajali su sve nesigurniji, poslovi su počeli stagnirati.

A kada su se zloslutna proročanstva i obistinila i drugi svjetski rat počeo, mnogo je toga u privredivanju zastalo pa i dubrovačko pomorstvo, a time i pomorstvo Rijeke dubrovačke. I od tada pa nadalje ovaj nekad slikovit i bogat kraj prati atribut nerazvijenog područja. Poneki ribarski leut, trabakula i motorni čamac — što su preživjeli rat — jedva da su se mogli nazvati plovidbenim objektima i pomorskom djelatnošću, a sve drugo što se poduzimalo ni izdaleka nije nadomjestilo plovidbu, ali se tim vremenskim razdobljem u životu Rijeke dubrovačke (u okviru ovog rada) nećemo baviti. Može se za kraj samo dodati da je primjer Omble lijep dokaz više što je sve pomorstvo u prošlosti značilo za privredni prosperitet dubrovačkog kraja; — da nije bilo predjela u njemu u kome pomorstvo na ovaj ili onaj način nije prožimalo čitav život. Pa iako ovdje nismo naišli na pomorske velikane, poput Skočibuhe, Pracata i drugih u mnoštvu ostalih ustvrdili smo čitav niz istaknutijih pomorskih ličnosti čije djelovanje zaslužuje i širi osvrt.

Međutim, ono što je od značaja da se istakne jest da je i u Rijeci dubrovačkoj (kao i na ostalom području bivše Republike Dubrovačke) pomorsko privredivanje za svih bila trajna, nepropadljiva djelatnost, pa se stalno iz redova mladosti regrutirao pomorski kadar. . . toliko su more i brodovi bili utkani u svakodnevicu da su postali — slobodno se može reći — simbolom nacionalnog ponosa i dostojanstva: moru i pomorstvu se mnogo davalo ali se od njega mnogo i imalo. . . život je tekao bez većih potresa o čemu svjedoči mnogo toga u Rijeci, aktualizirajući za sva vremena prastaru izreku da je more ogromno polje sa koga se žanje kako se po njemu sije.

Anglo Yugoslav Shipping Company Limited

London — Liverpool

HEAD OFFICE LONDON

Stone House,
Bishopsgate,
London EC2M 4JJ.
Telephone 01 247 3260
Telex 8813053
Telegrams Angloyugo London

BRANCH OFFICE LIVERPOOL

Corn Exchange Building,
Fenwick Street,
Liverpool L2 YTS.
Telephone 51 236 5068
Telex 627304
Telegrams Angloyugo Liverpool

General Agents in Great Britain for Yugoslav Shipowners. Port Agents in London and Liverpool.

Members of the Baltic Mercantile and Shipping Exchange London and the Baltic and International Maritime Conference.

Chartering Brokers and Liner Marketing Agents World Wide.

Ship sale and purchase Brokers.
Freight Forwarders World Wide and Air Brokers.

Bunkering Agents World Wide.