

# Prvi pelješki parobrod plovio je pod ruskom zastavom

Poznato je da je zadnji pelješki jedrenjak, bark *Annie Elmer* od 1472 tone, vlasništvo Nikole Sikirića, bio prodan 1907. godine. Tada su, međutim, Pelješčani imali priličan broj parobroda dvaju parobrodarskih društava: Kosovića iz Vignja (sa sjedištem u Trstu) i Brailia iz Orebića (nastanjenog u Cardiffu).

Kao prvi pelješki parobrod smatrao se do sada Jurčićev *Vladimir* (1880. godine), ali o njemu nema podataka. Prvi veliki parobrodi bili su p/b *Josip Brailli* i *Godolphin*. Parobrod *Josip Brailli* bivši je engleski *Bassorah*. Imao je 193 tona a bio je sagrađen u Sunderlandu 1881. godine. Brodovlasnik Ivan Brailli nabavio ga je 1895. godine. Zapovjednik broda bio je kap. Niko Luketa.

Parobrod *Godolphin* imao je 1558 tona, bio je sagrađen u Grangemouthu, a također 1895. godine kupio ga je Toma Kosović i drugovi. Zapovjednik je bio kap. Lovro Kosović iz Kućišta.

Međutim, pregledavajući bogati arhiv Lučke kapeitanije u Dubrovniku, što je nedavno djelomično sreden u Historijskom arhivu Dubrovnika, pronađen je popis posade jednog pelješkog parobroda čak iz 1868. godine.

To je parobrod *Calmius*, vlasništvo Pelješčanina Mata Kovačevića, trgovca u Mariupolu. Budući da je brod vijao rusku zastavu, popis posade sastavljen je u ruskom konzulatu u Trstu (na talijanskom jeziku) i glasi u prijevodu:

»Popis posade ruskog trgovačkog parobroda *Calmius*, vlasništvo gosp. Mata Kovačevića, trgovca u Mariupolu, upravljenog u Azovsko more, u Mariupol.«

Slijedi popis posade i putnika:

1. Zapovjednik: Ivan Dubac, sin
2. vođa palube: Ivan Dubac, otac
3. kormilar: Ivan Buratović
4. strojar: Jakov Bruni (?)
5. ložrač: Antun Kolarić
6. mornar: Ivan Balaš

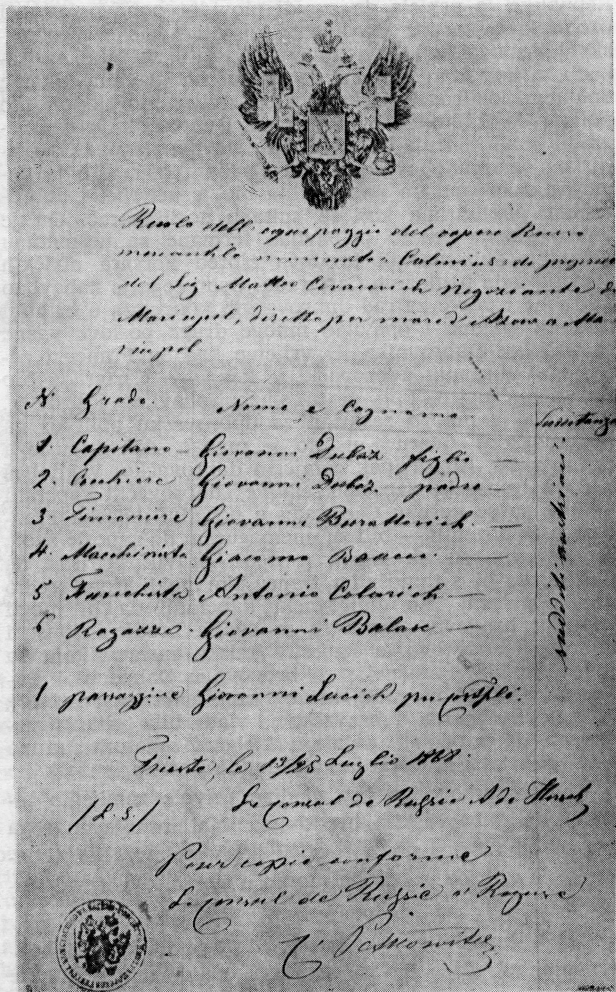
Putnik: Ivan Lučić za Carigrad

Svi putnici su austro-ugarski podanici

Popis posade je sastavljen u Trstu 13/25. srpnja 1868. godine, a prijepis je potvrđen u ruskom konzulatu u Dubrovniku (Vidi sliku).

Parobrod *Calmius* vjerojatno je sagrađen te iste, 1868. godine u Trstu i to mu je bilo prvo putovanje. Nije mu navedena, na žalost, tonaža ali ona sigurno nije prelazila 100 tona. Namijenjen je bio za rad u Mariupolu gdje je tvrtka Braće Kovačević imala svoja skladišta za žito.

Brod je u Mariupolu služio kao tegljač maona (tzv. lotika) nakrcanih žitom. Naime veliki jedrenjaci nisu mogli zbog svog velikog gaza ući duboko u ušće rijeke Calmius na kojoj leži Mariupol, već su sidrili izvan ušća. Stoga bi



Popis posade prvog pelješkog parobroda

se žito iz skladišta krcalo u čamce a zatim bi se grupa čamaca teglila do usidrenih jedrenjaka. Isprva su ovo tegljenje vršili brodski čamci na vesla, a tek kasnije pojedine tvrtke za ovaj posao nabavljaju manje parobrode-tegljače.

Ovom prilikom treba reći nekoliko riječi o čuvenoj pelješkoj obitelji Kovačević. Već u 18. stoljeću ova porodica posjeduje nekoliko jedrenjaka pod dubrovačkom zastavom. U 19. stoljeću Kovačevići i dalje napreduju te se ističe podvig kap. Antuna Kovačevića koji je kao zapovjednik brika *Airone* 1847. godine izvršio smjelo putovanje do Kantona. Godine 1868. kad je sagrađen *Cal-*

*mius*, tvrtka Braće Kovačević posjeduje sedam velikih jedrenjaka tipa bark, i to:

*Aneta Kovačević* od 600 t, sagrađen 1862. godine  
*Stefano Kovačević* od 500 t, sagrađen 1862. godine  
*Nuova fama* od 412 t, sagrađen 1865. godine  
*Alfredo* od 600 t, sagrađen 1865. godine  
*Viktor* od 500 t, sagrađen 1867. godine  
*Clarissa* od 460 t, sagrađen 1868. godine i  
*Franc Kovačević* od 513 t, sagrađen 1868. godine.

Uspom tvrtke Braća Kovačević prekinula je smrt Mata Kovačevića nakon čega je sjedište iz Mariupola prebačeno u Marseilles.

Kap. b. b. Stjepo VEKARIĆ  
Zagreb