

# Pregled razvoja pomorstva na Pelješcu

*Kap. korvete STJEPAN VEKARIĆ*

Izvanredan geografski položaj Pelješca, bogatstvo njegovih šuma, nedostatak obradive zemlje, gotovo potpuno odsustvo putova i komunikacija na kopnu, i nesredene prilike u njegovom zaleđu — sve su to bili faktori što su već u dalekoj prošlosti usmjerili interes Pelješčana na more.

Povijest Pelješca, osobito prije 1333. godine, kad ga je Dubrovačka Republika kupila od srpskih kraljeva, nije još uopće istražena, da bi sa sigurnošću mogli nešto reći i o njegovom pomorstvu do tog vremena. Može se samo pretpostavljati da je već u to doba na Pelješcu razvijeno ribarstvo i saobraćaj morem između susjednih otoka i Neretve. Nije isključeno da se tada stanovništvo Pelješca nije bavilo s vremena na vrijeme i gusarenjem; u najmanju ruku Pelješac je morao biti vrlo važno uporište neretvanskih i omiških gusara u njihovoj borbi protiv venecijanskih osvajanja.

## **Pelješko pomorstvo u sklopu Dubrov. Republike**

Sve do XVI. stoljeća u dubrovačkim izvorima ne nalazimo mnogo tragova pomorstvu na Pelješcu. Uzrok tome vjerovatno su bile nesredene prilike na poluotoku: progoni starosjedilačkog stanovništva, bune, epidemije i pljačkaški pohodi gusara s mora i kopna, bili su sveli u to vrijeme stanovništvo poluotoka na najnižu tačku.

U XVI. stoljeću dubrovačka trgovačka mor-

narica postiže svoju kulminaciju. U to vrijeme razvija se pomorstvo i na Pelješcu i već sredinom tog stoljeća imamo sigurne podatke o nekim pelješkim brodovima. To su, doduše, mahom mali brodovi: gripovi, skiraci i barke do najviše 40-tak kola. Oni saobraćaju najčešće na relaciji Pelješac-Dubrovnik, ali se zalijeću i do susjedne obale Apeninskog poluotoka, do Venecije i Rijeke. Koncem istog stoljeća u ispravama i knjigama Dubrovačkog arhiva sve češće nailazimo na vlasnike i kapetane: Orebiće, Ruskoviće, Ljubakoviće, Zuboviće, Šuljažiće, Šilojeviće i Cvitkoviće uz oznaku »di Sabioncello« (iz Pelješca). U to se vrijeme spominje i škver na Pelješcu na kojem se gradi priličan broj brodova. Tako su, na primjer, galeoni Petra Vlahovog i Ljubakovića bili izgrađeni na tom škveru. Za Ljubakoviće brod, od 120 kola, znamo i tačnu godinu izgradnje: 1596.

Početkom XVII. stoljeća naglo se smanjuje broj dubrovačkih jedrenjaka duge plovidbe. Priličan broj velikih nava i karaka stradao je u to vrijeme u španjolskoj službi; u Sredozemnom moru pojavili su se trgovački brodovi Engleske i Holandije, Francuska je uspjela da sklopi povoljne ugovore s Otomanskim carstvom. Sve to, uz mnogo drugih razloga, bili su uzroci naglog smanjenja flote dubrovačkih brodova. Međutim, pelješki kapetani sa svojim manjim brodovima za obalnu plovidbu i dalje plove i zarađuju, a uje-

dno i grade nove brodove, naravno, uz pomoć kapitala dubrovačke vlastele i bogatih dubrovačkih trgovaca.

U to vrijeme javljaju se kapetanske i brodovlasničke obitelji: Bonfiol, Gruica, Čošica, Fisković, Juričević, Kopsić, Pazinović, Jugović, Marković, Mrgudić, Trapaević, Pšunj, Šaletović, Krža i Gurić.

Veliki potres je 1667. godine gotovo uništio Dubrovnik i potpuno ga osiromašio. Nakon potresa dubrovačka su vlastela morala znatan dio svojih kapitala uloženi u brodove prodati da bi popravili svoje kuće u Dubrovniku. Potres nije zahvatio Pelješac te su tada mnogi pelješki kapetani povećali svoje udjele u brodovima. Stoga u razdoblju najveće depresije dubrovačke trgovačke mornarice, od 1670. do 1740. godine, u opremi nalazimo uglavnom brodove peljeških kapetana i brodovlasnika. To su, istina, još uvijek pretežno brodovi za plovidbu »in Golfo« (u Jadranskom moru) tipa galeona, ali oni su sada najvećim dijelom svojina Pelješčana, a većih brodova u to vrijeme uopće nema dubrovačka trgovačka mornarica.

U ovom razdoblju imamo kapetane i brodovlasnike i iz ovih obitelji: Slavušić, Franković, Krstelj, Bizar, Orhanović, Bogić, Miloš, Pešut, Pasabanda, Živović, Berlinović, Jurković, Orebičić, Karabuća, Lazarović, Despot, Vukić.

Sredinom XVIII. stoljeća Dubrovački senat poduzima energične mjere za obnovu i podizanje svoje trgovačke mornarice. Povoljne prilike za pomorsku trgovinu neutralnog Dubrovnika

traju, uz manje prekide, sve do početka napoleonskih ratova. Za sve to vrijeme, usporedo sa porastom dubrovačke trgovačke mornarice, razvija se i pelješko pomorstvo. Svake godine Pelješčani grade ili opremaju po nekoliko novih brodova, a njihovi udjeli u tim brodovima sve su veći. I tonaža brodova raste, tako da koncem XVIII. stoljeća pelješke brodove možemo sresti na svim svjetskim morima. Glavno područje aktivnosti tih jedrenjaka sad je pretežno Sredozemno more, osobito na relaciji Crno more - Livorno - Španija (žito) i Trst - Aleksandrija. Međutim, imamo podataka i o boravku peljeških kapetana sa svojim brodovima u Sjevernoj Americi, Engleskoj i u Indijskom oceanu.

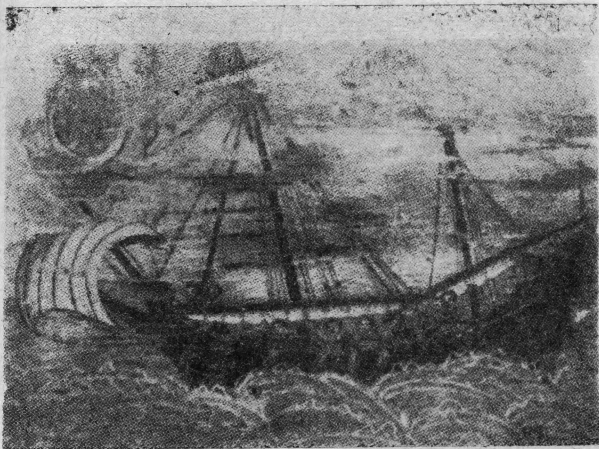
U ovom razdoblju na Pelješcu nema gotovo obitelji a da nije, na jedan ili drugi način, zainteresirana u pomorstvu. Posvuda na poluotoku grade se, od novca stečenog od brodova, nove kuće i palače, a sve veći broj obitelji oslobada se potpuno feudalnih okova. Javljaju se tada kapetani i iz ovih obitelji: Jakovljević, Glabalo, Belatin, Pilković, Duba, Snašić, Šapeta, Mimbeli, Župa, Bota, Tomašević, Jakulić, Kovačević, Dominković, Jurišić, Koboević, Daničić, Skurić, Soko, Tunjica, Kosović, Milašin, Braili, Despot, Semunović, Lazić, Cibilić, Katičić, Vekarić, Kriletić, Štuk, Splivalo, Hadžija, Golubović, Jerković, Bjelovučić, Bijelić, Matković.

Pelješka flota sastoji se tada od priličnog broja nava i pulaka tonaže preko 100 kola; zatim od patača, marsiljana, tartana, fregatona,



*Orebić i pogled na otočiće pred Korčulom*





*Pelješki galeon iz XIII. st.*

kekija (keč) između 50 i 100 kola, i trabakula, feluka i tartanela manjih od 50 kola.

\* Razdoblje ponovnog prosperiteta dubrovačkog (a s njim i pelješkog) pomorstva koncem XVIII. stoljeća naglo je prekinuta francuska okupacija grada. Od preko 60 peljeških brodova oko 1800. godine, što je predstavljalo petinu tadašnje dubrovačke flote, samo petnaest godina kasnije nalazimo u opremi jedva desetak peljeških brodova.

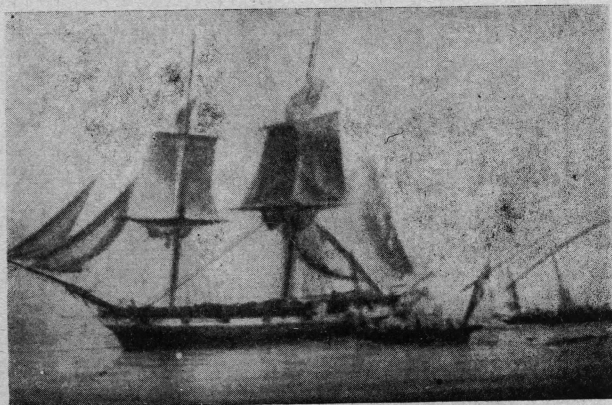
#### **Pelješko pomorstvo pod Austro-Ugarskom**

Pad Dubrovnika otrgnuo je pelješke kapetane i brodovlasnike od vjekovnih veza s dubrovačkim pomorstvom. Oni su morali tražiti nove putove što često nisu bili u skladu s austro-ugarskom pomorskom politikom.

Već za napoleonskih ratova, glad i nestašica otjerali su mnoge pelješke mornare i kapetane

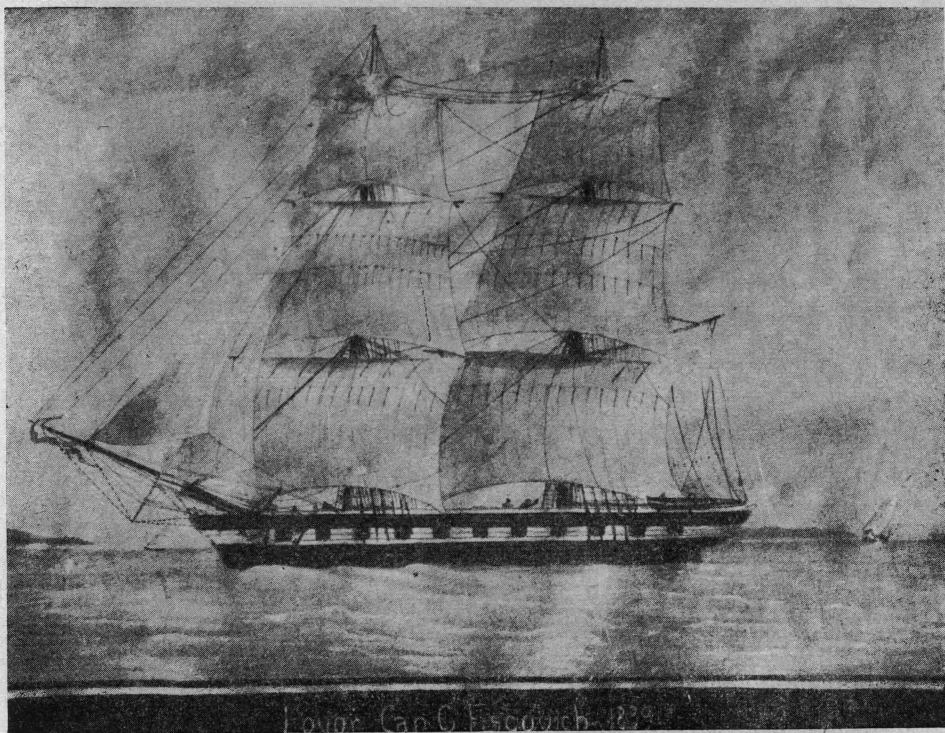
u tuđinu. Oni su tada plovili pod raznim zastavama: engleskom, ruskom, toskanskom, francuskom itd. Tako se u Carigradu nastanjuje obitelj Cvitković-Flori, na Malti su Kosići i Buntjelići, u Gibraltaru Pasabande, u Marseillesu Mimbeli itd. Najjači su u tom razdoblju braća Flori koji se obogaćuju trgovinom žita iz Crnog mora i otvaraju svoje filijale u Livornu i kasnije u Londonu. Do 1830. oni su i najjači pelješki trgovci. Obitelj Fisković ima u to vrijeme najviše brodova: 5 brigantina i 1 brik.

Braća Mimbeli također počinju svoju karijeru kod Florija ali se u konjunkturi između 1830. i Krimskog rata silno obogaćuju tako da već 1853. godine raspolazu sa jedanaest velikih nava i pulaka. Svi ti brodovi bili su sagrađeni na našim brodograđilištima u Hrvatskom Primorju. Osim braće Mimbeli, pelješka obitelj Djivović u Trstu



*„Venoge“ u borbi sa gusarima 1828 g. — Kap. Kerša*

posjeduje, sama i u zajednici s drugima, sedam jedrenjaka, obitelj Bjelovučić iz Janjine: pet, a

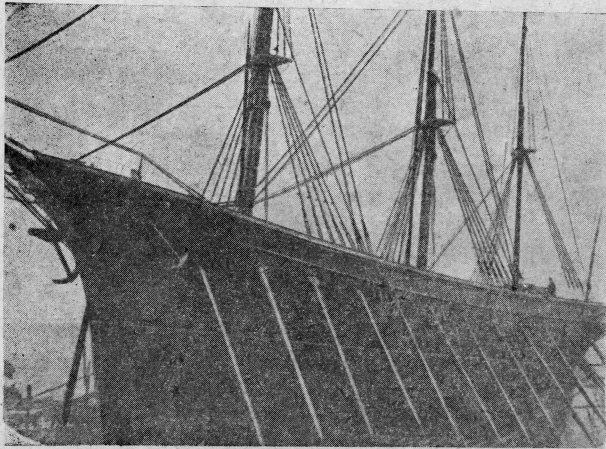


*„Lovor“ kap. G. Fiskovića iz 1839. g.*



obitelj Kerša tri. Po jedan brod, sami ili u zajednici, imaju obitelji: Orebić - Štuk, Dominković, Šunj, Gurić, Andričević, Lazarović, Bogić, Milašin, Jerković, Kobojević, Jerić, Kopsić, Suhor, Kosović, Pilković, Pasabanda i Bijelić.

Ukupno su u razdoblju od 1800. do 1850. godine Pelješčani kupili ili sagradili oko 90 jedre-



Bark „Zabulon“ posljednji brod sagraden u Orebićima

njaka. To su bile nave od 400—600 tona, pulake do 500 tona, brikovi od 250—350 tona i brigantini ispod 300 tona nosivosti. Najveća je bila nava braće Mimbeli: »Otac Mimbeli« od 683 tone, sagradena 1847. godine u Martinsćici. Većina tih brodova plovi u tradicionalnoj trgovini ruskim žitom iz luka u Crnom moru za Livorno i Marseilles. Četrdesetih godina prošlog stoljeća počinje i izravan prijenos žita iz Crnog mora za Englesku na pelješkim brodovima. Osim žita, pelješki brodovi prevoze u to vrijeme i druge terete unutar Sredozemnog mora i na relaciji Sredozemno more — Engleska.

Krimski je rat za neko vrijeme prekinuo veliku konjunkturu u pomorskim prijevozima, prozročenu industrijskom revolucijom na Zapadu. Ipak su i u tom razdoblju jedrenjaci odlično zarađivali prijevozom ratnog materijala, hrane i ugljena iz Engleske za Mediteran, ili snabdijevanjem ruskih trupa u Crnom moru. I na jednoj i na drugoj strani nalazimo tada pelješke jedrenjake.

Poslije Krimskog rata jedrenjaci još bolje zarađuju i sve živo na Pelješcu odlazi na more da okuša sreću. Do 1865. godine, dakle za samih deset godina, pelješka se flota jedrenjaka povećava za 43 nova broda, od kojih je najveći Mimbelijeva nava »Otac Luka« od 1000 tona, sagradena 1854. godine u Livornu. Sama obitelj Mimbeli gradi u tom razdoblju dvanaest nava, barkova i brigantina, od kojih mnogi plove pod ruskom i toskanskom zastavom te ih niti ne nalazimo u austro-ugarskim statistikama.

1865. godine osniva se u Orebićima Pelješko pomorsko društvo za gradnju i eksploataciju brodova. Inicijator društva je liječnik Ivanišević koji postaje i prvi predsjednik. Sama zamisao društva bila je dobra, ali već u samom svom početku uprava društva nije bila homogena ni slo-

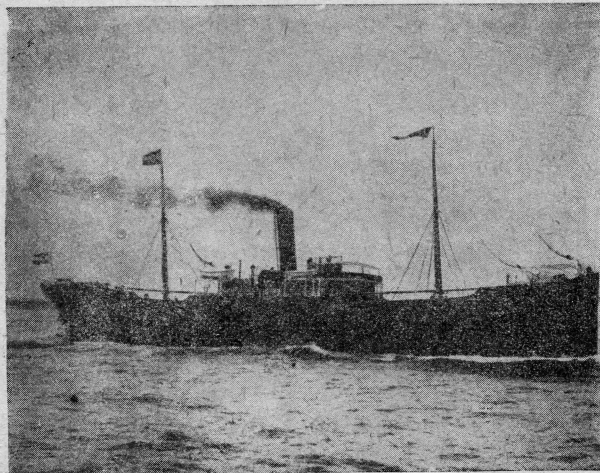
žna. Iste godine Društvo nabavlja svoja dva prva jedrenjaka: »Adama« i »Evu«; dvije godine kasnije gradi na Rijeci četiri velika jedrenjaka; 1868. povećava svoj park sa još šest jedrenjaka; 1869. gradi se u Trstu pet jedrenjaka, a 1870. još četiri. Iste godine društvo nabavlja svoj najveći jedrenjak, bark »Isaak« od 1048 tona, sagraden u Bremenu, a u Trstu gradi bark »Serug«. Slijedeće godine društvo nabavlja u Trstu još šest jedrenjaka od 600 do 900 tona i u Kopru jedan od 754 tone.

1875. godine Pelješko društvo podiže i vlastito brodogradilište u Orebićima na kojem gradi svoja dva posljednja jedrenjaka: »Ruben S.« od 686 tona (sagraden 1876.) i »Zabulon« od 777 tona (1878.).

Društveni kapital uplatili su najvećim dijelom Pelješčani, ali dionice društva kupovale su i obitelji na čitavom našem južnom primorju. Dok je društvo isplaćivalo dobre dividende (prvih nekoliko godina) još je nekako išlo. Ali, sedamdesetih godina prošlog stoljeća sve se jače osjeća konkurencija parobroda: oni su već potpuno istisli jedrenjake za prijevoz putnika na svim relacijama i potisli ih potpuno na oceane. Uprava Pelješkog društva iz svoje uske perspektive u Orebićima ne vidi te krupne promjene; ona ih osjeća u sve manjim zaradama brodova. Traže se stoga svi mogući razlozi, u društvu se stvaraju frakcije, jedni druge napadaju ali sve to ne može da zaustavi neminovnu propast društva. 1881. godine dolazi do likvidacije, a od 1885. do rasprodaje društvene flote od oko 30 velikih jedrenjaka.

Za to vrijeme, pored Pelješkog društva, Pelješčani grade ili kupuju i dalje jedrenjake, ali i njima poslovi idu sve slabije. Oko 1880. godine prestaju i braća Mimbeli svojom trgovačkom djelatnošću u Mariupolu i Livornu, i rasprodaju sve svoje brodove. Još ranije propadaju i Kovačevići, koji su u razdoblju od 1854. do 1878. godine bili sagradili deset velikih jedrenjaka. Ti su brodovi većinom plovili pod ruskom zastavom.

Tako je od oko 100 jedrenjaka duge plovidbe sa više od 40.000 tona nosivosti, što ih je Pelje-



Parobrod „Arcadia“ - L. Kosović



šac imao 1870. godine, samih dvadesetak godina kasnije 1895. ostalo svega 15 jedrenjaka sa jedva 10.000 tona.

Iste godine (1895.) pelješki su brodovlasnici nabavili svoje prve parobrode: »Godolphin« od 1558 tona, sagrađen u Grangemouthu 1889. godine, vlasništvo Tome Kosovića i drugova. U tom društvu bili su, osim Peljeških obitelji Mimbelija, Buntjelića i drugih, uloženi novci i mnogih dubrovačkih obitelji: Goića, Čurlice itd. Iste godine kupuju i Pelješčani Ivan Braili i Luketa parobrod »Josip Braili« od 1935 tona, sagrađen 1881. u Sunderlandu. Slijedeće godine (1896.) nabavljaju i Bijelići svoj prvi parobrod »Kimon« od 2069 tona, sagrađen 1882. godine u Glasgowu.

Dalji razvoj tih parobrodskih društava tekao je različito. Parobrodarsko društvo Kosović naglo se razvijalo: ono je 1898. godine nabavilo parobrode »Olimpo« i »Clio«, 1900. »Erosa« i »Protea«, a 1901. »Nerea«. Međutim je 1899. godine bio prodan »Godolphin«, 1906. godine »Clio«, a 1908. godine pretrpio je parobrod »Nereo« brodolom.

U isto vrijeme nabavlja Lovro Kosović sa

mного drugih akcionera nekoliko modernih parobroda: 1899. godine »Arcadiju«, 1901. »Dardaniju« i »Bitniju«, a 1902. »Campaniju«. 1904. godine povlači se Kosović i društvo preuzimlje Tripković.

Parobrodarsko društvo I. Brailija nabavlja, pored već spomenutog parobroda, 1896. godine svoj drugi parobrod »Ivan Braili« koji već slijedeće godine strada. 1898. godine kupuje parobrod »Sofiju Braili«, ali 1900. prodaju »Ivana«, a 1909. i »Sofiju«.

Bijelići nabavljaju 1897. godine parobrod »Kate« od 2224 tone, a 1911. godine parobrod »Mrav« od 3876 tona.

I pored parobroda Pelješčani u ovom razdoblju nabavljaju i nekoliko jedrenjaka. To su većinom stari brodovi, kupljeni iz druge ruke, te je i njihov vijek i inače mnogo kraći. Posljednji pelješki jedrenjak duge plovidbe bio je Sikirićev bark »Anni Elmer« od 1472 tone, sagrađen 1875. godine u Stocktonu. Kad je 1907. godine i on bio prodan Pelješac je, poslije više od trista godina, ostao bez i jednog jedrenjaka duge plovidbe.