OLIVER FIJO

POMORSTVO OTOKA OLIBA

OPĆI PODACI O OTOKU

Sjeverozapadno od Zadra na udaljenosti od oko 28 morskih milja ili oko 22 morske milje od Malog Lošinja nalaze se dva veoma blisko položena otoka slična po svom obliku, sastavu i reljefu: otoci Olib i Silba.

Otok Olib,[1] jedan od ukupno 68 naseljenih otoka i otočića naše obale, ide u skupinu malih jadranskih otoka. Opseg mu iznosi 31,5 km, odnosno 17 morskih milja. Površina otoka iznosi nešto više od 26 četvornih kilometara, a najviša mu je visina 72 metra.[2] Olib je veći od Silbe. Na otoku postoji jedno istoimeno naselje, koje se smjestilo prema otoku Silbi, na plovnom kanalu. Općina, koja ima sjedište na Silbi, obuhvaća otoke Olib, Silbu i Premudu. Ova općina potpada pod Narodni odbor kotara Zadar.

Otok Olib je po sredini uži nego na svom sjevernom i južnom kraju. Na tom užem dijelu stvorene su dvije najvažnije uvale, i to jedna na istočnoj, a druga na zapadnoj strani: luka Olib i uvala Slatinica. Sama luka Olib plitka je uz samu obalu. Postoji lukobran, koji štiti brodove, naročito od vjetrova što dolaze iz III. i IV. kvadranta. Na glavi lukobrana postavljeno je 1900. godine lučko svijetlo,[2a] kojega potamnjeni sektor noću označava smjer hridi Kurjak, koja se hrid pruža zapadno od obale sjevernog dijela otoka. Godine 1872. postavljena je oznaka na pličini, koja se prostire od južnog kraja otoka, nazvana Grišni muli.

Pored navedenih dviju uvala (luka Olib i lučica Samotvorac u uvali Slatinica), na jugozapadnoj obali nalazi se uvala Sv. Nikola, a u njezinoj blizini, istočno, uvala Banjve, u kojoj su, po tradiciji, stanovali

[1] O imenu otoka Oliba vidi P. Skok »Slavenstvo i romanstvo na jadranskim otocima«, Jugoslavenska akademija, Zagreb, 1950., str. 79–80.

[2] »Razvedenost obale i otoka Jugoslavije«, izdanje Hidrografski institut JRM, Split, 1955, str. 13; dr. Ivo Rubić »Naši otoci na Jadranu«, Split, 1952, str. 14.

[2a] To je lučko svijetlo prvi put upaljeno 30. X. 1900. godine, a užigao ga je Stjepan Pulišić Matin, koji je za taj posao primao nagradu od 5 forinti mjesečno.

prvi stanovnici otoka Oliba.[3] Na sjevernoj obali otoka postoji još jedna uvala zvana Draga, koju stanovnici također upotrebljavaju kao zaklon za svoje čamce i kao mjesto za ukrcaj drva i stoke.

Otok Olib nalazi se na važnom pomorskom prometnom putu. U ovom predjelu postoje četiri plovna kanala, i to: Maunski kanal (između otoka Paga i Mauna i Škrde), kanal između Mauna i Oliba, Olipski kanal (između otoka Oliba i Silbe) i Silbanski kanal (između Silbe i Premude). Najbolja i najprometnija pomorska komunikacija između Kvarnerića i zadarskih voda jest kanal Maun-Olib, a za promet između Kvarnera i Zadra više se upotrebljava kao komunikacioni put Silbanski kanal.[4] Oko samog otoka Oliba postoji pored spomenute hridi Kurjak još hrid Sip na sjeverozapadnoj strani otoka. Ta hrid za vrijeme oseke viri iznad površine mora. Na sjeverozapadu leži otočić Morovnik, opsega 2 km. Pored hridi Fućin, u blizini otoka Oliba jesu otočići, koje Olibljani upotrebljavaju za ispašu svoje stoke, a to su Planik (ili Veli Planik) i Planičić (ili Mali Planik), Grujica, Lutrošnjak, Pohlib, a stoku vode i na udaljenije Grebene.

Olipskim kanalom mogu se koristiti brodovi svih veličina. S obzirom na važnost tog kanala kao plovnog puta, saobraćaj je bio jako intenzivan. Zato su se i gusari pojavljivali u tim vodama, te je za obranu od njih na sjeveroistoku olipske luke bila sagrađena veća kula nazvana »Kaštel«. Zabilježeno je, da je tih gusarskih napada bilo sve do konca 18. stoljeća.[5] Zabilježen je napad gusara 1775. godine na jedan mletački brod, koji je plovio iz Venecije za Dalmaciju krcat robom. Napad, kako je kroničar zabilježio, dogodio se u vodama Oliba ili Premude.[6] Uvale tog otoka možda su služile kao pristanište za brodove i kao skladište robe za trgovinu s jantarom već od VI. stoljeća prije naše ere. Silba i Olib služili su kao etapne tačke plovidbe za sjeverni Jadran.[7] U uvali Banjve nađeni su rimski nalazi, koji potvrđuju, da se ta uvala upotrebljavala i kao naseobina i kao luka za pomorski promet.[8]

Godine 1476. pribjegoše u Olib pred najezdom Turaka stanovnici iz Cetine, iz okolice Vrlike, predvođeni svojim župnikom Jurjem Cetinjanom, koji je bio župnik sve do svoje smrti 1516. godine. Novopridošli

[3] U pomorskim kartama izdanja Hidrografskog instituta JRM iz 1952. godine ta je uvala naznačena »Banve«, a sami stanovnici tu uvalu nazivaju Banjove.

[4] »Peljar po Jadranu«, I. dio, Istočna obala, Hidrografski institut JRM, Split, 1952., str. 223–227.

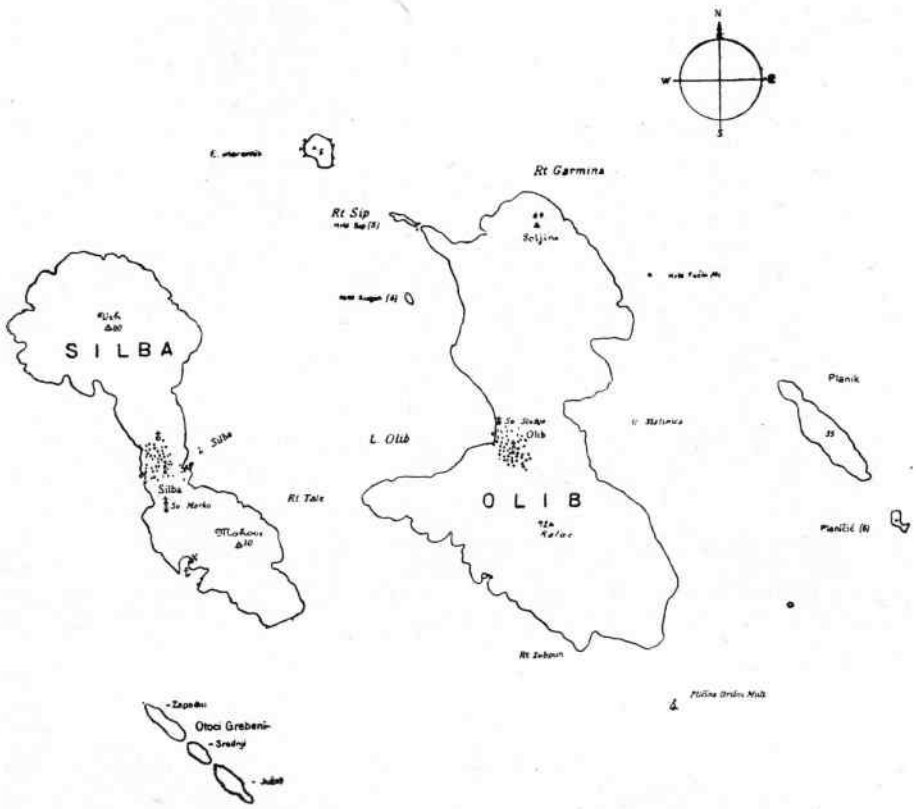
[5] Brošura »Olib«, Preko, 1929., str. 10. Brošura je izdana bez naznake pisca, ali je poznato, da ju je napisao tadašnji zadarski nadbiskup dr. Vinko Pulišić, rodom iz Oliba (1853–1936).

[6] Gašpar Bujas »Makarski ljetopis od 1773. do 1794. godine«, »Starine« 47, Jugoslavenska akademija, Zagreb, 1957., str. 312.

[7] Ferdo Šišić »Hrvatska povijest«, sv. I., Zagreb, 1925., str. 75; Lucijan Marčić »Antropogeografska ispitivanja po severodalmatinskim ostrvima«, Srpska akademija nauka, knjiga 23, Beograd, 1926., str. 76; Akad. G. Novak »Prethistorijski Hvar«, JA, Zagreb, 1955., str. 3, 10.

[8] Ivo Juras »Starinska iznašašća u Dalmaciji«, – »Vjesnik za arheologiju i povijest dalmatinsku«, Split, 1924–25., str. 87–88.

stanovnici u početku su se udružili sa stanovnicima Božave, gdje su i mrtve ukapali.[9] To novo stanovništvo otoka Oliba donijelo je svoje poljoprivredne stare slavenske termine i poljoprivreda je ista kao i na otoku Silbi.[10] Običaje i naklonost prema zemljoradnji i stočarstvu Olibljani su zadržali sve do danas te se na pomorstvo (brodarstvo, brodogradnja i ribarstvo) relativno malo orijentiraju. I Fortis[11] opisu-



jući taj otok spominje Olibljane kao poljoprivrednike, a Sibenjane kao pomorce.

Godine 1900. Olibljani su iskupili svoj otok uz vrlo umjerenu cijenu od 50 tisuća forinti od dotadanjeg vlasnika Dunata Filippija iz Zadra. Tada su se Olibljani oslobodili kmetstva.

[9] C. F. Bianchi »Zara Cristiana«, II., Zadar, 1879., str. 46–50.
[10] P. Skok, o. c. str. 87.
[11] »Viaggio in Dalmazia« dell'Abate Alberto Fortis, Volume Primo, Venezia, 1774., str. 3–5.

Stanovništvo Oliba kretalo se ovako:[12]

Godine	Stanovnika
1527.	444
1750.	807
1879.	1.486
1910.	1.331
1913.	2.030
1921.	1.028
1940.	830
1948.	920
1954.	789

Godine 1527. Olib je najnapučeniji zadarski otok, a najveći broj stanovnika zabilježen je 1913. godine.[12a]

Privredna struktura tog otoka, kako je prije napomenuto, izrazito je poljoprivredna. Površina otoka iznosi 2740 ha i po kulturama ima najviše pašnjaka 47% i šume 33%. Voćnjaka, vinograda, vrtova i njiva ima ukupno 13%. Neplodnog tla ima 199 ha, odnosno 7%.

Najvažniji prihodi stanovništva dolaze iz šumarstva i stočarstva. Ni na jednom našem otoku ne gaji se i ne siječe tako racionalno šuma kao na ovom otoku. Na Olibu je 1904. godine osnovana prva i u Dalmaciji jedina Drvarska zadruga, koja danas, spojena s Potrošačkom zadrugom, broji 197 zadrugara.[13] Ona crnika namijenjena je prvenstveno za izvoz. Izvozi se najviše u Italiju, o čemu će kasnije biti više spomena. Drvo je s obzirom na svoj oblik uzrasta namijenjeno uglavnom samo kao gorivo, a s obzirom na svoje fizičke osobine moglo bi se upotrebiti i u brodogradnji. U brodogradnji bi to olipsko drvo došlo samo kao građa za manje brodske dijelove.[14]

Drugi važni prihod stanovništva Oliba dolazi iz stočarstva. Prema podacima Statističkog ureda NO kotara Zadar 1954. godine bilo je 980 komada ovaca, 300 komada šilježadi, 60 komada ovnova. Od krupne stoke bilo je 39 mazgi i mula, 109 magaraca i 6 konja. Krupna je stoka potrebna za prijevoz drveta do obale radi ukrcaja na brod.

[12] Š. Ljubić »Commissiones et relationes venetae«, Vol. VI., Zagreb, 1878., str. 220;
Bianchi, o. c., str. 49;
Rubić, o. c., str. 101;
Statistički ured N. O. kotara Zadar.

[12a] Općina Silba ima ukupno 1.473 stanovnika te je po broju stanovnika najmanja u kotaru Zadar. Nacionalni dohodak te općine iznosi 17 milijuna dinara (Mirko Peršen »Socijalistička komuna kao masovna osnovica društvenog samoupravljanja«, »Zadarska revija«, broj 3, 1955., str. 130).

[13] Ing. Dimitrije Bura, Prebirni način gospodarenja u niskim privatnim šumama crnike (Quercus ilex) na otoku Olibu – Šumarski list, Zagreb, broj 5–6, 1955., str. 156.

[14] Ing. Dušan Jedlovski, Drvo u brodogradnji – »Mornarički glasnik«, Split, broj 3, 1956., str. 342. (U brodogradnji crnika (česmina) može da dođe u obzir za izradu kobilice, statvi, rebara, argole, palaca za vesla i bitve).

Godine 1933. osnovana je Ovčarsko-mljekarska zadruga, te je broj zadrugara u travnju 1957. godine bio 143. Proizvodi sir i skutu. Godišnja proizvodnja kreće se oko 12,5 tona sira. Najviša je bila proizvodnja 1956. godine, kad se proizvelo 14 tona sira. Cijena se formira prema tržištu, a varira između 550 do 650 dinara po kilogramu. Svaki zadrugar zaradio je 1956. godine 62 dinara po 1 kg predanog mlijeka, a 1955. godine zaradio je po 76 dinara. Dobit, koja se poluči od prodaje skute, upotrebljava se za podmirenje pogonskih i režijskih troškova i amortizacije. Po jednoj ovci zadrugar na godinu zaradi od 3.500 do 5.500 dinara, jer neke ovce daju od 70 do 75 kg mlijeka.[15] Ukupni čisti prihod svih zadrugara na samom mlijeku kreće se na godinu oko 4,340.000 dinara.[16] Najviše se poslije Drugog svjetskog rata izvozi u Split, a prije rata izvozilo se ne samo u Split, već i na Korčulu, a nešto i u Ameriku. Izvoz se vrši samo brodovima linijske plovidbe, a kojiput (prije rata) izvozilo bi se i motornim jedrenjacima. Vino, kojega je proizvodnja do 1900. godine bila veoma visoka, danas ne zauzima važnije mjesto u privredi mjesta. Vino se prije izvozilo u Trst i na Rijeku. Ulja se na godinu proizvodi oko 3 do 4 kvintala.

LUČKI PROMET

Promet tereta u luci Olib prema objavljenim službenim podacima kretao se u razdoblju od 1928. pa do 1939. godine u kvintalima ovako:[17]

God.	Uvoz		Izvoz		Ukupno tuzemstvo	Izvoz inozemstvo		Cjelokupni promet
	Jedro	Para	Jedro	Para		Jedro	Para	
1928.	1100	1094	4	159	2357	1070	—	3427
1930.	4241	1743	4	299	6287	360	—	6647
1932.	259	1659	322	129	2369	141	—	2510
1934.	820	1999	130	679	3628	5200	—	8828
1937.	176	1364	300	199	2039	—	—	2039
1939.	214	1460	145	249	2068	—	1200	3268

Iz prednje tabele vidi se, da je u domaćem, tuzemnom prometu uvoz veći od izvoza, te da se uvoz i izvoz vrši više parobrodima nego jedrenjacima. Izvoz dobara s otoka u inostranstvo vrši se uglavnom samo jedrenjacima. Međutim, ta službena statistika ne bi bila tačna, jer prema dobivenim podacima Zadruge u Olibu prijeratni se izvoz kretao na

[15] 10 litara mlijeka odgovara 10,05 kg mlijeka.
[16] Podaci Ovčarsko-mljekarske zadruge na Olibu dati u travnju 1957. godine.
[17] Pomorski godišnjaci Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu od 1928. do 1939. godine.

godinu od 120 do 150 vagona drveta. Netačnost dolazi iz razloga, što se lučki ured nalazi na obližnjoj Silbi, te svaki brod ne bi bio registriran. Tako se prema podacima lučkog ureda u Silbi tokom 1956. godine izvezlo iz Oliba sa 7 brodova 536 tona drveta za inostranstvo.[18] Međutim, prema podacima Zadruge na Olibu poslijeratni se izvoz ovako kretao:

Godina	Količina drveta u kg	Vrijednost u dinarima	Broj brodova
1951.	548.750	2,839.735	3
1952.	671.300	3,582.973	3
1953.	728.800	3,948.748	4
1954.	959.300	7,121.256	5
1955.	978.800	6,612.888	7
1956.	925.150	5,061.771	10

Od 1951. do 1955. godine izvoz su vršili brodovi talijanske zastave. Od 1951. do 1953. Zadruga je izvozila preko izvoznog poduzeća »Istra« na Rijeci, a od 1954. pa do 1956. preko izvoznog poduzeća »Lignum« u Zagrebu. Tokom 1956. godine cijeli je izvoz za inostranstvo vršen brodovima domaće zastave, i to poduzeća »Splošna plovba« iz Pirana i »Obalne plovidbe« na Rijeci. Za 1957. godinu sklopljen je ugovor s izvoznim poduzećem »Intercommerce« iz Umaga za izvoz oko 900.000 kg drveta. U travnju 1957. godine krenuo je na prvo putovanje motorni jedrenjak »Strunjan«, vlasništvo Splošne plovbe iz Pirana. Sva su putovanja za Veneciju, koja je i prije i poslije Drugog svjetskog rata bila glavni uvoznik olipskog drva (staklane u Muranu dosta troše ovog drveta). Pored Venecije glavni su uvoznici drveta Zadar, Ancona i Chiogga, a nešto su kupovali i Nerezinci. Jedan dio tog drveta Olibljani prodaju ili daju u zamjenu susjednim otocima (naročito Pag) za sijeno i suhu djetelinu.[19] Zadar je bio glavni uvoznik olipskog drveta do 1918. godine. To su drvo tražile naročito vojne ustanove, kao i zadarska bolnica. Taj promet olipskim drvetom možemo pratiti iz zadarske štampe i u prvoj polovini 19. stoljeća, kada je štampa bilježila svaki dolazak i odlazak broda u zadarsku luku i iz nje.[20]

Krcanje drveta na brodove vrši se uglavnom u samoj luci Olib. Ali manji brodovi, kojih gaz dopušta, da se mogu približiti što više obali, krcaju na raznim pogodnim mjestima oko obale cijelog otoka. Samo se drvo na takvim mjestima krca ili čamcem ili preko drvenog mosta. Na taj se način uštedi na prijenosu drveta do luke, koji se prijenos vrši

[18] Ovo se ogrevno drvo danas prodaje na kilograme. Prije se do 1918. godine ovo drvo prodavalo po kubaturi, po mjeri, koja se zvala »kar«. Visina te mjere iznosi 109 cm. Jedna starinska mjera tog »kara«, koja se sastoji od jednog izrezbarenog štapa, nalazi se kod don Ivana Pulišića, umirovljenog profesora u Olibu.

[19] Bura, o. c., str. 165.

[20] »Gazzetta di Zara« iz 1833. i 1834. godine.

krupnom stokom (mazgama, konjima i magarcima). Zadrugar je obavezan ne samo da preda drvo, nego da ga dopremi za ukrcaj na obalu, da ga naslaže te da ga krca na sam brod. Zadrugar može dobiti 600 do 700 dinara po kvintalu drveta. Između dva rata to su drvo izvozili i brodovi, koji su bili ili potpuna ili djelomična svojina Olibljana, ali prilično manje od ostalih brodova.

Putnički tuzemni promet u luci Olib kretao se prema službenim podacima[21] ovako:

Godina	Dolazak	Odlazak	Ukupno
1927.	1590	1836	3426
1929.	3129	3229	6358
1931.	2771	2793	5564
1933.	1219	1226	2445
1937.	2345	2344	4689
1939.	1830	1832	3662

U poslijeratnom razdoblju taj se putnički promet ne bilježi.

Prvu redovnu parobrodarsku vezu taj je otok dobio 1892. godine, a uvelo ju je »Parobrodarsko društvo Josip Perlini iz Zadra« sa p. b. »Falce« i »Airone«.[22] Danas je taj otok povezan sa tri pruge bilo prema Zadru, Malom Lošinju, bilo prema Rijeci. Tjedno u luku Olib pristaje 7 puta parobrod Jadranske linijske plovidbe.

Iz službenih statistika ne vidi se promet putnika za inostranstvo, iako je poznato, da je iseljavanje stanovnika otoka Oliba znatno. Prvo veće iseljavanje bilo je u razdoblju od 1910. do početka Prvog svjetskog rata. To je iseljavanje posljedica i uništenja vinove loze. Drugi period iseljavania bio je između 1920. i 1925., treći između 1935. i 1940. i četvrti od 1946. pa dalje. Najprije se iseljavalo u Južnu Ameriku (Argentina), a kasnije najviše u Sjedinjene Američke Države. Računa se, da iseljenih Olibljana, koji su se rodili na otoku, ima preko dvije tisuće, od kojih u samom New Yorku ima oko 1000. S njihovim priraštajem računa se, da danas ima u Americi oko šest tisuća Olibljana.[23] U svim tim iseljavanjima, počevši od 1910. godine veoma mali broj se vraća na svoj otok. Najveći razlog, što se ne vraćaju natrag, leži u tome, što u novom svijetu osnivaju obitelj, nastojeći, da se ožene Olibljankama ili ženama iz okolnih otoka. Ta ih spona više veže nego stari roditelji ili dalja rodbina.

[21] »Pomorski godišnjaci«, Split, 1928–1939. godine.

[22] Oliver Fijo, Pomorstvo zadarsko-šibenske regije u drugoj polovini XIX. stoljeća, Radovi Instituta Jugoslavenske akademije u Zadru, Zagreb, 1954., svezak I., str. 266.

[23] Ove, kao i ostale podatke, za koje nije citiran izvor, piscu je dao predsjednik NO općine Silba Marijan Radov, rodom iz Oliba. Piscu je također omogućio uvid i rad u župskom arhivu don Jure Luša, župnik u Olibu. Na pomoći i suradnji ovim putem im se zahvaljujem.

LUČKI URED

Kada je 1. lipnja 1830. godine[24] stupio na snagu novi privremeni raspored lučko-sanitarnih ureda na području Dalmacije, tada je bilo osnovano u Zadru glavno lučko-sanitarno poglavarstvo (»Magistrato Sanitario Marittimo«), koje je bilo nadležno za cijelo područje Dalmacije. Podređeno je bilo izravno samoj Vladi za Dalmaciju u Zadru. U četiri glavna okružna mjesta Dalmacije (Zadar, Split, Dubrovnik i Kotor) postojali su okružni lučko-sanitarni uredi (Deputazione Sanitaria Distrettuale), a u ostalim mjestima odaslanstva, odnosno ispostave. Tada su bila osnovana ukupno 54 ureda, od kojeg je broja otpadao na lokalne, mjesne urede 31. Tako su tom prigodom i Silba i Olib dobili svoj lučko-sanitarni ured (Deputazione locale). Lučki nadzor u ostalim takozv. »mrtvim lukama« (bilo ih je tada nabrojeno 28 takvih luka) bio je povjeren mjesnim općinskim vlastima.

Osam godina kasnije, tačnije s danom 1. prosinca 1838. godine lučki ured u Olibu rješenjem Dvorske komore u Beču broj 26303/1956 od 18. listopada 1838. godine bio je ukinut i umjesto tog ureda otvoren novi lučki ured u Premudi. Lučki nadzor otada bio je povjeren mjesnoj općinskoj upravi, a vršio ga je lučki stražar (guardiano).[25] Ovako stanje trajalo je sve do 1876. godine. Od te godine pa dalje sve pomorsko-upravne poslove, koji su se odnosili na luku Olib, vodi lučka ispostava u Silbi.

Među prve službenike, koji su vodili lučko-sanitarni ured u Olibu, bio je Franjo Lovrović iz Silbe. Iz sačuvanih spisa u župskom uredu u Olibu, vidi se, da je taj Lovrović istodobno poučavao olipsku djecu u čitanju i pisanju. Tako je među ostalom djecom poučavao i Stjepana Pulišića pok. Antona (1818–1880), kojeg kasnije nalazimo kao lučko-sanitarnog čuvara u Olibu 1874. godine. Osnovna škola u Olibu otvorena je bila 1864. godine.[26]

POMORCI

Iz sačuvanih arhivskih dokumenata, koji se čuvaju u župskom uredu u Olibu i u Državnom arhivu u Zadru[27] doznajemo za pomorce iz Oliba.

[24] »Notificazione dell'Imperiale Regio Governo della Dalmazia«, No. 9659–1434, Zadar, 22. svibnja 1830. godine. (Arhiv Pomorskog muzeja Jugoslavenske akademije znanosti u Splitu.)

[25] »Gazzetta di Zara«, Zadar, broj 93 od 20. studenog 1838.

[26] Lučki stražar Stjepan Pulišić bio je otac zadarskog nadbiskupa dra. Vinka Pulišića (Arhiv župskog ureda Olib; »Olib«, str. 15).

[27] Glagoljske matice krštenih od 1565.–1805. god. i glagoljske matice mrtvih od 1649.–1771. god., sve u Državnom arhivu u Zadru. U Župskom uredu u Olibu čuva se »Glagoljski libar umarših«, vođen od 1480. do 1860. godine. Uvezan u dva sveska, veličine 270×195 mm. Taj godovnik (godar) donosi popis umrlih po danima u godini, te je za svaki dan upotrebljena po jedna stranica bez obzira na godinu smrti. Godine

Pomorci se mogu lako ustanoviti, jer se svima stavlja uz ime i prezime i oznaka zvanja »parun«, koja označava i vlasnika i zapovjednika broda.

1. Frane Stipičević 1663–1672 (1695. godine »preminu Jelina, žena paron Frane Stipičevića«), 2. Šime Radičić, umro 1680., 3. Žuvan (Ivan) Radičić, umro 1693., 4. Petar Kokora, umro 1720., 5. Lovre Lovrović, umro u Jelsi 1691., 6. Ivan Buldunić, oko 1690. (prije 1700. godine »preminu Mara, žena paron-Ivana Buldunića«), 7. Žuvan Kokora, umro 1770., 8. Martin Cukar, umro 1729., 9. Tudor, spomenut kao kum na krštenju u Novigradu 1703. godine, 10. N. Lovrović, spomenut kao kum na krštenju u Novigradu 1663. godine, 11. Nikola Škaljkov, umro 1686., 12. Petar Kokora, umro 1720. (1721. »preminu Kate, žena paron-Petra Kokore), 13. Petar Kokora, prije 1763. godine (»preminu Jele, žena paron-Piera Kokore«), 14. Grgur Garčić oko 1816. godine (1816. »preminu Ursa žena pokojnog paron-Grgura Garčića«).

Vjerovatno su bili ukrcani kao mornari na olipskim i drugim brodovima i one osobe, kojima nije stavljena oznaka paron, ali su poginuli na moru u domaćim ili stranim zemljama i mjestima. Tako nalazimo, da je Jure Bončić umro u Levantu 1696., Osip, sin Gjivana Petriščevića, umro u »Levantu na Ciriju« 1792., Gargur, sin pokojnoga Martina Lovrančine, u moru 1831., Mikula, sin pokojnog Šimuna Budeše, u moru 1845., Ivan, sin pok. Martina Barnića, poginuo u moru u Levantu 1783., Šimun, sin Šimuna Dorokova, u Livornu 1857., Šime, zet pokojnoga Jadra Buškete, i Ivan, sin Mate Buškete, oba poginula istog dana na moru 1811. godine, Antun Cotov i sin mu Antun poginuli u moru istog dana 1837. godine, Jure Bončić poginuo u Levantu 1768., Šime Piculić poginuo u moru, između 1817 i 1851., Petar, sin Jivana Petričevića, »ki je umra u Levantu« 1804., Anton mladi Budeša u Zlarinu 1831. godine.

Pomorske i trgovačke veze Olibljana uvjetovale su i veće prijateljske odnose s ostalim pomorcima iz drugih mjesta. Tako nalazimo dosta pomoraca, koji se spominju kao kumovi na krštenju i vjenčanju u Olibu. To su pomorci iz Lošinja, Mošćenice (Zorzi Karnetić 1767., Matij Rosić 1777), Silbe, Voloskoga (Franjo Dešković 1778), Lovrana (Lazarić 1758), Senja (Karliš 1763., Beličić 1763.), Senegalije, Jakina, Venecije, Chiogge (»Ćoze«), Rodija i iz drugih mjesta.[28]

1938. taj je godovnik bio uvezan u kožu, te je između svakog lista umetnut po jedan čisti list papira. Na tim čistim listovima izvršio je koncem 1941. transkripciju iz glagoljskih u latinska pismena dr. A. M. Strgačić, danas arhivist u Državnom arhivu u Zadru.

[28] U navedenom glagoljskom godovniku zabilježene su i pjesme (»Laudes«), koje su se pjevale prigodom uskrsnih blagdana. U tim pjesmama spominju se mornari i ribari (»Blagoslovi slavni Bože i mornari, Blagoslovi i u dobrih njih umnoži« ... »Blagoslovi Bože slavni, pored s nami svi ribari« ... »Blagoslovi Bože slavni i njih brodi i s mrižami, da bi dosti ulovili i ubozim udilili« ... »Blagoslovi slavni Bože, zemlju i šnjom more, da bi lovno more i rodna zemlja svako lito bilo ...«

Od druge polovine 19. stoljeća, na Olibu je i dalje bilo stanovnika, koji su imali glavno i osnovno pomorsko zanimanje. Plovili su cijelog svog života na raznim barkovima, brikovima i škunama po cijelom svijetu. One pak pomorce, koji su posjedovali i brod, spomenut ćemo posebno.[29] Među tim pomorcima zabilježit ćemo neke kao Jurja Barulića pok. Grge, Ivana Stipičevića, Gašpara Škrabonju pok. Nikole, Šime Cotova pok. Šime, Šimuna Lušu (vođa palube na bivšem »Austrijskom Lloydu«), Ivana Cotova pok. Ivana, Gašpara Kršulića pok. Grge, Martina i Antuna Skropanića oba pok. Ante. Naišli smo na dva podatka u registrima ukrcanih pomoraca, koji su bili vođeni kod Lučkog ureda u Starom gradu na otoku Hvaru, a odnose se na dva Olipska pomorca.[30] Prvi podatak odnosi se na Olibljanina Antu Piculića, koji se 26. ožujka 1890. godine ukrcava na hvarski škuner velike obalne plovidbe »Angelo Custode« u svojstvu mornara uz mjesečnu plaću od 18 forinti. Na taj isti brod ukrcava se četiri godine kasnije, i to samo za jedno putovanje, u svojstvu kormilara Grgur Barulić Šimunov iz Oliba uz plaću od 19 forinti.[30a] Najstariji još živi pomorac Oliba bio bi Božo Budeša pok. Jakova, rođen 1867. godine. Pomorac B. Budeša počeo je ploviti od svoje 16. godine života[31] te je plovio kao mornar i na lošinjskom barku »Ukraina«[31a] i na riječkom barku »Havre«, da kasnije plovi na raznim našim i američkim brodovima. Nakon povratka iz iseljeništva (U. S. A.) 1920. godine ulaže zarađeni novac u brodove. Postao je jedan od najvažnijih suvlasnika olipskih i išćanskih brodova.

U razdoblju od 1923. godine pa do 1943. godine izdano je ukupno 89 pomorskih knjižica Olibljanima.[32] Od 1946. godine pa do 10. travnja 1957. godine izdano je Olibljanima ukupno 27 pomorskih knjižica.[33] Prema podacima Biroa za posredovanje rada NO kotara Zadar na dan

[29] Pomorska vlada u Trstu putem Lučke ispostave u Silbi javno je pohvalila Olibljane Jakova, Nikolu, Petra, Ivana, Matu, Antuna i Šimuna Budešu i Jurja i Šimuna Grandova, i Ivana Karšulića, koji su 11. veljače 1878. godine spasili gaetu Mate Garčića u blizini otoka Oliba (»Annuario Marittimo«, 1879., str. 231).

[30] Arhiv Pomorskog muzeja Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Splitu.

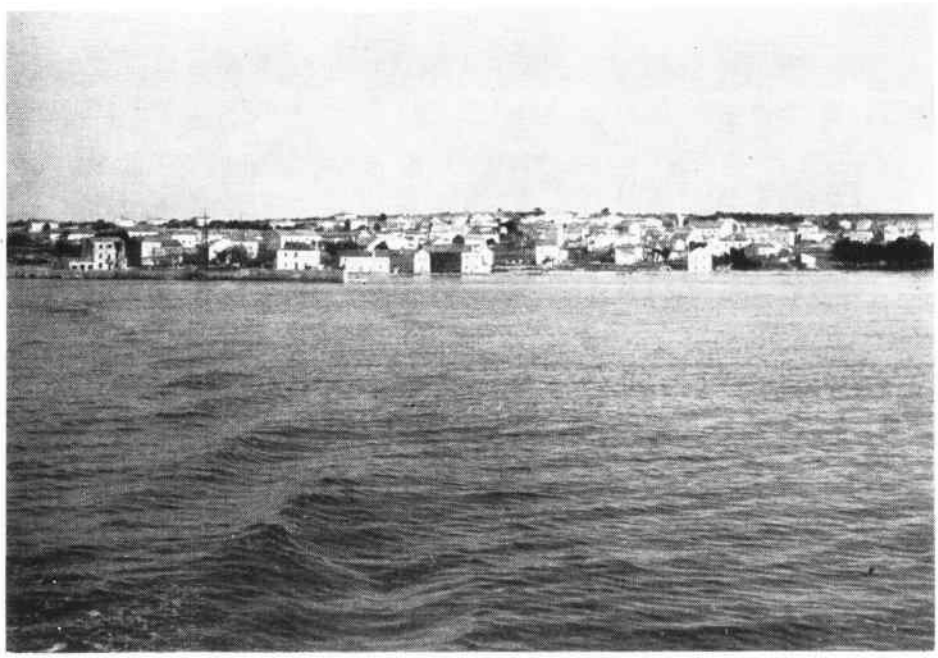
[30a] Škuner »Angelo Custode«, brod od 63 tone, bio je sagrađen u Splitu 1869. godine. Vlasnik je bio Vicko Stalio pok. Ivana iz Starog grada. Luka pripadnosti bila je Trst. Brodom su zapovijedali pored vlasnika i suvlasnika Starograđana i Hvaranin Ivan Tocilj Matin i kapetani iz Hrvatskog primorja (F. Thian, F. Pajkurić, R. Šoić).

[31] Izvadak iz pomorske knjižice B. Budeše izdane u Zadru 19. travnja 1883. godine. Izvadak je izvršila Lučka ispostava u Silbi 7. svibnja 1957. godine.

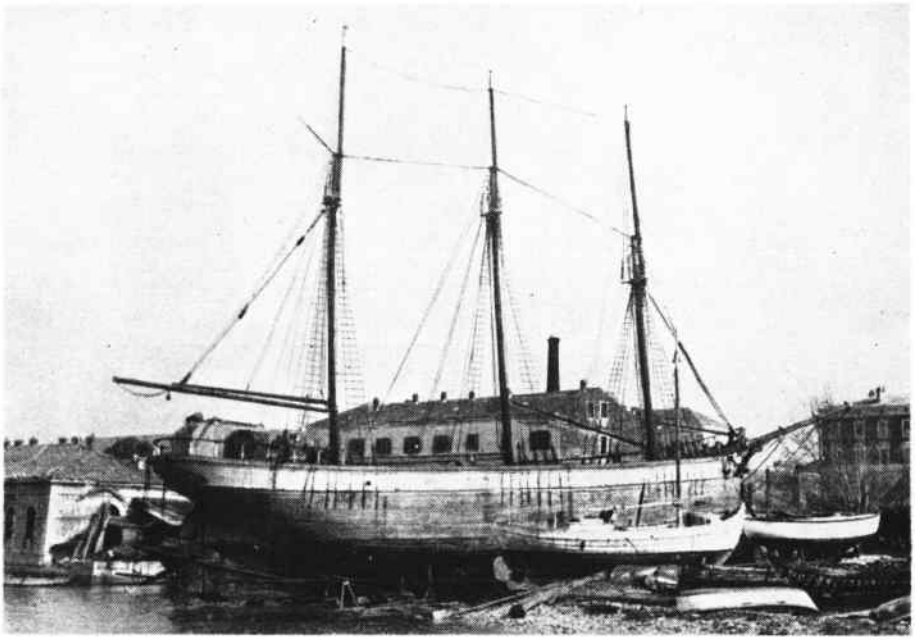
[31a] Bark »Ukraine« od 730 tona, kupljen je bio 1880. godine. Vlasnik je bio Nikola Mirković pok. Ante iz Malog Lošinja za svih 24 karata. Zapovjednici su bili kap. Ante i Ivan Valentin Mirković, također oba iz Malog Lošinja. Ovaj brod, koji je bio sagrađen u Bath Maine (U. S. A.) 1865. godine, bio je prodan u travnju 1891. godine strancima.

[32] Registar pomorskih knjižica Lučke ispostave Silba od 22. svibnja 1923. do 3. ožujka 1932. godine; Registar pomorskih knjižica Lučke kapetanije Preko 1932–1938.; Registar pomorskih knjižica Lučke kapetanije Preko odnosno Zadar od 1938. do 1943. Svi se ti registri nalaze u arhivi Lučke kapetanije Zadar.

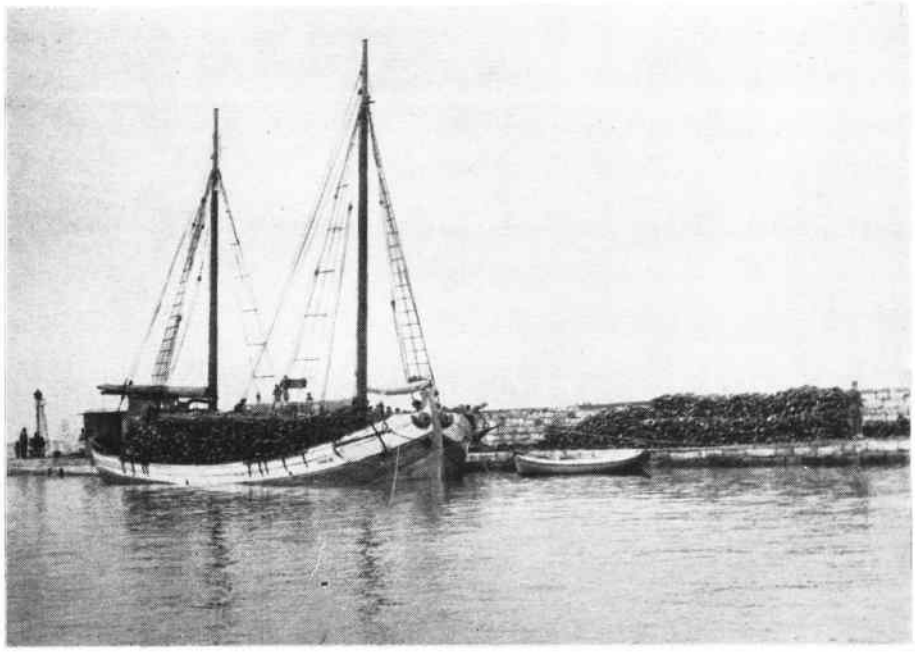
[33] Registar pomorskih knjižica Lučke kapetanije Zadar od 1946. godine pa dalje.



Sl. 1. Pogled na Olib



Sl. 2. M. j. »Triglav«, luke pripadnosti Olib, na brodogradilištu u Rovinju 1935. godine kad je i kupljen



Sl. 3. M. j. »Strunjan« Splošne plovbe iz Pirana krca ogrevno drvo u Olibu za izvoz u Italiju (travanj 1957. god.)

9. travnja 1957. godine bilo je registrirano 8 nezaposlenih pomoraca s područja općine Silba (1 mornar, 3 mladića palube, 1 mazač, 1 ugljenar, 1 motorista i 1 mladić sobe). Od ovih 8 nezaposlenih pomoraca 5 ih je bilo iz Oliba, a 3 iz Premude, a iz Silbe nije bio nijedan. Tokom 1955. pa sve do prvih mjeseci 1957. godine nije bio nijedan pomorac, rođen na Olibu, ukrcan po rasporedu ispostave za pomorce na Rijeci.[34] Na Jugoslavenskoj linijskoj plovidbi zaposlen je jedan Olibljanin (ugljenar Ivo Orović Ivanov), a na Jadranskoj linijskoj plovidbi ukrcano je 7 pomoraca s Oliba.[35] Od tih 7 pomoraca zaposlenih na Jadroliniji tri su zapovjednici brodova, i to Ante Kleva Ivin, Marko Budeša pok. Jakova i Božo Kleva Nikolin. Četvrti Olibljanin, koji je također zapovjednik, bio bi Juraj Budeša pok. Jakova, zaposlen na »Lošinjskoj plovidbi«. U razdoblju od 1923. pa do 1941. godine bilo je ukupno sa tadašnjeg područja općine Silba osposobljeno za razna zvanja u trgovačkoj mornarici 75 pomoraca. Od tih 75 pomoraca otpadalo je na Olib 14, iz Silbe 7, iz Premude 6, iz Molata 8, iz Ista 35, iz Brgulja 2, a iz Zapuntela 3.[36] Napominje se, da su neki od tih pomoraca stekli kvalifikaciju još za doba bivše Austro-Ugarske, te je u tom razdoblju njihovo već stečeno osposobljenje bilo samo nostrificirano. Iz Oliba u pomenutom razdoblju od 1923. pa do 1941. godine bili su osposobljeni ovi pomorci: Franjo Mate Cizin Ivanov (rođen 1876, umro 1926), Marijan Grandov Josipov (r. 1882), Juraj Budeša Jakovljev (r. 1901), Mihovil Cukar pok. Ivana (r. 1859), Jakov Kleva pok. Ante (1884–1929), Ivan Žurić pok. Andrije (r. 1878), Mate Derokov pok. Nikole, Božo Stipičević Kažimirov, Kamilo Kleva Šimunov, Krsto Stipičević pok. Gašpara (jedini pomorski strojar, sada tehnički inspektor Jugoslavenske tankerske plovidbe u Zadru), Marko Budeša pok. Jakova (r. 1912), Božo Kleva pok. Nikole, Josip Luša pok. Mihovila (1907). Svi su ti pomorci osim spomenutog Krsta Stipičevića, bili osposobljeni za upravitelje obalne plovidbe. U poslijeratnom razdoblju osposobljen je jedan kapetan obalne plovidbe (Ante Kleva Ivin) i jedan brodski motorista (Marijan Kršulić). Prvi je bio osposobljen 1951., a drugi 1955. godine.

Zabilježit ćemo, da je u razdoblju od 1923. pa do 1941. godine bilo registrirano 5 pomoraca iz Oliba, koji su pobjegli kao mornari sa trgovačkih brodova i ostali u stranim zemljama.[37]

[34] Krajem siječnja 1957. godine evidentirano je u Birou za posredovanje rada kotara Zadar 1.037 pomoraca, koji su tražili ukrcanje na brodovima (»Glas Zadra«, Zadar, 16. ožujka 1957. godine).

[35] Dopis Jugolinije, Rijeka od 5. travnja 1957. te dopis Jadrolinije, Rijeka, broj K–796 od 6. IV. 1957. godine.

[36] Registar osposobljenih pomoraca 1923–1941. – Arhiv Lučke ispostave u Silbi.

[37] Kazalo mornara bjegunaca 1923–1941. – Arhiv Pomorskog muzeja Jugoslavenske akademije znanosti u Splitu. Napominje se, da je u razdoblju 1923–1941. godine dezertiralo ukupno s jugoslavenskih brodova 1576 pomoraca.

Neki se Olibljani u iseljeništvu posvećuju pomorstvu. Ima ih dosta, koji su ukrcani na ribarskim brodovima, koji plove iz San Pedra za Aljasku. U Južnoj Americi radio je kao pomorski strojar Atilio Škaljko pok. Mate, a Ante Telesmanić Antin uposlen je kao pomorski strojar u Sjevernoj Americi. Nikola Telesmanić Antin, rođen 1922. godine na Olibu, koji je kao dječak emigrirao u Ameriku, zapovijedao je 1955. godine parobrodom »Robin Trent« društva »Seas Shipping Co.« iz New Yorka. Tim brodom od 12.680 tona nosivosti, sagrađenim u Tacomi 1943. godine, kap. N. Telesmanić dovezao je polovinom rujna 1955. godine teret iz New Yorka u Rijeku.[38] Kao kapetan na američkim brodovima plovi i Mihovil Bončić pok. Grgura.

BRODARSTVO

Kako se iz prednjeg izlaganja vidi, bilo je u 17. i 18. stoljeću nekoliko pomoraca, koji su bili i vlasnici brodova, paruni. Koliki su bili brodovi tih olipskih paruna, nije nam poznato, ali smatramo, da su bili manji brodovi, koji su služili za priobalnu plovidbu, većinom za prijevoz drveta.

Među prvim brodovima na početku 19. stoljeća nalazimo braceru »Giuseppina« vlasništvo paruna Ivana Rado (tačnije Radov), kojeg vidimo da tokom 1833. i 1834. godine prevozi drvo, vino i rakiju iz Oliba u Zadar.[39]

Prema službenim podacima[40] na Olibu je bilo u razdoblju od 1894. pa do 1913. godine registrirano brodova u maloj obalnoj plovidbi i čamaca ovako:

Godina	Mala obalna plovidba			Čamci		
	Broj brodova	NRT	Posada	Broj	NRT	Posada
1894.	12	64	24	29	38	58
1897.	10	64	22	29	38	58
1904.	8	66	10	28	38	56
1907.	7	63	9	28	38	56
1913.	2	17	5	9	20	17

Broj se ribarskih čamaca, kojih prikaz nije naveden u prednjoj tabeli, kretao između 1 do 7 jedinica. Međutim, sve do 1905. godine na Olibu nisu bilježeni posebno ribarski čamci. Zanimljivo je, da Silba u tom istom vremenskom razdoblju posjeduje mnogo manji broj brodova male

[38] O boravku tog broda u riječkoj luci napisao je vijest Radojica F. Barbalić u časopisu »Pomorstvo«, broj 9, 1955., str. 337.

[39] »Gazzetta di Zara«, 1833. i 1834. godine.

[40] »Annuario Marittimo«, Trst, 1894.–1913. godine.

obalne plovidbe. Silba ima 1894. godine najveći broj brodova male obalne plovidbe, i to 7, a u razdoblju od 1905. pa do 1909. godine svega jedan brod, a poslije ovog razdoblja nijedan.

U tom razdoblju do 1918. godine Olibljani najviše prevoze drvo za Zadar, a brodovi su im zalazili i do Skradina, kamo su prevozili žito na meljavu.[41]

U razdoblju između dva rata (1918–1941 godine) broj i tonaža olipskih brodova i čamaca (bez ribarica) kretao se ovako:

Godina	Velika obalna plovidba		Mala obalna plovidba		Čamci	
	Broj brodova	NRT	Broj brodova	NRT	Broj	NRT
1925.	—	—	7	70	44	51
1928.	—	—	6	65	11	18
1931.	—	—	4	49	13	18
1934.	—	—	3	43	12	15
1936.	1	174	1	10	14	17
1939.	1	174	—	—	13	12

Iz prednje tabele vidi se, da se po prvi put pojavljuje i brod upisan u kategoriju velike obalne plovidbe, što dotada nije bio slučaj. Broj se ribarica u razdoblju od 1928. do 1939. godine kretao između 40 do 45 jedinica.

U tom spomenutom razdoblju između dva rata kao potpuni vlasnici brodova pojavljuju se braća Ante i Nikola Kleva pok. Ante, koji su posjedovali brod »Božić« od oko 20 tona nosivosti. Ivan Kleva pok. Marijana posjedovao je od 1922. do 1928. godine brod »Ivanica« od 30 tona nosivosti. Prevozio je tim brodom cement iz Splita, a iz Oliba drvo, ali kad su poslovi išli slabo, brod je prodao. Zabilježit ćemo i vlasnike trabakula Nikolu Cukara pok. Ivana i Jakova Klevu. Marijan Grandov pok. Josipa posjedovao je brodove »Sv. Nikola«, »Mali Ivo« i »Jelu«. Ovaj posljednji spomenuti motorni jedrenjak »Jela«, koji je imao 34 NRT, potonuo je 7. prosinca 1934. godine pri ulasku u luku Rab. Šteta, koja je nastala gubitkom broda, iznosila je za brod 280 tisuća, a za teret 16 tisuća dinara.

Uloga Olibljana kao pomoraca, naročito gledajući u relaciji s ostalim bližnjim otocima, nije toliko značajna ni po broju ni po veličini brodovlja, a ni po ulozi brodarstva u privredi samog otoka. Uloga Olibljana više je značajna u brodarstvu ostalih susjednih otoka. Naime Olibljani se pojavljuju kao suvlasnici brodova Ista i Molata. Olibljani, uglavnom

[41] Više puta su čamci prevozeći stoku u blizini otoka nastradali. Tako je zabilježeno, da je gaeta »Mara« od 8 tona nosivosti nastradala zbog jakog sjeveroistočnog vjetra 10. studenog 1896. godine. Šteta je i za brod i za teret iznosila 300 forinti, što je bila dosta zamašna svota (»Annuario Marittimo«, Trst, 1898., str. CXXV.)

pomorci, pošto bi neko vrijeme proveli u Americi, vraćali su se na svoj rodni otok. Teškom mukom zarađeni novac oni su ulagali u brodove. Organizaciju posla preuzeli su uglavnom Iščani, koji su se pokazali kao veoma vješti i sposobni brodari.[42] Olibljani ne samo da su kupovali pojedine dijelove broda (karate), već su pozajmljivali novac Iščanima i Molaćanima, da bi mogli i oni kupiti brodove. Uložen novac, osim u slučaju parobroda »Olib«, dobro se isplatio. Iščani su vodili poslovanje na zadovoljstvo svih karatista iz Oliba, te za vrijeme njihova zajedničkog poslovanja nije se nikad pojavio neki sukob ili neko nezadovoljstvo.[43]

Svi su brodovi, u kojima su suvlasnici Olibljani, upisani bili u matičnu luku Ist ili Molat. Jedini brod, koji je bio upisan s lukom pripadnosti Olib, bio je motorni jedrenjak »Triglav«. Taj jedrenjak, građen iz drveta u Verazze (Italija) 1920. godine bio je opremljen sa tri jarbola, te je posjedovao motor od 120 IKS. Netto registarska tonaža iznosila je 173, a brutto tonaža bila je 231. Nosivost je bila 420 tona. Kupoprodajni ugovor bio je sklopljen u Rovinju 8. ožujka 1935 godine, a provedba u upisnik jugoslavenskih brodova velike obalne plovidbe izvršena je 3. lipnja 1935. godine. Brodom je zapovijedao Božo Stipičević Kažimirov iz Oliba. Za vrijeme Drugog svjetskog rata bio je brod na dan 19. svibnja 1941. godine rekviriran u Veneciji od talijanskog Ministarstva ratne mornarice, te je naša posada bila iskrcana. Dana 13. srpnja 1943. godine brod je bio brisan iz upisnika brodova, jer je nastradao zbog ratnog događaja. Brod je potonuo u vodama sjeverne obale Afrike. Prema vlasničkom listu izlazi, da je od ukupno 9 karatista iz Oliba bilo njih 7. Ostala dvojica karatista bila su iz Ista. Iz Oliba su bili ovi karatisti: Božo Budeša, Marija Stipičević ud. Bože, Luka Cukar (zastupnik karatista), Šime Stipičević, Marija Telesmanić ud. Gašpara, svi sa po dvije četrnaestine karata. Dalje su bili Marijan Barulić i Šime Kleva svaki sa po jednom četrnaestinom. Dva ostala karatista Marin i Krsto Gojdanić, oba iz Ista, posjedovali su svaki po jednu četrnaestinu broda.[44]

Dana 23. travnja 1926. godine bio je upisan u upisnik brodova velike obalne plovidbe parobrod »Olib«,[45] luke pripadnosti Ist. Taj je parobrod bio bivši njemački brod »Marianne« sagrađen u Dundee 1883.

[42] Oliver Fijo, Pomorstvo otoka Ista, Radovi Instituta Jugoslavenske akademije u Zadru, Zagreb, 1957., sv. III., str. 241.

[43] Ove navode piscu su potvrdila dva glavnija olipska karatista Božo Budeša i Marija Stipičević.

[44] Prijepis iz upisnika brodova velike obalne plovidbe kod Uprave pomorske oblasti srednjeg Jadrana u Splitu, uložak br. 6.

[45] Podaci iz upisnika brodova velike obalne plovidbe kod Pomorske oblasti sjevernog Jadrana na Rijeci, str. 21. Iz navedenog upisnika vidimo, da su tim parobrodom zapovijedali: Vicko Šoletić iz Orebića (1925 i 1926), Rudi Milat iz Žrnova na Korčuli (1927), Josip Apolonijo iz Prčanja (1927), Valerijan Vranić iz Kostrene sv. Lucije (1928–1929), Mate Šarinić iz Kostrene sv. Lucije (1930) i Veljko Haggia iz Orebića od 1930. godine.

godine, te je pri kupnji bio već star oko 43 godine. Imao je 887 Brt, 500 Nrt, a nosivost mu je iznosila 1.200 tona. Brod je bio 14. veljače 1933. godine prodan kao staro željezo za demoliranje. Ukupno je bilo 11 karatista, i to tri iz Oliba, četiri iz Ista, dva iz Molata, jedan iz Zapuntela i jedan iz Brgulja. Iz Oliba su bili karatisti: Anton Marijan Bončić pok. Gašpara sa 4 i 8/16, Ivan Gregov pok. Ivana sa 3 i 1/16 i Ivan Šimun Kleva pok. Marijana sa 3 i 1/16. Ukupno su Olibljani imali u ovom parobrodu 10 i 10/16 karata. Zastupnik karatista bio je do 1927. godine Dinko Ante Kozulić iz Ista, a od te godine pa do prodaje Šimun Ivan Kleva.[46] Međutim, nešto radi starosti i neekonomičnosti tog parobroda, a nešto zbog slabog poslovanja, karatisti su izgubili dosta uloženog novca.

Motorni jedrenjak »Orjen«, luke pripadnosti Ist, brod čelične konstrukcije, kupljen 1926. godine bio je vlasništvo njih 12 karatista. Od tih 12 karatista na Olibljane su otpadala tri karatista, i to: Božo Budeša pok. Jakova sa 1 1/2, Marija Stipičević ud. Bože sa 1 1/2 i Ante Košćica Šimin sa 2 karata. Ukupno su Olibljani bili zastupani u tom brodu sa 5 od ukupno 24 karata. Ostalih 16 karata posjedovali su osam Išćana i jedan Molaćanin, koji je posjedovao tri karata.[47]

U motornom jedrenjaku »Velebit« od 180 tona nosivosti, luke pripadnosti Ist, sagrađenom 1909. godine u Malom Lošinju, karati su bili podijeljeni na sedam osoba. Od tih sedam karatista na Olibljane je otpadalo dvoje, i to Božo Budeša pok. Jakova i Marija Stipičević, koji su posjedovali svako po 4 karata. Ostali karatisti bili su iz Ista.

Kod motornog jedrenjaka »Jela«, luke pripadnosti Molat, brod od 336 Brt, 500 tona nosivosti, sagrađenog u Gronigenu 1908. godine, bilo ih je 13 karatista 1927. godine. Od tih 13 karatista jedan je bio iz Oliba, i to Mate Frantin sa 2 i 4/10. Ostali karatisti bili su njih osmorica iz Molata, jedan iz Zapuntela, jedan iz Velog Polja, jedan iz Brgulja i jedan iz Ista. Godine 1938. taj je brod prešao u potpuno vlasništvo karatista iz samog Molata.

I na motornom jedrenjaku »Labud«, luke pripadnosti Ist, brod od 300 tona nosivosti, 185 Brt, sagrađenom u Savoni 1902. godine, kupljenom 1925. godine, bili su u udjelu vlasništva pored tri Išćanina, jednog

[46] Danas ime »Olib« nosi ribarski brod vlasništvo Poljoprivredne zadruge u Pagu. Brod ima 20 Brt, a sagrađen je u Malom Lošinju 1947. (Pomorski godišnjak 1956., str. 104–105.)

[47] Ivan Kleva pok. Marijana u Olibu, kućni broj 252, posjeduje uljenu sliku, koja prikazuje parobrod »Olib«. Na dimnjaku broda je znak »K« (Kleva). Ulje na drvetu, dimenzije 70×45 cm. Slika je rađena 1938. godine, t. j. poslije prodaje i demolacije broda, vjerovatno na temelju neke fotografije. Kod Marije Stipičević u Olibu nalaze se dvije uljene slike m. j. »Triglav«, dimenzije cca. 45×25 cm. Sve spomenute slike rađene su primitivno te nemaju likovnu već samo dokumentarnu vrijednost. Po crkvama se nije našlo zavjetnih slika pomoraca. U stanu župnika don Jure Luše nalazi se rukom rađena slika p. b. »Jurko Topić«, koju je dao izraditi njegov brat pomorac.

iz Zapuntela i jednog iz Premude, još i dva Olibljanina, koji su posjedovali ukupno 9 i 6/10 karata. Udjel Olibljana u tom brodu bio je 39,5%.

Pored spomenutih B. Budeše, M. Stipičevića, Šime i Ivana Kleve, Ante Bončića, Ivana Gregova, Ante Košćice, Šime Stipičevića pok. Jakova, davali su novac za nabavu brodova i Ivan i Šime Bončić, Josip Škropanić i Miro Cukar.[48]

Po svršetku Drugog svjetskog rata bila su kupljena dva manja broda. Prvi bi bio m. j. »Serafin« od 52 Brt i 20 Nrt, koji je bio upisan u registar 26. siječnja 1948. godine. Vlasnici su bili Marijan Bolobarić i Mate i Ante Pulišić, svi iz Oliba. Drugi bi bio motorni jedrenjak »Rodolfo« od 35 tona nosivosti, sagrađen u Piranu 1885. godine. Zapovjednik tog broda bio je Božo Kleva pok. Nikole, koji je istovremeno bio i suvlasnik broda. Drugi suvlasnik tog broda bio je Božo Budeša pok. Jakova s 12 karata, t. j. za polovinu broda. Oba su ta broda bila kupljena za Drugog svjetskog rata.

Prema službenim podacima Uprave pomorstva i riječnog saobraćaja 1956. godine bio je upisan samo jedan brod s lukom pripadnosti Olib. To je brod male obalne plovidbe »Tramontana« od 20 tona nosivosti. Vlasnik je tog malog motornog jedrenjaka Krsto Telesmanić iz Oliba.

Brodogradnje u Olibu nema. Našlo se u upisniku čamaca Lučke ispostave u Silbi, da su neki čamci sagrađeni na Olibu (pašara »Marija« 1926. godine, čamci »Pina« 1925., »Sv. Ante« 1934., »Jakomina« 1934. godine) i kao graditelja nalazimo Matu Vukasa pok. Šime iz Premude, koji bi, kao i brodograditelji iz ostalih okolnih otoka (Sali i ostala mjesta) dolazili povremeno na Olib graditi i popravljati čamce. Neki su Olibljani sami sebi gradili.

»Iako su vode oko otoka Oliba bogate ribom, ribarstvo nije razvijeno kao obrt. U područje tog otoka zalaze ribari s drugih obalnih područja, a često se vide i Krapljani, koji dolaze vaditi spužve. Olibljani imaju relativno velik broj čamaca. Ti im čamci služe, da se bave sitnim ribolovom, kojim podmiruju samo kućnu, domaću potrebu. Čamci im također služe, među ostalim, da dvaput na godinu prebacuju stoku na obližnje otočiće radi ispaše. To prebacivanje stoke vrši se u proljeće i u jesen, a tokom ljeta čamcima se povremeno mještani prebacuju, da pogledaju i pregledaju stanje stoke. Koncem 1955. godine na Olibu je bilo 41, na Silbi 35, a na Premudi 12 čamaca. Ribarica na Olibu nije u tom vremenu bilo registrirano.

[48] Božo Budeša izjavio je, da je uložio bio oko 4000 dolara u brodove.

Tokom Narodnooslobodilačke borbe Olib je također odigrao važnu ulogu, jer se taj otok nalazi na prometnom putu za sjeverni Jadran. Otok Olib bio je važna etapna tačka u povezivanju između Dugog otoka, gdje se početkom 1944. godine nalazila Komanda II. Pomorskog obalnog sektora, i Hrvatskog primorja, naročito otoka Krka.

Dana 27. travnja 1944. godine zarobljen je bio njemački naoružani brod od 150 tona »Bianca Stella«, koji se bio usidrio u uvali Sv. Nikole na otoku Olibu. U zarobljavanju tog broda učestvovale su posade patrolnih čamaca P. Č. 3 i P. Č. 4 kao i borci iz sastava partizanske straže otoka Oliba. Tada je bio zarobljen 1 oficir i 14 podoficira Nijemaca, a 4 Nijemca poginula su u borbi. Na jugoistočnom rtu Oliba bio je potopljen i neprijateljski tegljač »Costante«.

Na ulazu u luku Olib poginuo je prvi Narodni heroj JRM Vlado Bagat, rođen u Splitu 1915. godine. Vlado Bagat vraćao se u noći između 31. svibnja i 1. lipnja 1944. godine s otoka Krka u Štab II. pomorskog obalnog sektora, koji se tada nalazio na Dugom otoku. Ne znajući, da su se Nijemci ponovo iste noći iskrcali na otok Olib, u rano jutro 1. lipnja Bagat je bio na ulazu u luku sačekan u zasjedi i ubijen skupa s ostala tri mornara.[49]

Ukupno je u NOB-i na moru sudjelovalo oko 15 do 20 Olibljana, a u mornaričkoj pješadiji ih je bilo oko 40. Poginulo je 15 Olibljana.

U rujnu 1944. godine Komanda i jedinice II. sektora prešle su na Ist i počele su taj otok utvrđivati. Zbog blizine utvrđenog Ista otok Olib je postao uporište, s kojeg su se slobodno održavale veze s Kvarnerskim otocima, prebacivala hrana, dovozili novi borci, sakupljali podaci o neprijatelju sa čitavog područja sjevernog Jadrana. Za to vrijeme bilo je u tom sektoru, pored navedenih događaja, još niz manjih i većih okršaja i akcija.[50]

*

Pomorstvo se na našoj obali razvijalo i razvija prema specifičnim uvjetima svakog naselja ili područja. Opća privredna karakteristika i prirođena naklonost daje svoje obilježje.[51] Svaki naš otok naizgled je isti ili sličan drugome. Međutim, svaki od njih predstavlja posebnu cjelinu sa svojim vlastitim posebnim problemima i svojom vlastitom

[49] Branko Mamula, »Narodni heroj Vlado Bagat«, časopis »Jugoslavenski mornar«, Split, broj 9, 1950. i brošura »Članci i dokumenti iz NOB-e na moru«, Split, 1951.

[50] Članci u brošuri »Iz oslobodilačkog rata na Jadranu«, (Split, 1953), B. Mamula, »Povodom desete godišnjice Drugog pomorskog sektora«, str. 13–14 i Orfeo Tićac, »Veze s Krkom i Unijama«, str. 35–40.

[51] Oliver Fijo, Pomorstvo zadarske regije, str. 272–273.

posebnom značajkom. Promatrajući otok Olib kroz prizmu pomorstva, iako je ono od svih ostalih privrednih grana najslabije na tom otoku zastupano, ipak možemo dobiti približnu sliku svih prilika i odnosa na otoku. Pomorstvo je privredna grana, koja ima jakog utjecaja i na društvene i na socijalne prilike i odnose.

Olib je izrazito poljoprivredni otok. Pomorska prošlost i tradicija nije toliko bogata ni blistava. Ona je više nego skromna, naročito u odnosu na druge susjedne i bliske otoke, koji bi radi svog geografskog položaja i po svojoj privrednoj strukturi morali biti slični s Olibom. Ipak se i na Olibu pomorstvo pojavljuje. Istina to se pomorstvo pojavljuje u drugom obliku, te je i njegov utjecaj i značaj drukčiii nego na drugim otocima, naročito zadarskim. U običajima, u odnosima, u kućama i oko kuća ne vidi se dominantni utjecaj pomorstva. A ne vidi se toliko ni utjecaj Amerike.

Pomorstvo se na tom otoku pojavljuje povremeno i isto tako im služi – u odnosu na druge jače privredne grane, zemljoradnju i stočarstvo – kao dopunsko zanimanje stanovnika. Više su usmjereni prema zemlji nego prema moru. Razni faktori su utjecali na to usmjeravanje. U prvom redu tradicija i naklonost prema poljoprivredi, koju su donijeli iz starog im zavičaja, iz Vrlike. Socijalni i društveni odnosi, koji su naročito u prošlosti bili jače isticani u odnosu na pomorsku Silbu, također su uvjetovali slabiju orijentaciju prema moru. Pritom treba uzeti u obzir, da su Olibljani tek početkom ovog stoljeća uspjeli da otkupe svoj otok, svoju zemlju.

Ako uspoređujemo otoke Olib, Silbu i Ist, otoke, koji leže blizu jedan do drugoga, tada će nam slika biti uočljivija. Silba je bila izrazito pomorsko mjesto, tip naselja je zbijen, kulturni nivo stanovništva, naročito u doba cvata pomorstva, bio je visok. Ali Silba izumire. Nestalo je pomorstva, a zemlja je – slično kao i na Istu – veoma škrta. Ist je također pomorsko mjesto, ali po pomorstvu mlađe od Silbe. Ali značaj pomorstva na tom otoku nije ništa manji, nego što ga je bilo u daljoj i bližoj prošlosti. Ist je tip zbijenog naselja, a poljoprivreda ne može da podmiri ni domaću potrebu. Ali sa svim tim, zahvaljujući pomorstvu, Ist napreduje, pučanstvo se ne smanjuje, kuće se grade i osjeća se jaka društvena aktivnost.

Olibljani traže nove mogućnosti u stranom svijetu te se iseljavaju. I Iščani se iseljavaju, ali se iseljavaju povremeno. Jer pomorac je privremeni i povremeni iseljenik. Olibljani se iseljavaju trajno, te se možda pokoji pri kraju života vrati na svoj rodni otok. Olibljani iseljenici pomalo zaboravljaju svoj kraj. Ima obitelji iz Oliba, kojih prezimena danas možemo naći samo u Americi (Žunić, Barnabić, Lobin i t. d.). Međutim, Iščani kao pomorci vraćaju se u svoje rodno mjesto. Donose sa sobom ne samo zaradu, već ploveći po svijetu dosta toga vide i nauče. Iščanski pomorci navraćaju se na svoj otok još u punoj vitalnoj snazi te aktivno sudjeluju u unapređenju mjesta. Njima Ist predstavlja

jedini dom, jer tu ostavljaju ne samo dalju, već i svoju najbližu rodbinu: ženu i djecu. Međutim, Olibljani u stranom svijetu osnivaju svoju porodicu. Starog se kraja sjećaju šaljući novac i materijal svojima u Olib. Ali, sam novac i materijal ne daje sve. Potrebni su ljudi, koji bi donijeli i primijenili stečeno znanje u stranim zemljama. Napredak mjesta i razvoj brodarstva u Olibu uglavnom je zasluga onih Olibljana, koji su se u mlađim danima vratili u svoje mjesto te su pored novca donijeli i iskustvo. Iseljenici povratnici ulagali su i pozajmljivali novac za nabavu brodova. Tim su postignuta dva cilja: prvo, da im novac nije ležao mrtav, jer je bio uložen u jedinu, ali vrlo rentabilnu privrednu granu, a drugo, da su Išćani i Molaćani došli do početnih kapitala potrebnih za razvoj brodarstva. Tako je uz organizaciju i vješto poslovanje Išćana i Molaćana i uz početni kapital Olibljana bila stvorena jedna od najvećih flota motornih jedrenjaka na našoj obali u razdoblju između dva rata.

Olib je otok relativno bogat. Stanovnici su vrijedni i radišni ljudi, o čemu nam svjedoči ne samo uredno i savjesno vođenje poljoprivrede, već su kao takvi stekli vrlo lijepe položaje i zanimanja u iseljeništvu. Iako je tradicija i naklonost prema zemlji jača od one prema moru, ipak se vidi iz prednjeg izlaganja, da odnos prema moru nije sasvim negativan. Pomorstvo nije bilo niti bi trebalo da bude u budućnosti osnovna grana zanimanja stanovnika otoka Oliba, kao što je danas to slučaj na Istu ili kao što je to bio slučaj u prošlosti na Silbi.

Olib, Ist i Silba, uzeti u ovom razmatranju samo kao primjer, pokazuju nam, da svaki otok treba posebno sagledati i proučiti. Svaki otok ima svoju problematiku i svoj način rješavanja tih svojih problema. A najveći problem današnjeg Oliba jest opadanje broja stanovnika. Pomorstvo Oliba nije značajno, ali bi možda moglo da odigra veću ulogu, jer za to postoji dobra, iako mala, osnova. Možda bi se kroz pomorstvo mogao riješiti i najvažniji današnji problem tog otoka.

SUMMARY

OLIB'S POSITION IN MARITIME AFFAIRS

The island of Olib is situated about 28 nautical miles north-west of Zadar, and is one of the total of 68 settled islands of the eastern coast of the Adriatic. Its circumference amounts to 31.5 km., or 17 nautical miles. The surface of the island exceeds 26 km². Olib lies on the important sea route between Zadar and the Bay of Kvarner.

Olib's present inhabitants came to the island in 1476, fleeing before the invading Turks from their old-time dwelling-place on the Cetina, in the environs of Vrlika. In 1527, the island's population numbered

444; in 1913, 2,030; in 1954, 789. The economic structure of this island is expressly agricultural. The islanders' most important source of income is forestry, followed by animal husbandry.

During the period 1928–1939, the home-trade goods traffic in Olib's harbour amounted to 2–3,000 quintals annually, while a total of 6–8,000 quintals was exported. Merchandise intended for foreign markets was leaving the island mostly on motor sailing-vessels, wood being the chief item exported. Up to 1918, most of the wood was carried to Zadar, but since that year this commodity has been exported to Italy (Venice, Chioggia, Ancona). In 1956, a total of 925,150 kgs. of firewood was exported to Italy. Between 1951 and 1955 it was being exported under the Italian flag, while since 1956 this operation has been performed by the use of Yugoslav ships.

The first harbour-master's office on Olib was established June 1st, 1830, but as early as 1838 it was transferred to the island of Premuda. Until 1876, there was but one official on duty in Olib's harbour; since that year all maritime-administrative services related to Olib have been performed by the harbour-master's sub-office on the island of Silba.

Olib's seafarers are mentioned as far back as the middle of the 17th century. Records state that up to the first half of the 19th century there were 14 so-called »paruns« or administrators of short-distance coasting, who at the same time were shipowners. The same records likewise state that quite a number of Olib seamen have lost their lives at sea and in domestic and foreign harbours (Livorno, Near East, Zlarin; Jelsa). There were several Olib seamen in the 19th century who sailed on distant-trade sailing-vessels of Lošinj and Rijeka as well as on Lloyd's steamers. During the period 1923–1943, thirteen Olib men qualified as coasting administrators, one man as marine machinist. During the same period 89 marine certificate-books were issued. During the period 1946 – beginning of 1957, there were issued 27 marine certificate-books, while two persons qualified. Some of the Olib people living in the United States are likewise concerned with shipping and fisheries. Thus it is worth while noting that Cpt. N. Telesmanić is a master on steamers of the Seas Shipping Co., New York. To-day, there are four masters of coasting vessels who come from Olib and are sailing the Adriatic. The Jugolinija Shipping Co. employs one, the Jadrolinija Shipping Co. seven seamen from Olib.

During the period 1894–1913, there were registered in Olib 12–2 short-distance coasters, during the 1925–1934 period, 7–3 such ships. In 1935, the islanders acquired their first long-distance coaster – the »Triglav«. She was a motor sailing-vessel of 420 tons carrying capacity. The islanders' money had been earned during their stay abroad, and it was used for buying ships. Thus the Olib people, together with the inhabitants of the islands of Ist and Molat, were the founders between the two World Wars of the largest fleet of motor sailing-vessels in the

Adriatic. At the same time the inhabitants of Olib co-owned one steamer (the »Olib«, Ist), three sailing-vessels from Ist, one from Molat. In 1957, there was registered on Olib one short-distance coaster of 20 tons burden.

There is no shipbuilding on Olib, while the island's fisheries – not being developed as a trade – are but of local interest.

In the course of the 1941–1945 War the island of Olib was a significant communication point; it linked the North Dalmatian islands with the Bay of Kvarner and, most especially, with the island of Krk and the Croatian Littoral. The first of June, 1944, marked the death, occurring in the entrance to Olib's harbour, of Vlado Bagat, the first People's hero of the Yugoslav Navy.

Olib is an expressly agricultural island, its maritime past and tradition not being too conspicuous. Thus it happens that only from time to time the sea assumes an importance, serving the islanders to derive but an additional subsistence from.