

НЕБОЛША РАШО

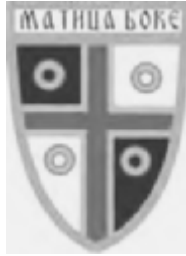
Капетан Илија Дамјановић



ТИВАТ, 2015.

Небојша Рашо
Капетан Илија Дамјановић

Издавач:
Матица Боке
Тиват



Уредник:
Жељко Комненовић

Насловна страница:
Капетан Илија Дамјановић

Е-mail аутора:
rnebojsa@t-com.me

Штампа:
Биро КОНТО Игало

Тираж:
300

Небојша Рашо
Капетан Илија Дамјановић

Тиват, 2015.

Заборављени херој битке код Фокландских острва из Лепетана

Док се у свијету разним публикацијама, ТВ емисијама и издавачким пројектима обиљежава стота годишњица од избијања Првог свјетског рата, домаћа историографија и публицистика заборавила је капетана Илију Дамјановића са Лепетана, морског вука који је прије 100 година „уловио“ најтраженију флоту у Великом рату ескадру њемачког адмирала Максимилијана фон Шпеа.

Граф Шпе са својом источно-азијском ескадром ратних бродова харао је током 1914. године водама Атлантика. Скоро да није било савезничког конвоја који није био уништен од стране флоте која је постала страх и трепет за поморце. 1. новембра легендарни њемачки адмирал фон Шпе у бици код Коронела до ногу је потукао британску флоту под командом контраадмирала Кредока који је том приликом погинуо. Један од највећих пораза британске флоте био је врућ шамар британском Адмиралитету, па је је први лорд Адмиралитета, Винстон Черчил послао казнену експедицију од чак 56 ратних бродова која је преко мјесец дана безуспјешно трагала за Шпеовом флотом око обала Патагоније и Аргентине.

На историјску сцену у том часу ступа одважни бокељски капетан Илија Дамјановић који је био заповједник трговачког пароброда „Rawson“ аргентинске компаније „Compania Argentina de navegación a vapor Nikolas Mihanović“. Пловећи на редовној линији Буенос Аирес – Патагонија – Тиера дел Фуего код забаченог острва Пиктон уз чилеанску обалу капетан Дамјановић је успио оно што данима није успјевало британској ескадри. Тога 4. новембра изјутра је пловио уобичајеном рутом међу хиљадама острваца, гребена и тјеснаца код самог Магелановог пролаза када је јужно од острва Пиктон угледао обресе флоте најчувенијег њемачког адмирала Првог свјетског рата.

Не осврћући се на панику путника на броду којих је било око 300, Илија је ризиковао свој, живот путника и посаде као и сам пароброд и скренуо са руте да би пратио њемачку флоту, а затим је податке о кретању и позицији њемачких ратних бродова прослиједио једном британском броду на кога је успут налетио.

Дамјановићев подвиг био је увертира за велику побједу енглеске морнарице на адмиралом фон Шпеом у бици код Фокландских острва 8.децембра 1914. године.

Под командом вицеадмирала Довтона Стардија била су два најмоћнија бојна брода британске флоте „Инвизибл“ и „Инфлексибл“ као и све остале поморске снаге у Атлантском океану, па су њемачки оклопни крсташи „Гнајзенау“ и „Шарнхорст“, лаке крстарице „Нирнберг“, „Лајпциг“ и три транспортна брода завршили на дну. Од цијеле фон Шпеове ескадре успела је да побјегне, захваљујући мраку, једино лака крстарица „Дрезден“ која је потопљена 14.марта 1915. године код чилеанског острва Мас а Тјери.

Када је њемачка ескадра уништена, капетан Дамјановић се са својим бродом Равсон вратио у Буенос Аирес гдје му је приређен величанствен дочек. О бици у којој је са својим командним бродом „Шарнхорст“ потонуо адмирал фон Шпе са своја два сина и 2.200 њемачких морнара мјесецима се писало у енглеској, америчкој и француској штампи. Осим новинских чланака у којима се истицала његова храброст, писмене захвалнице енглеског посланика у Буенос Ајресу, представника савезничких влада и предлога за орден, капетан Илија никад није одликован за овај подвиг. Енглеска амбасада упутила је писмени захтјев влади у Лондону за одликовање Илије Дамјановића, али се Лондон оглушио о овај позив.

Путнички брод „Rawson“ постаје транспортни брод Ратне морнарице, а Илија Дамјановић за његовим кормилом редовно превози залихе савезницима од Аргентине до Европе. 17. фебруара 1916. године Дамјановић у Бискајском заливу судара се са њемачком подморницом. Капетан „Rawsona“ узима подморницу на нишан крменог топа који је уграђен на брод и онеспособљава је за пловидбу док у помоћ нијесу пристигли француски ратни бродови.

Аргентина се одужила бокелском морском вуку тако што је читаву једну авенију назвала именом „Eliasa Damianovicha“. На иницијативу њемачког амбасадора у Аргентини, Лизбурга Њемачка је расписала потјерницу за Илијом Дамјановићем. Занимљиво је да су Дамјановићи страховали за Илијину безбједност и током Другог свјетског рата, јер је капетан са Лепетана био истакнути патриота и слободар. Капетан Дамјановић провео је у компанији Николаса Михановића аргентинског бродара поријеклом из Задра, преко 20 година заповједајући најлукузним паробродима „Равсон“ и „Примеро“ запошљавајући велики број људи из Боке, Србије и Црне Горе који су почетком прошлог вијека долазили у Аргентину трбухом за крухом. Дамјановић је био изузетан поморац са завршеном Поморском академијом у Буенос Ајресу, али и велики ерудита, југословенски и српски патриота и друштвено политички радник. Говорио је и писао шпански, португалски, италијански, енглески, француски, латински језик а споразумијевао се на руском и арапском језику.

Наши исељеници Дамјановића који је био настањен у луксузном дијелу Буеноса Ајреса у кварту Авеланеда бирају за предсједника Српско-хрватске исељеничке странке и на тој дужности је остао до 22.априла 1923. године када је на велику молбу своје сестре Ане одлучио да се врати у домовину. Био је члан удружења „Друштво Србија“ у Буенос Ајресу, помагао штампање часописа „Јадран“, члан удружења „Бранитеља слоге“, лични пријатељ са предсједницима влада Аргентине, Парагваја и САД, крштени и вјенчани кум бројних исељеничких породица. Помагао је Црвени крст Србије и Црне Горе и борце на Солунском фронту. По повратку у Боку годинама је предсједавао „Бокелском организацијом исељеника“ чије је сједиште било у которској кафани „Дојми“. Један је од заслужних за отварање поште у Лепетанима, предсједавао је одбором родитеља у Основној школи у Лепетанима, сарађивао са Удружењем поморских капетана из Дубровника. Био је велики црквени добротвор, члан црквених одбора у Јошици и Тивту, пријатељевао са бококоторским епископом Кирилом и дон Ником Луковићем. Био је кум са др Симом Милошевићем.

Због заслуга за оснивање Краљевине Југославије одликован је орденом Белог орла које му је уручио министар за социјалну политку и његов пријатељ Мирко Комненовић, а краљевска кућа Карађорђевића га је молила да буде капетан краљевске јахте „Вила“ што је одбио због позних година.

У Боку се вратио са богатом библиотеком, а његова унука Марија са сјећа да је у недостатку сна ноћи проводио пишући и читајући. Оженио се у 61. години и добио троје дјеце. Умро је 1953. године и сахрањен на породичном гробљу цркве Свете Недјеље на Јошици. Занимљиво је да је и његов син Илија Дамјановић био дугогодишњи поморски капетан на којој „Југооцеанији“.

Илија Дамјановић био је потомак фамилије која је дала десетак чувених капетана, бродовласника и поморских официра. Породица Дамјановић поријеклом је испод Острога, а у Боку се доселила измеђи 1680. и 1700. Име капетана Илије Дамјановића помиње се у бројним поморским енциклопедијама. Држава се никад није одужила за његове бројне заслуге. Крај живота дочекао је уз скромну пензију која је по свједочењу породице одговарала пензији обичног обалског радника.

Један од најважнијих задатака Матице Боке је очување историјског наслеђа и чување од заборава дјела знаменитих Бокеља међу којима истакнуто мјесто припада капетану Илији Дамјановићу. Његова животна прича је апотеоза бокељског начина живота, јунаштву, подвижништву, заједништву и солидарности без националних и вјерских граница. Данас су то све нажалост, листом заборављене вриједности, али на њима почива прошлост и будућност Боке којој. Овом књигом желимо да дамо свој допринос спознаји тих безвременских вриједности.

У Тивту новембра 2015.г.
Жељко Комненовић

Дамјановићи

Историја бокелског поморства у XX вијеку неправедно је запостављана. Бокелски поморци пловили су свим морима свијета, мада у то доба на туђим бродовима. У оба свјетска рата дали су допринос побједи савезника, а очигледан примјер за то је и подвиг капетана Илије Дамјановића.

О храбром дјелу капетана Дамјановића писали су Радован Ковачевић у књизи „Буктиње океана“ издатој у Београду 1972, Поморство из 1954, др Винко Форетић у Поморском зборнику 1962, Поморска енциклопедија 1955, Петар Филиповић у Исељеничком календару за Босну и Херцеговину 1971, монографија „Тиват“ 1983. и у новије вријеме Синиша Луковић у књизи „Поморска лица Боке Которске“ 2013. издање Књижаре СО и у Годишњаку Поморског музеја у Котору 2009. Као што видимо у Боки которској се о капетану Дамјановићу писало зачујуће мало.

По породичном предању Дамјановићи су у Боку доселили испод Острога између 1670. и 1680. године. Прво су се населили у Прчањ а одатле су се преселили у Лепетане. Дамјановићи славе Св. Јована, Сабор Св. Јована Крститеља, 20. јануара по Грегоријанском календару. У Лепетанима су становали у кући иза римокатоличке цркве Св. Антуна. Дамјановићи су јој завјетни и када је црква саграђена 1760. поклонили су главну олтарску слику која приказује Госпу од Розарија са св. Антуном и св. Домиником. Стално су се населили касније у кући у Лепетанима у којој се родио Илија Дамјановић¹. Пред кућом се и данас налази камено постоље за барјак са уклесаном годином 1793.

Дамјановићи су дали више поморских капетана и бродовласника. Помиње се патрун Видо Дамјановић. Њему је издата дозвола да исплови са барком и два друга за Далмацију 4. XI

¹ Подаци добијени од породице Дамјановић.

1719². Видо Дамјановић плови барком са два друга 1726. године. Патрун Марко Дамјановић плови из Албаније за Далмацију бродом пуним жита и свраћа у Херцег Нови 1732. Антун Марков Дамјановић и Видо Дамјановић били су власници тартана. Патрун Антун Дамјановић био је власник тартане од 400 стара носивости и шест чланова посаде, а Видо тартане носивости 1.000 стара са девет чланова посаде³.



*Породична кућа у Лепетанима у којој је рођен Илија
Дамјановић*

У XIX вијеку настављена је поморска традиција. Капетан Вицко Дамјановић помиње се 1837. као заповједник перашког пјелега. Божо Дамјановић, рођени стриц Илије Дамјановића, је од 1863. до 1868. заповједник и сувласник са 12 карата Шкуне „Libeveta Amalie“. Наредне три године заповједао је бриком „Giusseppe Nicolo“, а од 1871. до 1874. заповједао је полаком

² Ђорђе Milović, Boka Kotorska u doba Venecije, na izvorima mletačkih arhiva, Književni krug, Split, 2009, стр. 70.

³ Prof. dr Vladislav Brajković, Maksim Zloković, Pomorstvo i brodogradnja, Tivat, Književne novine, Veljko Vlahović, Beograd, 1983, стр. 186.

„Nazionale“. Божо Дамјановић био је 1873. сувласник полаке „Nazionale“ са 12 карата, док је други сувласник Palese de Pierina из Трста⁴. Од 1874. до њеног демолирања 1877. Божо је власник са свих 24 карата⁵.

За капетане дуге пловидбе квалифицирани су Лазар Филипов Дамјановић из Столива 1897, Мато Божов (Matteo di Natale) Дамјановић са Прчања 1885. и Вицко Трипов (Vinc. fu Trif.) Дамјановић са Прчања 1873⁶. Лазар, Мато и Илија Дамјановић су први рођаци.



*Породична кућа у Лепетанима са каменим постољем и
годином 1793.*

Мато Божов Дамјановић рођен је 19. новембра 1860. на Прчању. Као поручник пловио је на нави „Alessandra“ под заповједништвом капетана Шпира Радуловића. Мато Дамјановић такође је одселио у Јужну Америку и пловио на бродовима

⁴ Annuario Marittimo per l' anno 1873, Trieste, 1873, стр. XLII.

⁵ Siniša Luković, Kapetan Ilija Damjanović, GPMK LVII-LVIII, Kotor, 2009-2010, стр. 405.

⁶ Vesna Čučić, Bokelji između Boke i Trsta, Naše more, 52 (1-2)/2006, стр. 86.

у компанијама власника Јужних Словена. Био је познати пилот у Магелановом мореузу⁷. Умро је у Буенос Аиресу 1921. Његов син Божо био је капетан у трговачкој морнарици Аргентине.

У једном штампаном попису капетана дуге пловдбе трговачке морнарице Аргентине, на жалост без датума, поред Илије и Божа Дамјановића налазе се и имена Juan Mudrich, Liubimiro Siercovich, Gaspar Yugovic и Gaspar Zaputovich. У попису капетана обалне пловидбе налази се име Lucas Yovanovich.

Вицко Трипов Дамјановић (1848–1936) завршио је наутику у Котору. Био је од 1883. до 1889. заповједник барка „Обилић“. Ријеч је о једрењаку носивости 427 тона. Наредне двије године командовао је барком „Gjurko“. Дужност пилота–гвардијана обављао је 1896. у Херцег Новом. Као лучки капетан службовао је у Рисну, Улцињу, Бару, Котору и Бакру. Имао је више одликовања.

Лазар Дамјановић је од 1902. до 1914. пловио на паробродима аустријског „Аустријског Лојда“. Умро је у Столиву 1943.

Као што се види породица Дамјановић оставила је значајан траг у историји бокелског поморства. Илија Дамјановић наставио је поморску традицију својих предака, као што ће послје њега то учинити његов син Илија.

⁷ Марија Црнић Пејовић, Исељавање Бокелја до Другог свјетског рата, Бока 27, стр. 189.

Илија Дамјановић

Дјед Илије Дамјановића, Лука, рођен је 1793. на Прчању. Лука Дамјановић у браку са Аном Станковић имао је синове Филипа, Димитрија, Илију и Божицара. Димитрије Дамјановић рођен је 20. октобра 1832. на Прчању. Вјенчао се са Маријом Видовић 23. јануара 1866. у Ораховцу. Марија Видовић рођена је 26. марта 1840. у Ораховцу (умрла је 1891. у Лепетанима). Имали су синове Андрију, рођеног 16. фебруара 1867. у Лепетанима – умро 31. октобра 1937. на Малом Лошињу, Илију, рођеног 13. октобра 1868. у Лепетанима – умро 24. новембра 1953. у Лепетанима, Луку рођеног 2. јула 1871. у Лепетанима – умро 23. фебруара 1898. у Лепетанима и кћерку Ану, рођену 13. децембра 1881. у Лепетанима – умрла 20. јануара 1952. у Лепетанима.

Илија Дамјановић родио се у Лепетанима 13. октобра 1868. од оца Димитрија и мајке Марије рођене Видовић. Са тринаест година напустио је Лепетане. Са оцем отишао је у Порт Саид.

У Огњеној земљи, архипелагу на крајњем југу Јужне Америке, 1880-их година пронађено је злато. Од помораца Илија је чуо приче о златној грозници и одлучио је да окуша срећу. У Порт Саиду се укрцао на брод Аустријског Лојда „Calipso“ а затим на италијански једрењак „Cacciatore“ са којим је дошао у Буенос Аирес⁸.

Илијин отац, Димитрије Дамјановић остао је да ради на Суецком каналу, гдје је и умро 1889. године. Његови земни остаци пренешени су у родни крај и сахрањени код цркве Св. Недјеље у Јошици. Димитрије Дамјановић први је Дамјановић који је сахрањен у Јошици. До тада Дамјановићи су сахрањивани у Ораховцу.

⁸ Pomorska enciklopedija, knjiga 2, Zagreb MCMLV, izdanje i naklada Leksikografskog zavoda FNRJ, стр. 387.

У Јужној Америци Илија Дамјановић радио је у рудници-ма злата у Огњеној земљи. Огњену земљу чини група острва на крајњем југу Јужне Америке од које је одвојено Магелановим пролазом. Архипелаг се састоји од Великог острва Огњене земље које је и главно острво и више мањих острва укључујући на самом југу рт Хорн. У оквиру овог архипелага налази се и острво Пиктон гдје ће неколико година касније, тада већ капетан Илија Дамјановић срести њемачку ескадру.



Капетан Илија Дамјановић

Илија Дамјановић тешко стечен новац чувао је код часних сестара. Намјера му је била да се школује и настави поморску

традицију. Кад је уштедио довољно новца уписао је поморску академију у Буенос Аиресу. Након што је 1891. успјешно завршио академију ступио је у ратну морнарицу Аргентине. Као официр служио је до 1904. када се запослио у компанији Михановић. Испит за капетана дуге пловидбе положио је 1906.



„Madrid“ комплетиран 1905.

Прво укрцање у компанији Михановића било је на пароброду „Primerо“. У Аргентини је помагао своје сународнике а многима је и кумовао. Кум је био са Петром Кебелићем, трговцем и југословенским националним радником а дружио се са др Ивом Банац.



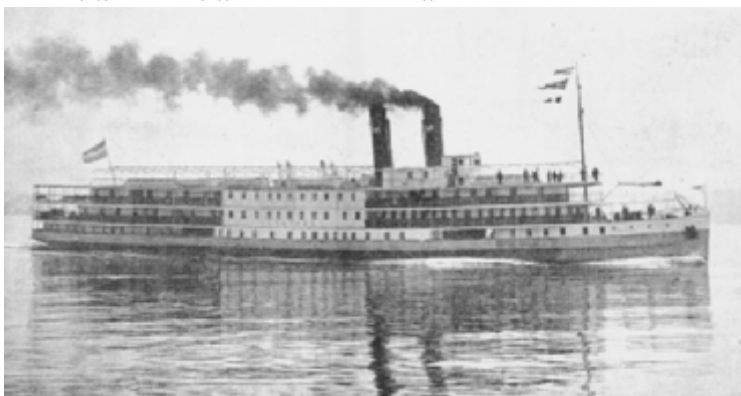
„Avellaneda“ комплетиран 1905.

*У власништву компаније Михановић од 1908. до 1917.
Потопљена 3. јула 1917. од њемачке подморнице*

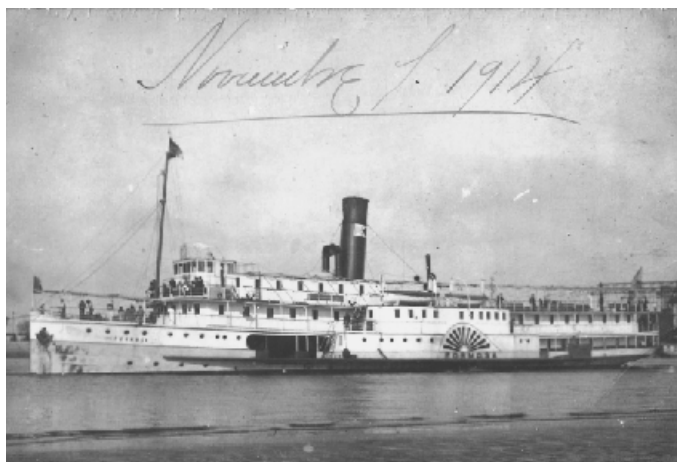


*Илијини пријатељи: у средини др Иво Банац,
десно Илија Злевић*

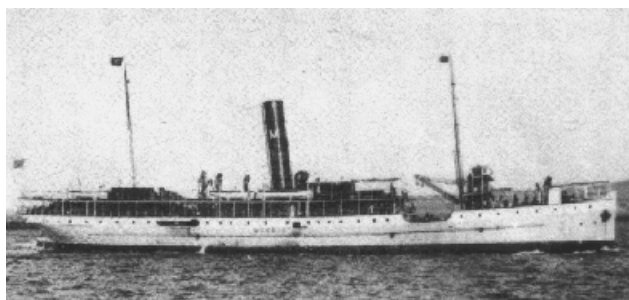
Поред „Primera“ и „Rawsona“ Илија Дамјановић пловио је на следећим бродовима компаније Михановић: „Avellaneda“, „Patagonia“, „Sarmiento“, „Santa Cruz“, „Londres“, „Porvenir“, „Zelandia“, „Roma“, „San Martin“ и „Madrid“.



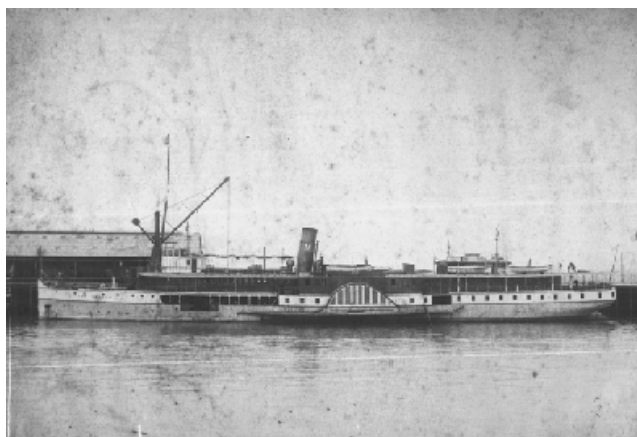
*„Londres“ комплетиран 1906. развијао је брзину од 15
чворова; превозио је 408 путника*



*„Porvenir“ комплетиран 1911. У власништву компаније
Михановић од 1918.*



„Roma“ комплетиран 1906.



„San Martin“ комплетиран 1884.



Писмо из 1916. којим Мигуел Ивановић моли за посао за сусједа



Илија Дамјановић (у средини) на палуби „Роме“

Amor 11/1/1848

Il. Ilie Damjanovich

Presente

Estimado Ilie y amigo

Compens en la amistad que hemos tenido, aunque desde
mucho tiempo no hemos tenido la oportunidad de encontrarnos, que permito
por medio de la presente a recomendarle al portador de esta Nota
Mastovski a nacionalidad Ruso, a fin si le es posible proporcionar
mucho con gusto aborde el vapor que Ud comanda en calidad de
figuras. La suma de trabajo que actualmente ofrece seriamente a los
los trabajadores, nos nosotros recurrir por medio de recomendaciones, o
amistades para conseguirlo; por consiguiente le pido que desear la asistencia,
y de aquí por mi parte aceptar los agradecimientos que le ofrezco al respecto.
En caso de que Ud no pudiese acceder personalmente con confianza,
quiere tener la amabilidad recomendarle a su primo Sef. Mastin.
Espero que Ud disculpe a la libertad que yo le tengo por
nuestro en consideración de trabajo de un hombre que tiene familia y
casa de padres. Sin mas

Lo escribo a Ud.

Ilie Dabovich

Писмо Илије Дабиновића Илији Дамјановићу

Бокелѝ у Јужној Америци

Јужни Словени као поморци почињу да одлазе у Јужну Америку половином XIX вијека. Прва држава у коју су се населили био је Уругвај. Међу првим досељеним Бокелѝма био је Љубо Видовић из Рисна који је допловио са својим једрењаком⁹.

Ипак држава у којој је највише дошла до изражаја дјелатност бокелѝских помораца била је Аргентина. Један од првих Бокелѝа у Јужној Америци био је Милош Вукасовић из Дражинврта. Он је, са бреветом поморског капетана, стигао у Буенос Аирес 1870. године. Трговачка морнарица Аргентине се тек почела развијати тако да се Вукасовић у том тренутку показао као предузимљив, стручан поморац и добар организатор.



Милош Вукасовић

Основао је у Буенос Аиресу паробродарско друштво „La Platense“¹⁰. Изабран је за предсједника друштва и на том мјесту

⁹ Dr Vinko Foretić, Udio naših ljudi u stranim mornaricama, Pomorski zbornik I, Zagreb, MCMLXII, стр. 323.

¹⁰ Максим Злоковић, Капетан Милош Вукасовић, ГПМК XVI, 1968, стр. 198.

запослио је многе поморце из Боке которске и других јужно-словенских крајева. Поморски комесар друштва био је Ђорђе Ђучић из Каменара а у друштву је радио Александар Русовић. Вукасовић је био конструктор многих бродова компаније „La Platense“. Постаоак словенске колоније везан је за Милоша Вукасовића. Помагао је све Словене а признање су му дали и руска и црногорска влада именујући га почасним конзулом. По његовим плановима направљени су неки од најљепших аргентинских бродова на крају XIX вијека¹¹.

Између паробродарских компанија развила се око 1892. велика конкурентска борба. Један од главних конкурената Вукасовићу била је компанија „Compania de Navigacion Argentina a vapor Nicolas Mihanovich“. Вукасовић није издржао конкуренцију и 1894. друштво „La Platense“ је продато, а купац већег дијела флоте био је Никола Михановић.

Још један Бокелј оставио је значајног трага у историји поморства Јужне Америке, Петар Замбелић (1849–1907) из Луштице.



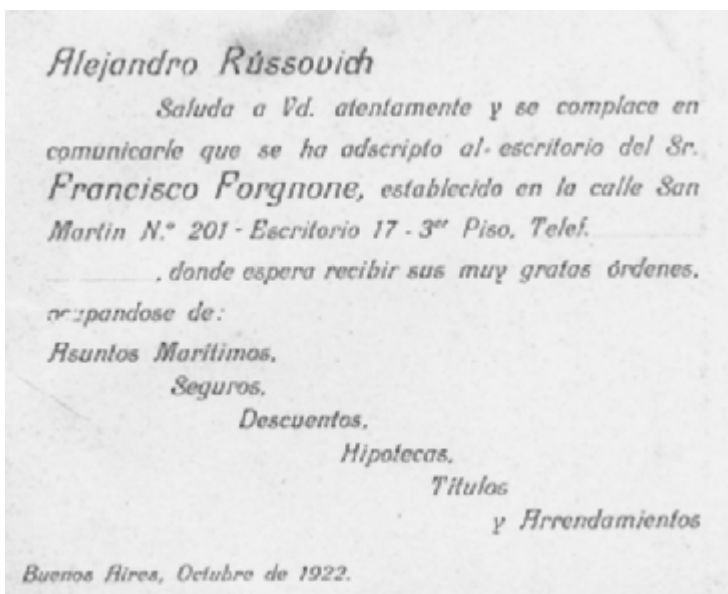
Петар Замбелић

У Аргентину је дошао 1870. Пловио је од Фокланда кроз Магеланов пролаз до Валпараиза. На подручју Магеланова пролаза и Огњене земље открио је острва и пролазе који још

¹¹ Иг. Зл, Милош Вукасовић, ГПМК II, 1953, стр. 28.

нису били откривени. Постао је главни стручни експерт чилеанске ратне морнарице и члан Државне комисије за подизање Огњене земље и територије око Магелановог пролаза. Његов рад је 1880. потврдила енглеска научна експедиција. Чилеанске новине називале су га наследником Колумба и Магелана. Учествовао је 1907. као пратилац једне енглеске експедиције која је испитивала обале Патагоније. Цијела експедиција и капетан Замбелић нестали су и за њихов гроб се никад није сазнало¹².

Бокелји у Јужној Америци су као у ријетко којој земљи дали велики допринос развоју поморске привреде. Интересантно, то се дешавало у годинама кад је бокелјско поморство пропадало. Напуштајући свој крај Бокелји су, као искусни поморци са традицијом, у далекој Јужној Америци нашли своју сигурну луку.

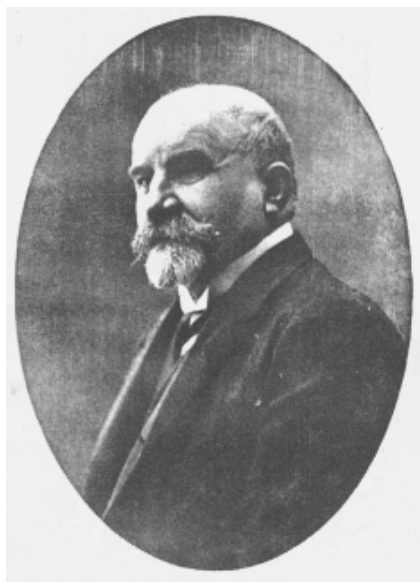


Најбољи пријатељ Илије Дамјановића био је Александар Русовић са Прчања

¹² Иг. Зл, Петар Замбелић, ГПМК II, 1953, стр. 21.

Никола Михановић

Никола Михановић родио се у Долима код Стона 1846. Од тринаесте до двадесет и прве године пловио је на мањем породичном једрењаку. Тада се укрцао као морнар на енглеску наву са којом је стигао у Монтевидео. Из Монтевидеа отишао је у Парагвај гдје је у луци Асунсион на ријеци Парагвај нашао запослење. Михановић се, уштедјевши нешто новца, 1870. преселио у Буенос Аирес. Брзо је показао предузетнички дух. Прво је, 1870. године, купио један мали дрвени брод за превоз путника а већ 1876. два реморкера и пароброд „Sol Argentino“ носивости 200 тона.



Никола Михановић

До 1890. имао је монопол над ријечним саобраћајем до Буенос Аиреса. У жестокој борби са конкуренцијом успио је да угаси око тридесет друштава а њихове бродове откупи. Захваљујући томе имао је монопол на ријекама Ла Плата, Парана и Уругвај. Са браћом Бартулом и Михом и родбином основао

је предузеће које се првобитно звало „Mihanovich & Cia“ а касније „Compania Argentina de Navegacion a vapor Nicolas Mihanovich“.



Михановић је основао и фирму у Парагвају 1887. и Уругвају 1896. Основао је 1903. дионичарско предузеће „Mihanovich&Cia“ које ће промјенити име у „Compania Argentina de Navegacion a vapor Nicolas Mihanovich“. Поред њега дионичари су били његова браћа Бартул и Михо.

Компанија је набављала нове бродове и стално расла. Енглески капитал је 1909. ушао у компанију што је довело до још већег проширења и по броју бродова и дестинацијама до којих су пловили. Бродови компаније су и даље пловили по ријекама али су покривали и цијелу аргентинску обалу. На њима је пловило 3.000 помораца од којих 400 јужних Словена.

Никола Михановић је 1907. године купио путничко-теретни пароброд „Sarmiento“¹³ од 4.000 тона носивости и успоставио је линију уз морску обалу све до Огњене земље. Овим бродом је 1909. заповједао капетан Илија Дамјановић¹⁴. Овај податак говори да се Дамјановић показао као одличан капетан и тако стекао повјерење Михановића. „Sarmiento“ је саградила фирма Alexander Stephen & Sons Glasgow и првобитно је био назван „Port Morant“. Био је дугачак 100,5 метара, развијао је брзину од 14 чворова и превозио је 61 путника. На жалост брод је 1912. потонуо у каналу Бигл близу рта Хорн.

¹³ Dr Vinko Foretić, Udio Pomorski zbornik, стр. 323. Неки подаци на интернету говоре да је Михановић купио брод 1909.

¹⁴ Документ компаније Михановић у власништву породице.



„Sarmiento“

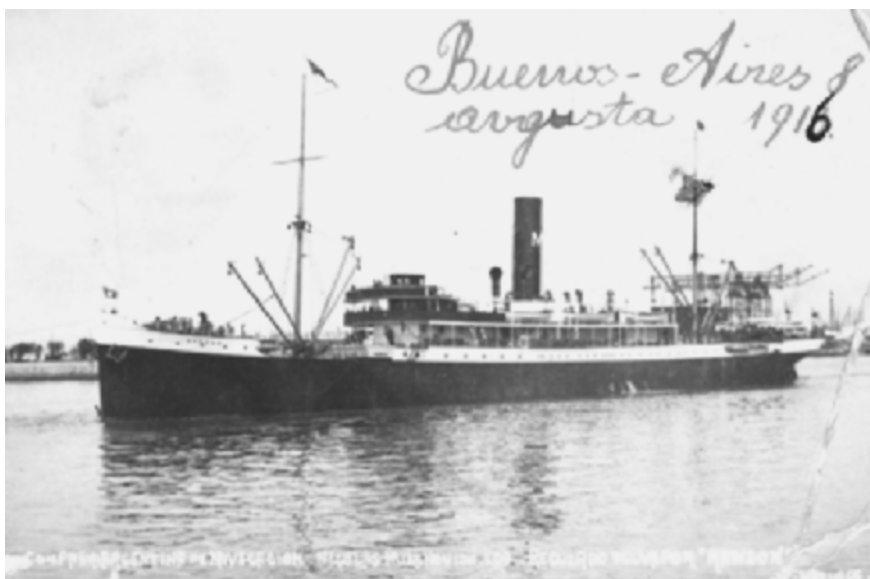
Никола Михановић продао је 1918. свој удио у компанији Енглезима који су задржали њено име. Убрзо је продао и своје компаније у Уругвају и Парагвају. Био је велики добротвор и задужбинар. Помагао је свој крај.

У Михановићевом друштву запослио се Миливој Злоковић из Бијеле који је 1895. оженио сестру Николе Михановића, Ану (1868-1946). У Првом свјетском рату помагао је новчано али и кроз наше организације и часописе. На жалост услед болести Миливој није дочекао да се врати у ослобођену Боку. Умро је 1919. године. Ана Злоковић оставила је продичну кућу Злоковића, тзв. „Палац“

„за хуманитарне или за национално–привредне сврхе, у циљу унапређења Боке Которске, а нарочито ривијере херцеговске, како ће Бока осјетити топлу љубав њезиног мужа Мила према своме рођеном крају, коју и она дијели, и како ће послужити за углед другим Бокелјима, да се сјећају и љубе своју величанствену и лијепу Боку, која ће се сјећати у овој задужбини супруга Мила и Ане Злоковић, те их достојно спомињати“.

SS¹⁵ „Rawson“

Путничко–теретни пароброд „Rawson“ бруто тонаже 3.101 грос тона саграђен је за компанију Михановић 1911. у бродо-градилишту у Deptford-у у Великој Британији од фирме са тада већ стогодишњом традицијом Sir Laing & Co Ltd. Био је дуг 99 метара а широк 13,5 метара. Кретао се брзином од 12,5 чворава.

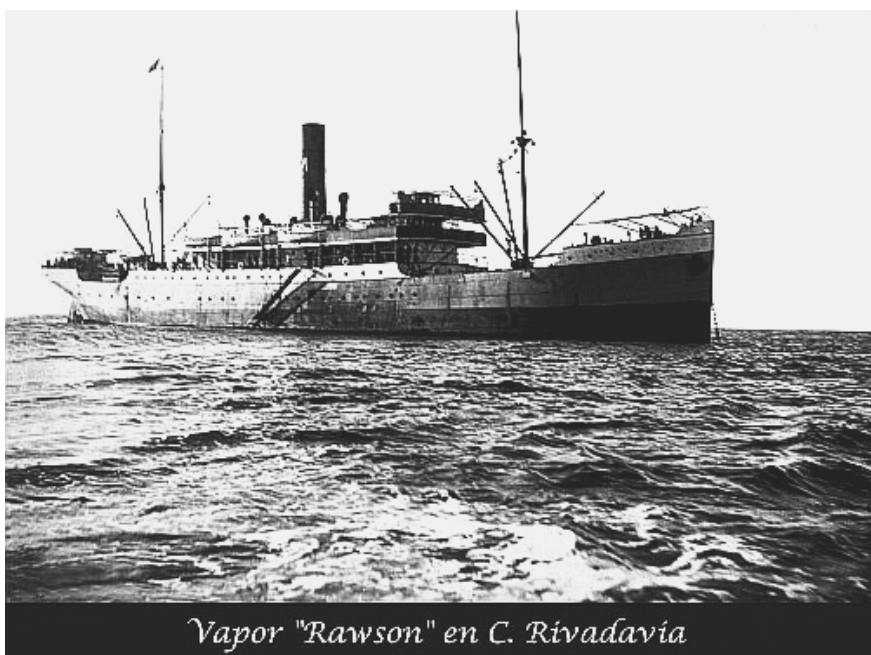


„Rawson“

„Rawson“ је 1917. продат француској компанији „French Line“ и преименован у „Орегон“. Од 1918. пловио је на линији Бордо–Њујорк. Преименован је 1921. у „Pologne“ а 1932. у „Saint Dominguez“. Пловио је до 1953. године када је отписан.

Капетан Дамјановић је за вријеме Првог свјетског рата заповједао овим бродом. Са њим је открио њемачку ескадру, суочавао се са подморницама, препловио Атлантук више пута превозећи материјал за савезнике.

¹⁵ Скраћеница од Screw Steamer, односно пароброд са пропелом или вијком.



Vapor "Rawson" en C. Rivadavia

Први свјетски рат

Поморске силе припремале су се и за рат на мору. Британија је била највећа поморска сила али озбиљну претњу представљао јој је нагли успон њемачке ратне морнарице тако да се између ове двије државе пред Први свјетски рат развила права трка у наоружању.

Да би осигурала предност на мору Велика Британија је развила бојни брод Дреднот (Dreadnought). Овај брод саграђен је у тајности и био је оличење техничког напретка. Главно наоружање представљали су топови 305 mm што је повећало ватрену моћ на великим даљинама 2,5 пута¹⁶. Брод је био оклопљен по цијелој дужини брода а кретао се брзином од 21 чвора.



HMS¹⁷ „Dreadnought“

¹⁶ Dr. Jovan Vasiljević, Mr. Berislav Visković, Velike pomorske bitke i operacije kroz istoriju, Beogradski izdavačko-grafički zavod, Beograd, 1975, стр. 115.

¹⁷ HMS – скраћеница од Her Majesty's Ship.

Иако је требао обезбједити Великој Британији превласт на мору само је покренуо трку у наоружању а тај период развоја ратне морнарице остаће упамћен као „Ера Дреднота“.

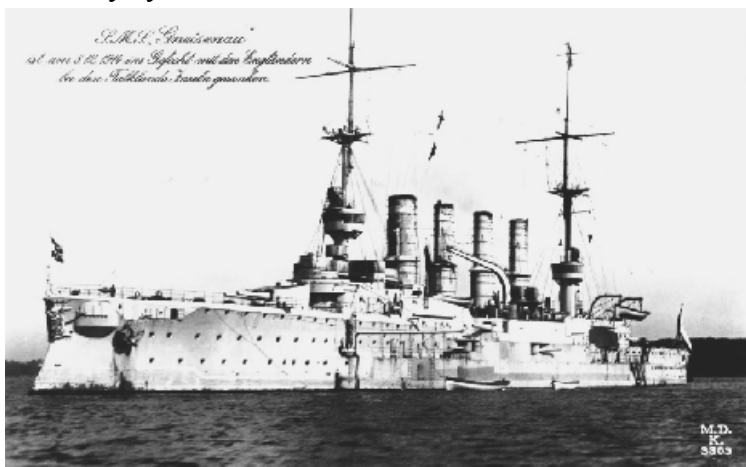
Ипак Британија је почетак Великог рата дочекала са бројнијом флотом дреднота у односу на Њемачку. Њемачка је успјела да до 1914. избије на друго мјесто по бројности флоте. Ипак њемачки бродови били су квалитетније израђени и имали су бољи оклоп и артиљерију у односу на британски оклоп исте дебине и артиљерију истог калибра.

Њемачка флота била је сконцентрисана углавном на Балтику а британска флота је већ првог дана рата у Сјеверном мору окупила Велику флоту, главнину својих снага са задатком да се супротстави њемачкој флоти.

Први свјетски рат или Велики рат донио је свјету незабиљежена страдања како на копну тако и на мору. Трка у наоружању била је један од показатеља ратних страха који су услиједиле.

Битка код Коронела

Почетак Првог свјетског рата затекао је источно-азијску ескадру њемачке флоте под командом вице-адмирала грофа Максимилјана фон Шпеа у луци Чинг-Тао у Кини. Окосницу ескадре чиниле су двије оклопне крстарице „Гнајзенау“ (Gneisenau) и „Шарнхорст“ (Scharnhorst)¹⁸, који је био заставни брод. Обије крстарице биле су класе „Scharnhorst“ и биле су то најбољи њемачки бродови тог типа. „Gneisenau“ је започет 1904, а „Scharnhorst“ годину касније. Поринути су 1907, а комплетирани 1908. Биле су то крстарице депласмана 12.781 тона, дужине 144 метра, ширине 21,6 метара, газа 7,5 метара и развијали су брзину 23,5 чворова. Оклоп је био дебљине 6 инча на трупу, а до 2,5 инча на палуби¹⁹. Били су наоружани са осам топова калибра 8,2 инча, шест топова калибра 5,9 инча, осамнаест калибра 3,4 инча и четири торпедне цијеви калибра 17,5 инча. Посаду су сачињавала 764 члана.



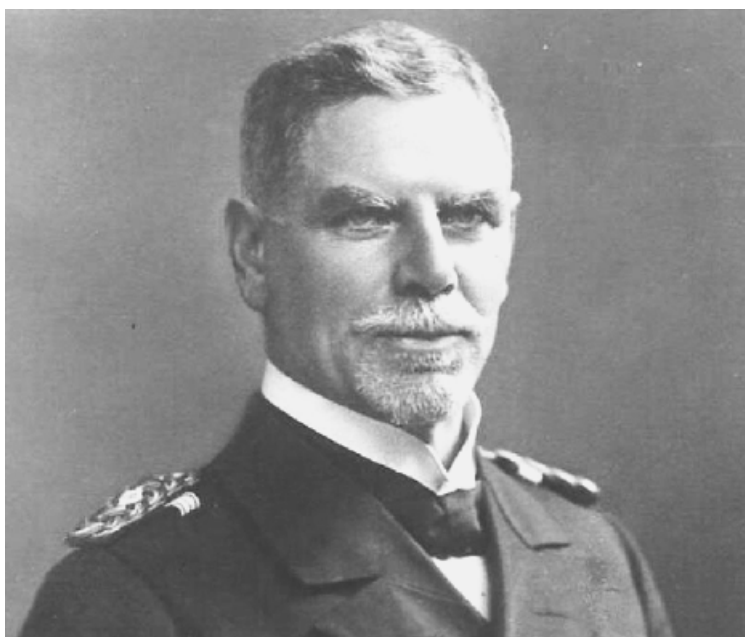
„Gneisenau“

¹⁸ Richard Hough, The great war at sea 1914-1918, Oxford New York, 1986, стр. 87.

¹⁹ Eric W. Osborne, Cruisers and battle cruisers: An illustrated history of their impact, ABC-Clio, 2004, стр. 196.



„Scharnhorst“



*Вице-адмирал Максимилјан фон Шпе
(1861-1914)*

Шпе је био способан, агресиван адмирал, брилијантан вођа који је довео своје подчињене до високог нивоа ефикасности. Његова посада освојила је награду Кајзеров трофеј у

њемачкој ратној морнарици двије године за редом²⁰, која се додјељује најбољим артиљерцима.

Ова ескадра упутила се на исток и била је главна препрека Британцима за потпуну контролу Пацифика. Адмирал фон Шпе је успјешно избјегавао британске потјере крећући се према Магелановом пролазу.

Источно-азијска ескадра након тромјесечне пловидбе упловила је 26. октобра 1914. у залив Мас а Фуера у чилеанском архипелагу. Ескадру су поред „Scharnhorst“ и „Gneisenau“ чиниле лаке крстарице „Leipzig“ (Лајпциг) и „Nurnberg“ (Нирнберг) и крстарица „Дрезден“ која је допловила из Њемачке преко Атлантика. Британци су још 4. октобра ухватили једну Шпеову радио депешу и претпоставили да се ескадра креће према Магелановом пролазу или западним обалама Јужне Америке. Зато је адмиралитет упутио у ово подручје ескадру крстарица под командом контра-адмирала Кристофера Кредока.



*Контра-адмирал Кристофер Кредок
(1862-1914)*

Његову ескадру чинили су адмиралски брод „Good Hope“, крсташ „Monmouth“, лака крстарица „Glasgow“, помоћна кр-

²⁰ Richard Hough, The great war at sea 1914-1918, стр. 87.

старица „Otranto“ и бојни брод „Canopus“. Бродови су били застарјели, грађени прије појаве дреднота, изузев „Glasgowa“ који је грађен 1909. а посаду су углавном чинили резервисти. Кредок је испловио са Фокланда 22. октобра.



HMS „Good Hope“

*комплетиран 1902. развијао је брзину од 23 чвора
два тона од 234 mm и 16 тонова од 152 mm*

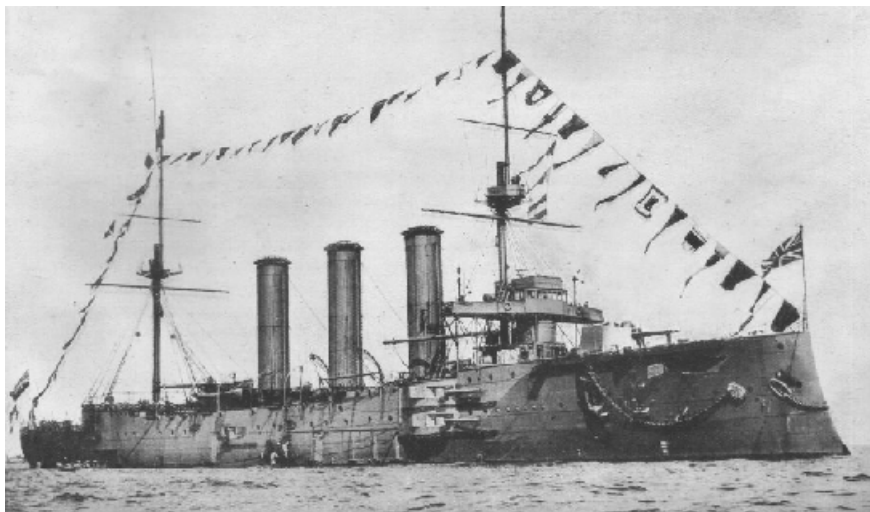
Ескадре су се сукобиле у близини чилеанске луке Коронел 1. новембра. Однос снага био је у корист Нијемаца. Застарјели бродови нису се могли супротставити Шпеовој ескадри. Бојни брод „Canopus“ био је толико спор да је заостао и није учествовао у борбама а „Otranto“ је раније добио наређење да се удаљи од попришта битке.

У бици Британци су изгубили двије оклопне крстарице „Good Hope“ и „Monmouth“ и 1.650 људи док су њемачки губици били незнатни²¹. Међу погинулима био је и адмирал Кредок. Невјероватно је да су се Британци са овако slabим

²¹ Dr. Jovan Vasiljević, Mr. Berislav Visković, Velike pomorske bitke i operacije kroz istoriju, стр. 150.

снагама уопште упустили у борбу са надмоћнијим непријатељем. Прави разлог данас је тешко знати.

Губици у бици код Коронела нису били значајни али британски понос био је погажен, а срамота би била још већа ако би се њемачка ескадра успјела пребацити у Атлантук и доћи до Европе.



HMS „Monmouth“

комплеуран 1903. развијао је брзину од 22.4 чвора

наоружан са 6 топова од 152 mm

Са друге стране Нијемци су открили свој положај, потрошили велику количину муниције а а на себе су навукли бијес британске морнарице.

Шпеовој ескадри приређен је свечани дочек у Валпараизу гдје су њемачки бродови уловили 3. новембра. Међународни закони дозвољавали су боравак од 24 сата. Бројна њемачка заједница дочекала га је са одушевљењем а многи су се пријавили као добровољци. Њемачки амбасадор von Eckerdt сачекао је фон Шпеа на обали. На пријему Фон Шпеу су наздравили са „Проклетство на енглеску морнарицу“. Фон Шпе је био лоше расположеи и отпоздравио је са: „Пијем за храброг и часног непријатеља“²². Узео је своју капу и напустио салу са

²² Bryan Elson, First to die, Formac, 2011, стр. 80.

својим официрима. На изласку једна жена је Шпеу поклонила букет цвијећа који је иронично прокоментарисао: „Ово ће цвијеће лијепо стајати на мом гробу“²³. Очигледно је да је фон Шпе знао да ће сада пролаз преко Атлантика бити много тежи.



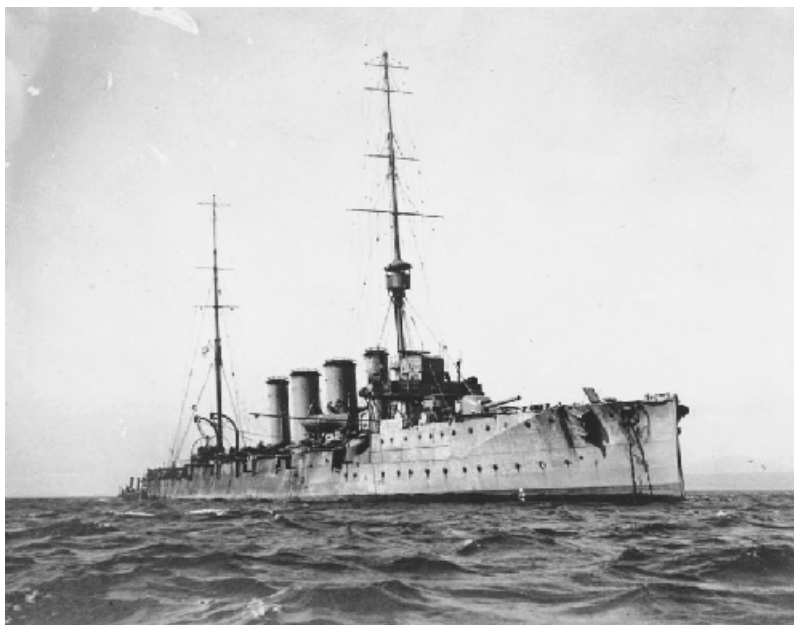
*Адмирал фон Шпе са њемачким амбасадором у Чилеу
фон Екертом*



Њемачка ескадра у Валпараизу

²³ Siniša Luković, Kapetan Ilija Damjanović, GPMK LVII-LVIII, 2010, стр. 409.

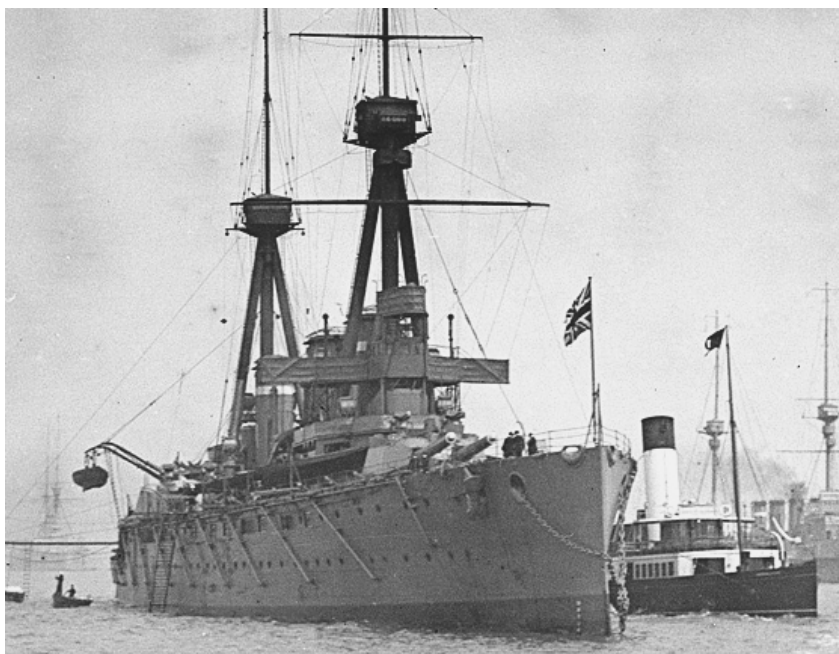
Дан после битке „Глазгов“ се нашао са „Канопусом“ и упутио се у правцу Фокландских острва. Ова два брода су 9. новембра испловили за Ривер Плату и вратили се за два дана да организују одбрану Порт Стенлија. Изгледа да су у та два дана њемачки обавјештајци послали извјештај да је Порт Стенли без одбране што је навело Фон Шпеа да се упути ка Фокландима.



*HMS „Glasgow“ лака крстарица комплетирана 1911.
максимална брзина 25,8 чворова наоружање два топа 152 mm
и десет топова 100 mm*

Битка код Фокландских острва

Шпеова ескадра у саставу два оклопна крсташа, три крстарице и три транспортна брода напустила је Валапараизо 5. новембра. Циљ је био пробити се у Атлантски океан и докопати се Европе. Фон Шпе је планирао да нанесе Енглезима што више штете и да нападне базу Порт Стенли на Фокландским острвима, уништи радио станицу и лучке инсталације и запали складишта угља. Њемачки конзул у Пунта Аренас увјеравао је фон Шпеа да на Фокландима нема већих војних снага²⁴. Иако се капетан Меркер са „Гнајзенауа“ противио нападу на Фокланде фон Шпе се одлучио за напад.



HMS „Invincible“

Након првих вијести о поразу код Коронела Британци 6. новембра наређују да се из састава Велике флоте издвоје ратне

²⁴ Richard Hough, The great war at sea 1914-1918, стр. 111.

крстарице „Invincible“ и „Inflexible“ и премјесте из Инвергордона за Девонпорт да би се припремили за прекоморску пловидбу.

Ријеч је о крстарицама исте класе наоружане са 4 пута 2 топа 304,8 mm, 16 топова 102 mm и 5 торпедо цијеви 450 mm. Развијали су максималну брзину 25,5 чворова. Бродови су комплетирани 1908. (Inflexible) односно 1909. (Invincible)

Наређење за испловљење дато је за 11. новембар. У случају да радови на крстарицама не буду завршени до тада наређено је да бродови исплове са радницима из бродоградилишта. То се и десило и радови на „Инвисибилу“ настављени су по испловљењу. Команду је додијељена контраадмиралу Фредерику Доветон Стардију (Sir Frederick Charles Doveton Sturdee). Ратне крстарице су 26. новембра стигле до архипелага Абролхос (око 400 миља сјеверно од Рио де Женеира и 70 миља од бразилске обале). Окупљена британска ескадра стигла је 7. децембра до Фокланда и усидрила се у Порт Стенлију и Порт Вилијамсу.



Контра-адмирал Доветон Старди

Кад су Нијемци у Валапараизу дошли до сазнања о покретима британских бродова било је касно. Бродови фон Шпеа прошли су рт Хорн и били су ван домета бежичне комуникације. До сусрета са британском ескадром фон Шпе није имао података о њиховом присуству. Са друге стране Британци су добили извјештај о кретању њемачке ескадре.

И прије доласка ескадре адмирала фон Шпеа Илија Дамјановић имао је сусрет са њемачким бродовима.

Пловећи, у луци Св. Јелена у Патагонији Дамјановић је примјетио два њемачка транспортна брода. Одмах је послао првог официра моторним чамцем и првог комесара да питају оба заповједника да заповједник „Rawsona“ хоће да зна зашто су се сакрили и да што хитније напусте територијалне воде Аргентине и исплове на отворено море јер међународни закони не дозвољавају да се крију у водама наутралних земаља. Ово је капетан Дамјановић учинио иако је на броду било доста путника Нијемаца који су се бунили против овог чина. За овај поступак био је похваљен од Министарства морнарице и Лучке дирекције у Буенос Аиресу²⁵.

Послије неколико дана, 4. децембра, као заповједник „Rawsona“ капетан Дамјановић је испловио из луке Ускрснућа (Ushuaia) и пловио каналом Beagle. Јужно од острва Пиктон примјетио је дим са неколико бродова²⁶.

Били су то њемачки бродови адмирала фон Шпеа. Овдје је била база у којој су се њемачки бродови снабђевали угљем и намирницама. Два брода испловила су на југ док су се остали припремали на то. Острво Пиктон налази се на самом југу Јужне Америке у архипелагу Огњене земље. Значи капетан Дамјановић је уочио њемачку ескадру након обиласка рта Хорн. Након напуштања луке Валапараизо Шпеова ескадра је исчезла за Британце и они нису имали никакве податке о њиховом кретању.

²⁵ Kapetan Ilija M. Damjanović, Pomorstvo br. 9, Rijeka 1954, стр. 488.

²⁶ Petar Filipović brodski krmanoš D. Lastva Crna Gora, Odakle kvartu u Buenos Airesu naziv "Elias Damjanovich", Bosna i Hercegovina iseljenički kalendar, 1971, стр. 131.

Дамјановић је наставио пловидбу и из канала Бигл упловио у канал Ле Мер. Послије шездесет миља сусрео је енглески ратни брод. Ево како је Дамјановић описао овај сусрет²⁷:

„Чим је опазио мој брод, окренуо је курс према мени, приближио ми се на три миље и сигнализовао наређење: *Стој!* Стао сам. Сигналним заставицама поставио ми је питања – како се мој брод зове, како се зове командант, откуд идем и које врсте терета имам, да ли на броду имам путника њемачке или аустријске народности и да ли сам на путу примијетио који други ратни или трговачки брод. На ово последње питање одговорио сам да сам, пролазећи поред острва Пиктон, опазио дим са неких бродова за које мислим да припадају ескадри вицеадмирала фон Шпеа коју су Енглези узалудно тражили. Дао сам му и правац у коме су бродови кренули“.



Положај Фокландских острва у односу на Огњену земљу

Поред тога капетан Дамјановић ставио се на располагање енглеском заповједнику. За то наравно није било потребе. Енглески официр се захвалио и кренуо у потјеру према мјесту које му је Дамјановић означио. Сам податак да је њемачка ескадра обишла рт Хорн био је изузетно важан.

²⁷ Siniša Luković, Kapetan Ilija Damjanović, стр. 411.

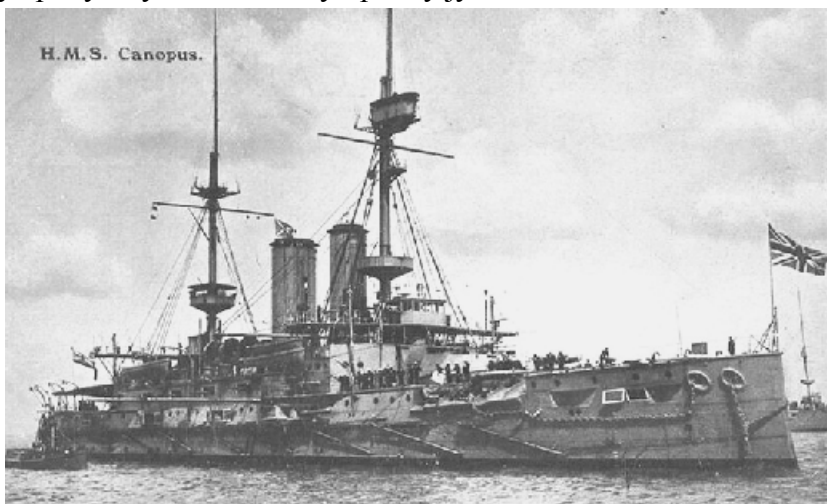
Ризикујући живот и животе путника и брод капетан Дамјановић се упутио за енглеским бродом умјесто да настави пут за Буенос Аирес. И на овом путовању на броду су се налазили њемачки путници који су негодовали.



Огњена земља: канал Бигл и острво Пиктон

Захваљујући подацима добијеним од Илије Дамјановића ескадра је заузела одговарајући курс. Да би се снабјела угљем британска ескадра упловила је у луку Порт Стенли 7. децембра. Старди није ни знао да се и њемачка ескадра упутила према Фокландима. Ујутро 8. децембра британски бродови још су укрцавали угаљ када су се око 7:50 на хоризонту у правцу југа појавила два брода. Била је то предходница њемачке ескадре а сачињавали су је „Гнајзенау“ и „Нирнберг“.

Стари бојни брод „Канопиус“ испловио је и испалио два плотуна у правцу њемачких бродова. Нијемци су били изненађени јер нису очекивали никакве јаче снаге и пропустили су прилику да нападну британске бродове у луци и тако стекну значајну почетну предност. Умјесто напада њемачки бродови су кренули у повлачење у правцу југоистока.



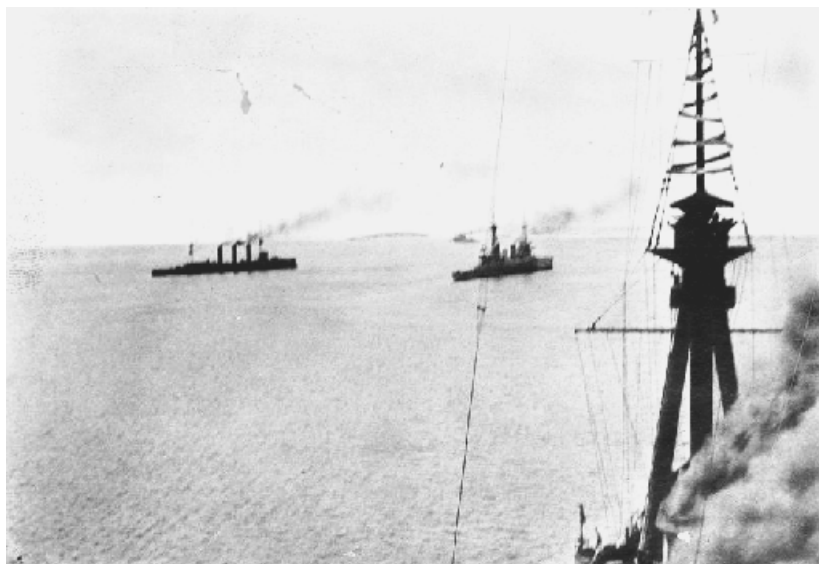
HMS „Canopus“

Британски бродови искористили су ову неодлучност Нијемаца и испловили су из луке. Кад су око 9:40 Нијемци угледали карактеристичне треножне јарболе знали су да пред собом имају оно што нису очекивали, ескадру британских дреднота. Фон Шпе је наредио повлачење у правцу истока надајући се да ће наћи спас у бјекству.

До 10 часова сви британски бродови су испловили и кренули у потјеру. Њемачки бродови удаљили су се око 15 наутичких миља. Све околности ишле су у прилог Британцима. Дан је био пред њима, мирно море и одлична видљивост. И надасве предност у артиљеријском оруђу. У 10:20 Старди је сигнализирао „Општа потјера“.

У 12:47 Британци су се приближили на 14,5 наутичких миља и адмирал Старди је сигнализирао „Напасти непријатеља“. Први у домет британских топова ушао је „Лајпциг“. Видјевши да их Британци пристижу фон Шпе је покушао да раздвоји ескадру и на тај начин спаси бар који брод. Наредио

је у 13:20 да се крстарице „Дрезден“, „Лајпциг“ и „Нирнберг“ покушају спасити бјегом у правцу јужноамеричке обале а оклопни крсташи „Шарнхорст“, на којем се налазио Шпе, и „Гнајзенау“ да се окрену и крену у сусрет Британцима.



„Kent“, „Glasgow“ и „Inflexible“ у потјери за њемачким бродовима; снимио поручник Дакворт са HMS „Invincible“

Адмирал Старди видео је овај покрет Нијемаца и није хтио дозволити да се иједан њемачки брод извуче. И он је подијелио ескадру. Наредио је оклопним крсташима „Корнвол“ и „Кент“ и крстарици „Глезгоу“ да крену за крстарицама које су се дале у бјег, а он се са „Инвисиблом“ и „Инфлексиблом“ сукобио са адмиралом фон Шпеом. Њему се у току битке прикључио оклопни крсташ „Carnarvon“ (Корнарвон).

„Глезгоу“ и „Корнвол“ сустигли су у 16:17 крстарицу „Лајпциг“ и након четворочасовне борбе, око 20:35 потопили је. Спасено је седам официра и једанаест морнара док су остали нашли смрт у водама Атлантика. „Кент“ је пратио крстарицу „Нирнберг“ сустигао је и у 17:09 отворио ватру. Тешко оштећена крстарица „Нирнберг“ у 18:35 се зауставила и након сат времена преврнула се и потонула. Крстарица „Дрезден“ успјела је да побјегне и сакрије се код острва Хуан Фернандез,

али и њу су 9. марта 1915. пронашли британски бродови и напали. Оштећену крстарицу потопила је њена посада.



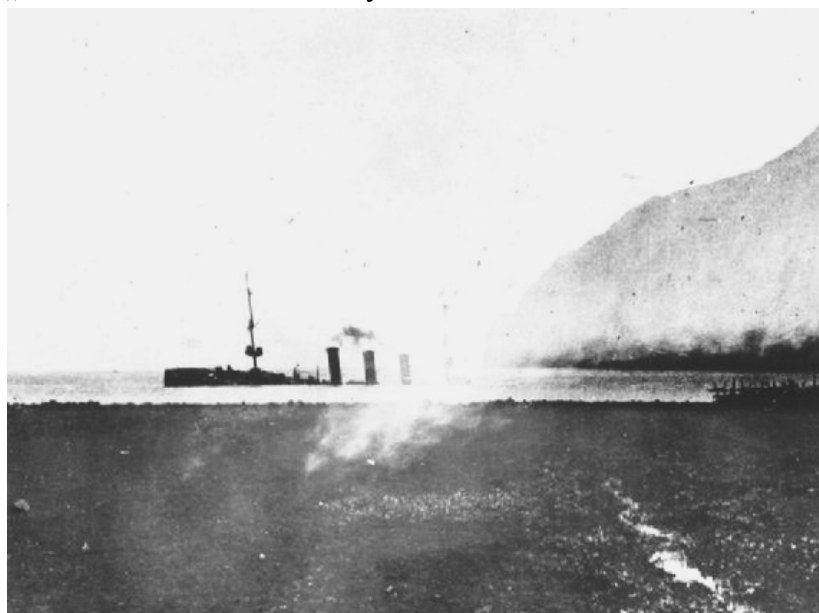
HMS „Cornwall“ комплетиран 1903. максимална брзина 24 чвора, наоружање 4 топа од 100 mm

Адмирал фон Шпе покушао је да се са „Шарнхорстом“ приближи на 11.000 метара да би могао користити топове од 150 mm. Већ у 13:44 постигао је свој први погодак. Британски бродови били су бржи и имали топове већег домета и Старди је одлучио да користи ту предност. Држали су раздаљину од 13.000 m, која је највише одговарала њиховим топовима калибра 310 mm. На овој раздаљини нису могли дејствовати ни њемачки топови калибра 210 mm. У овој неравноправној борби у 15:15 „Шарнхорст“ је тешко оштећен и у 16:17 потонуо је са комплетном посадом и адмиралом фон Шпеом. Међу посадом била су и два сина фон Шпеа. „Гнајзенау“ више није имао шансе. Три британска брода отворила су ватру на њега и након што је погођен са 50 граната 305 mm запалио се и у 18 часова потонуо. Спасено је око 200 чланова посаде.



HMS „Inflexible“ преузима преживеле са „Гнајзенау“

Упоредо са овом битком британски бродови „Бристол“ и „Македонија“ пронашли су њемачке помоћне бродове „Baden“ и „St. Isabel“ и потопили их у 19:53 односно 21:30.



Последњи брод Источноазијске ескадре „Дрезден“ тоне 14. марта 1915.

Британски губици износили су шест мртвих и осам рањених а бродови су претрпјели мања оштећења. Њемачки губици износили су двије хиљаде и двјесто официра и морнара. Ескадра адмирала Кредока била је освећена.

Упркос очигледној надмоћности Британаца забиљежено је да су се Нијемци храбро борили а капетани „Scharnhorsta“ и „Gneisenaua“ одбили су позив за предају.

Послије завршене битке „Rawson“ је заузео курс према Буенос Аиресу. Капетану Дамјановићу и његовој посади приређен је величанствен дочек.

За ово храбро дјело добио је писмену захвалницу од енглеског амбасадора у Буенос Аиресу, а захвалили су се и представници осталих држава чланица Антанте.

Аргентинске власти указале су Дамјановићу више почести а један кварт у Буенос Аиресу носио је име капетана Дамјановића. Са друге стране Њемачка кад је сазнала од свог амбасадора у Аргентини Лизбурга за улогу Илије Дамјановића издала је за њим потјерницу са новчаном наградом.

Детаљан опис битке Илија Дамјановић је доставио дон Нику Луковићу, са којим се редовно дописивао. Писмо би требало да се налази у оставштини Ника Луковића у Прчању.

До краја рата

Аргентина је задржала неутралност до краја рата. Ипак бродови под аргентинском заставом пловили су за Европу и превозили ратни и други материјал за државе чланице Антанте.



Илија Дамјановић сједи трећи с лијева

Први свјетски рат донио је један нови вид поморског ратовања. Ријеч је о подморничком, односно противподморничком рату. Злогласне њемачке подморнице крстариле су и потапале све савезничке бродове, углавном теретне, на који би наишли. Носиле су назив U-boot што потиче од њемачке ријечи Unterseeboot што значи подводни чамац. Пошто је морнарица Антанте била знатно бројнија Нијемци су се оријентисали на дјеловање подморница којим су ометале снабдјевање и транспорт трупа.

Из документације коју посједује породица Дамјановић види се да се капетан Дамјановић са „Rawsonom“ налазио 8. априла 1916. у луци Бордо у Француској:

Argentine navigation co (Nicolas Mihanovich) ltd

8. април 1916.

Капетан Дамјановић

s. s. „Rawson“

Бордо

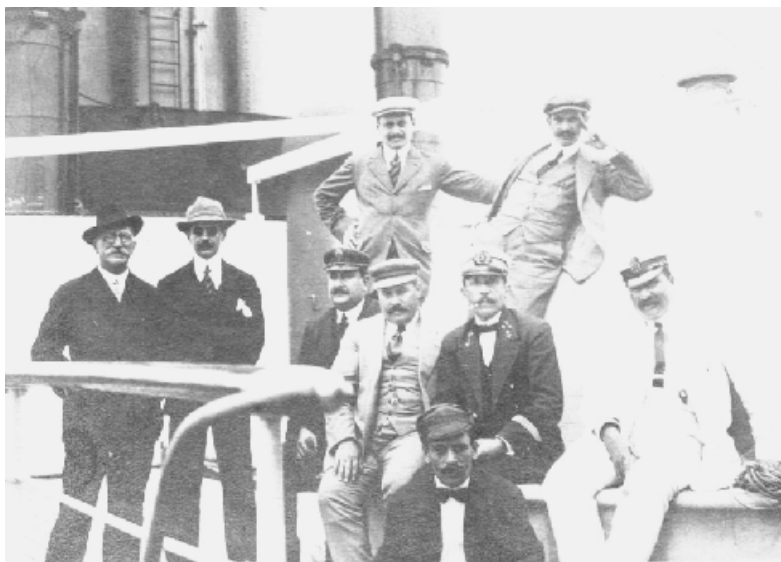
Овим писмом Вас упознајем са капетаном Тејлором из нашег Техничког Одјељења, који је овлаштен од мог Одбора да настави за Бордо са намјером да Вам пружи сваку неопходну помоћ уколико би затребало, и у исто вријеме да Вам да пуну подршку од Лондонског Одбора у наставку посредовања у односу на уговор Messrs. Portalis Co. и исто у потпуности овлаштен да шаље телеграме између нас са вашег брода, и ако убудуће ишта искрсне, Ви ћете молим Вас обратити се капетану Тејлору који ће наћи одговарајуће решење и дати Вам инструкције да заступате Одбор у Лондону.

Oriental Navigation Company упутила је капетану Дамјановићу 24. јула 1916. из Њујорка допис у коме се капетану „Rawsona“ налаже да одмах након завршеног укрцања терета исплови за луку Хавр у Француској. У допису се налазе упутства којима се капетану налаже да плови пуном брзином коју буду дозвољавали временски услови и да одржавају бежичну везу док год апарат Маркони буде у домету. Такође након уласка у „европске воде“ компанија не препоручује употребу везе. Ово је савјетовано због опасности од подморница.

Пресудна година у противподморничком рату била је баш 1916. кад је Дамјановић извршио више путовања између Америке и Европе.

Да би се заштитили од напада подморница теретни бродови наоружавани су топовима, па и „Rawson“. Њемачке подморнице наносиле су велике губитке почетком рата али што је рат више одмицао бродови Антанте развили су противподморничку тактику која је омогућила бољу заштиту бродова. Бродови су почели пловити у конвојима са пратњом ратних бродова, а за борбу против подморница развијена су нова оружја.

Британци су 1915. употребили први пут дубинску бомбу. Опасности од подморница били су изложени и бродови који су пловили под неутралном заставом.



Илија Дамјановић сједи други с десна

Капетан Дамјановић је са „Rawsonom“ 1916. превозио велику количину алкохола за Француску. На путовању упали су у велико невријеме из којег су се једва извукли. Кад су мислили да је њиховим невољама дошао крај, у близини Бискајског залива примјетили су перископ њемачке подморнице. Био је 17. фебруар. Капетан Дамјановић заузео је мјесто за топом на прамцу и отворио ватру на подморницу која се повукла, али на кратко. Поново се појавила и покушала да изблиза торпедује „Rawson“. Капетан Дамјановић поново је заузео мјесто за топом и отворио ватру. Овог пута био је прецизнији и погодио је подморницу, која је оштећена била принуђена да се повуче²⁸. За ово дјело захвалиле су му се француске власти.

До краја рата капетан Дамјановић извршио дванаест путовања за Европу превозећи материјал за савезнике. Свако путовање било је ризично иако је Аргентина била неутрална. Са-

²⁸ Kapetan Ilija M. Damjanović, Pomorstvo br. 9, Rijeka 1954, стр. 488.

мим тим што се аргентински брод приближио обалама сила Антанте могао је постати мета њемачких подморница.



Илија Дамјановић у средини

Рад на уједињењу Јужних Словена

У Јужној Америци дјеловало је више удружења Јужних Словена који су подржавали ослободилачку борбу Србије и Црне Горе још за вријеме балканских ратова.



Илија Дамјановић стоји сједи други с лијева

Дамјановић је и прије и за вријеме балканских ратова радио на уједињењу Јужних Словена и у том оквиру уједињењу српског народа.

Радио је кроз организације наших исељеника. Био је члан друштва „Србија“ од њеног оснивања 1917. и Југословенске народне одбране (ЈНО).

У Јужној Америци 1915. је започео рад огранак ЈНО – Defensa nacional Yugoslavia. Јужноамерички огранак је увелико помагао морално и материјално Југословенски одбор у Лондону и са другим акцијама дао велики допринос народном ослобођењу и стварању Краљевине СХС. Породица Дамјановић посједује више докумената ЈНО огранка Приморац са сједиш-

тем у улици Серго сога 190 у Асунсиону, Парагвај. ЈНО је издавала и свој часопис „Јадран“.



Књижица Бр. 20
 Matricula N°. _____
 Име и презиме члана Ђанђановић
Миша
 Nombre y apellido del socio _____
 Уписао дне Децембра 1912
 Ingresado el _____
 Председник Одбрамовић
 Secretario Ђукић
 SOCIAD SERBIA
 BUENOS AIRES

Чланска књижица друштва „Србија“



Часопис „Јадран“

Многобројна документа у власништву породице потврђују да је Илија Дамјановић био члан ЈНО и играо значајну улогу. Организација је упућивала писма свјетским званичницима да би их упознала са истином о страдању српског народа и положају Јужних Словена²⁹:

ДИПЛОМАТИЈА СЈЕДИЊЕНИХ АМЕРИЧКИХ ДРЖАВА

Одјељак у Парагвају, 5. јули 1917

Комитет Југословенске Народне Одбране
Огранак Парагвај

Господо,

Имам велику част што сам примио веома срдечно писмо са честиткама поводом годишњице независности моје домовине. Дирнут сам када сам прочитао ријечи захвалности којим Ви Југословени за ову главну манифестацију изражавате учтивост и захвалност нашем уваженом мандатару, Предсједнику Вилсону, који са толико емоција изражава симпатију за Ваш мали угњетавани народ од јарма тираније.

²⁹ Документа у власништву породице Дамјановић.

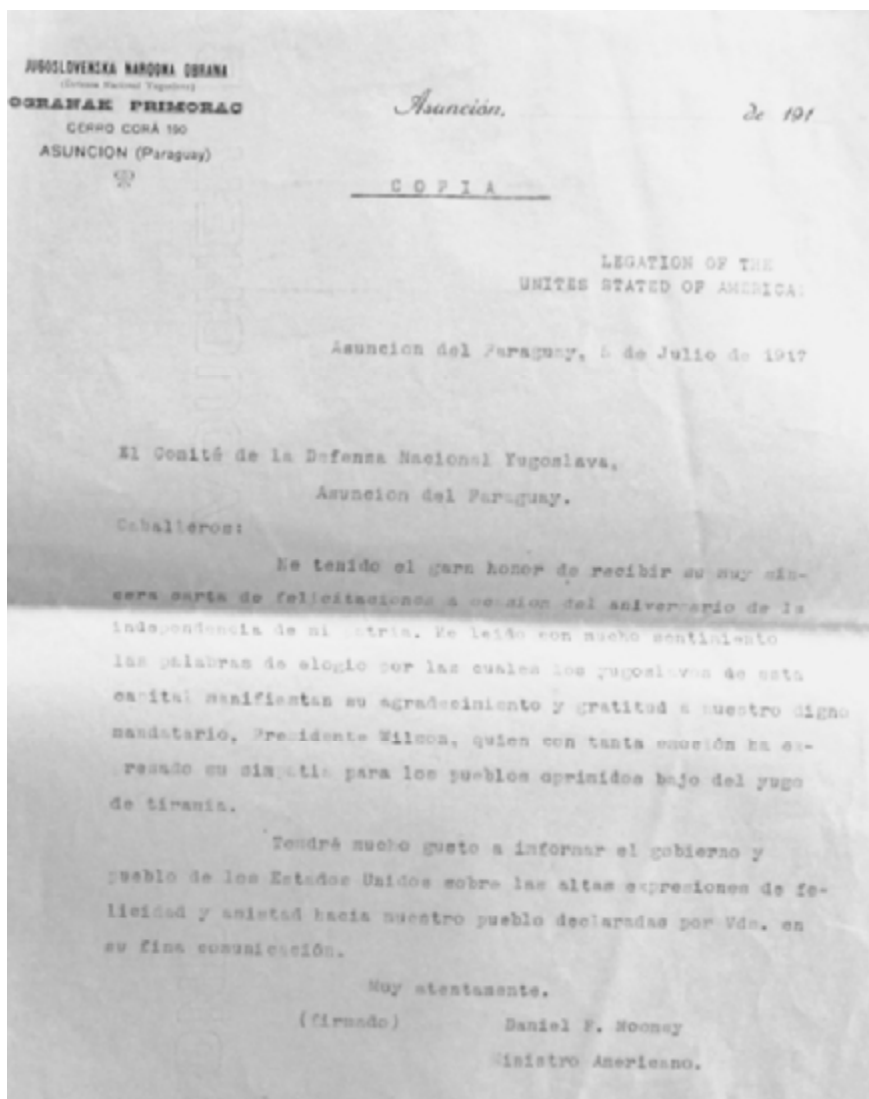
Велико ми је задовољство да информишем Владу и народ Сједињених Држава за изражене честитке и пријатељство према нашем народу јавно преко Вас, и доброј комуникацији.

Потпис

Велико поштовање

Daniel F. Mooney

Министар Америке



ЈУГОСЛОВЕНСКА НАРОДНА ОДБРАНА
ОГРАНАК ПРИМОРАЦ
АСУНСИОН (Парагвај)

КОПИЈА

ПОСЛАНИШТВО РЕПУБЛИКЕ ИТАЛИЈЕ

Асунсион, 6. јул 1917.

Југословенска народна одбрана

Пошт. Господине Предсједничке комитета
„Југословенска Народна Одбрана“
Cerro Cora 190.

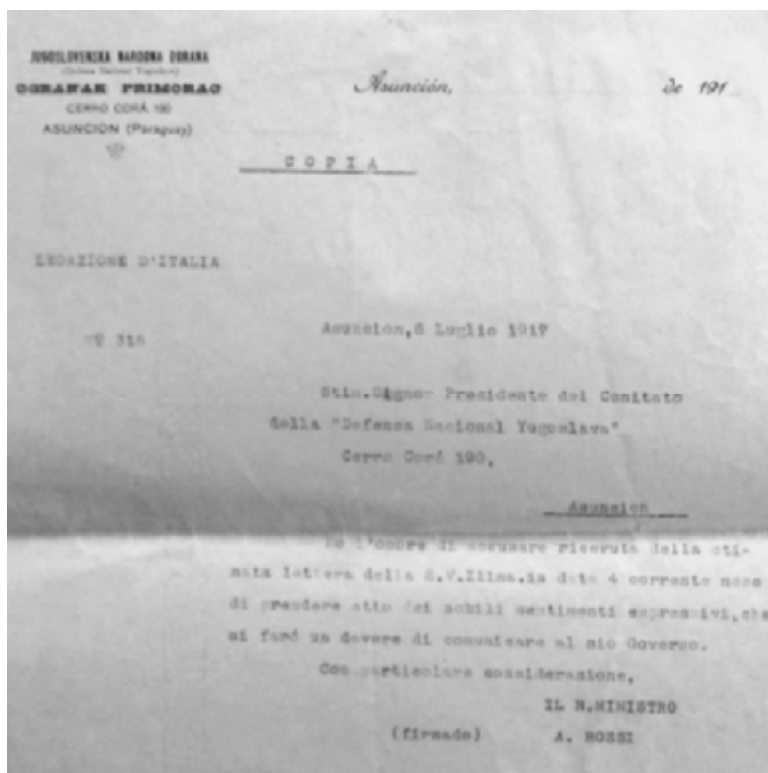
Част ми је да Вас обавјестим да сам примио цијењено писмо од С. В. Илма 4-тог овог мјесеца, с обзиром на изражена племенита осјећања, ставља ми се у задатак да комуницирам са мојом Владом.

Са посебним поштовањем

Министар

A. Rossi

(potpis)



ЈУГОСЛОВЕНСКА НАРОДНА ОДБРАНА
ОГРАНАК ПРИМОРАЦ
АСУНСИОН ПАРАГВАЈ

КОПИЈА

Послаништво Британије
7. Јул 1917

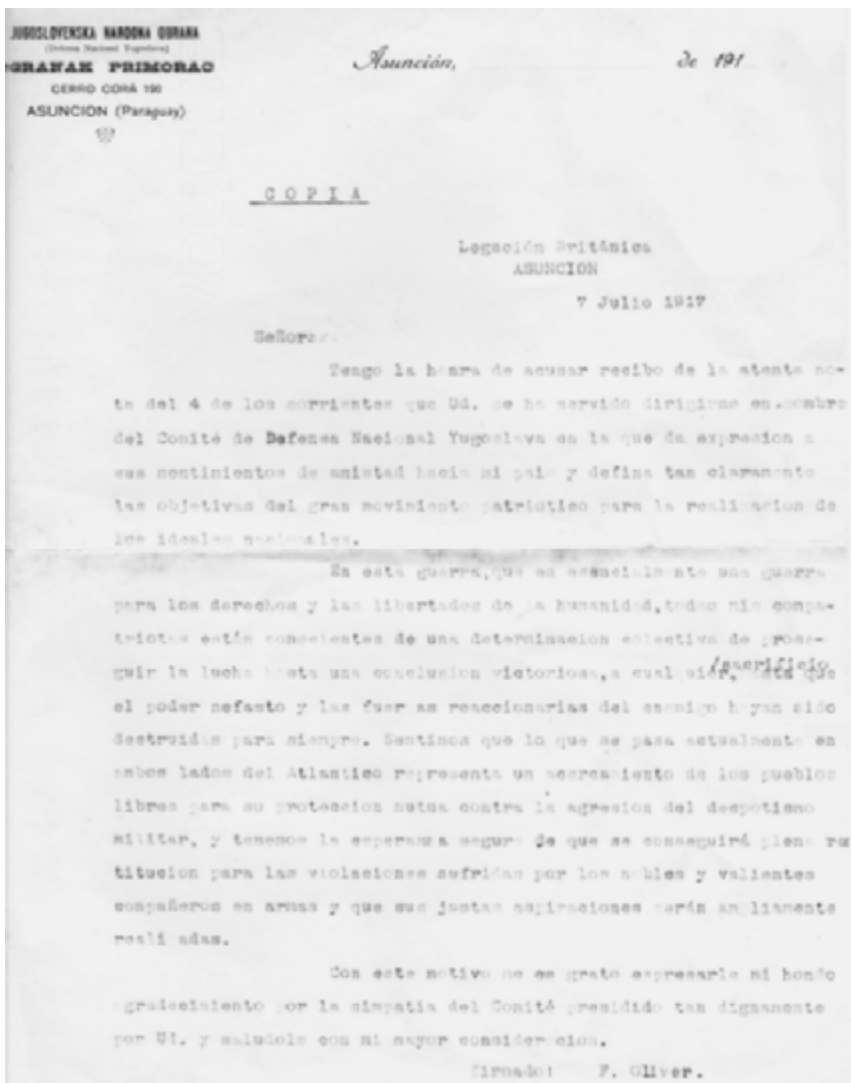
Господо,

Имам част да Вас обавијестим да сам примио ургенцију 4. текућег мјесеца којом ми се обраћате у име Комитета Југословенске Народне Одбране и у којој изражавате своја осјећања пријатељства према мојој земљи и тако јасно и објективно опредјељење као велико патриотско осјећање за реализацију националних идеала.

У овом рату, гдје је суштина рата права и слободе човјечанства, сви земљаци треба да су свјесни заједничке одлучности да наставе борбу до побједничког завршетка, како год, жртва до права је велика и снагом реакционара непријатељ треба да буде уништен заувјек. Актуелним осјећањима која се полако преносе на обје стране Атлантика настаје зближавање слободног народа да се узајамно штите против агресије војног деспотизма, и полажемо чврсту наду да ће све добити велику награду за патње племенитих и храбрих војника, те да ће њихове праведне тежње бити обимно награђене.

Из тог разлога снажно подржавам и изражавам захвалност уз симпатије према Комитету који тако достојанствено пресједава УД. и поздрављам са мојим великим поштовањем.

Потпис: Ф. Оливер.



ЈНО је 28. јула 1917. одржала комеморацију поводом треће годишњице уласка Србије у рат:

НАЦИОНАЛНИ ТЕАТАР
Грандиозна представа
ПОШТОВАНА СРБИЈА
Субота 28. јул 1917
У 20,30
Комеморација

Поводом треће годишњице уласка у рат
херојске Србије
Велико добротворство
Црвеног Крста Србије
Под покровитељством
Комитета Националне Одбране Југославије
И уз сарадњу Савеза Колонија



И Михановићи су радили у корист нове државе Јужних Словена. Мигуел Михановић био је 1921. предсједник Центра ЈНО за Јужни Атлантук. Тако су Јужни Словени у Аргентини дали свој допринос стварању нове државе.

Поред рада у ЈНО Дамјановић је помагао Црвени Крст Србије и Црне Горе као и српску војску на Солунском фронту. Користећи познанства са утицајним личностима, предсједницима влада, Дамјановић је помагао оснивање нове државе.

Једнако је помагао Србију и Црну Гору, не правећи разлику између ове двије српске државе.

Предсједник црногорске владе генерал Матановић упутио је 3. фебруара 1917. телеграм³⁰ Илији Дамјановићу у којем му се захвалио на писмима и патриотским напорима:

„Via Madeira“ 3. фебруар 1917. г.
Дамјановић Илија
Капетан Администрације Михановић

Велико хвала на лијепим ријечима и на патриотским напорима у име нове Владе чији сам ја предсједник, након оставке бившег кабинета.

Срдачни поздрави од Ваших пријатеља нарочито од господина Педра и господина Николаса као и комплетне породице Михановић. Контактирајте Црногорчевића.

Напишите захтјев за мјесто Вице Конзула у Аргентини. Ја ћу Вам написати писмо.

Пријатељски поздрав
Предсједник Генерал Матановић

Бригадир Мило Матановић био је предсједник црногорске владе од 17. јануара 1917. до 11. јуна исте године. Из овог телеграма се види да је Дамјановић обављао дужност Капетана администрације компаније Михановић, као и да је био и остао пријатељ са Николом Михановић и његовом породицом.

Још један документ потврђује да је Дамјановић за вријеме рата, иако заповједник брода, заузимао високе дужности у компанији Михановић:

³⁰ Телеграм у власништву породице.

Телеграфска адреса: „Михановић“

Поштанско сандуће бр: 1593

Буенос Аирес, 8. јануар 1916. године

Управа: Улица 25. маја угао Cangallo

Округли печат: Аргентинска навигациона компанија
Никола Михановић

Господину Илији Дамјановићу

Предсједнику

Са најдубљим поштовањем,

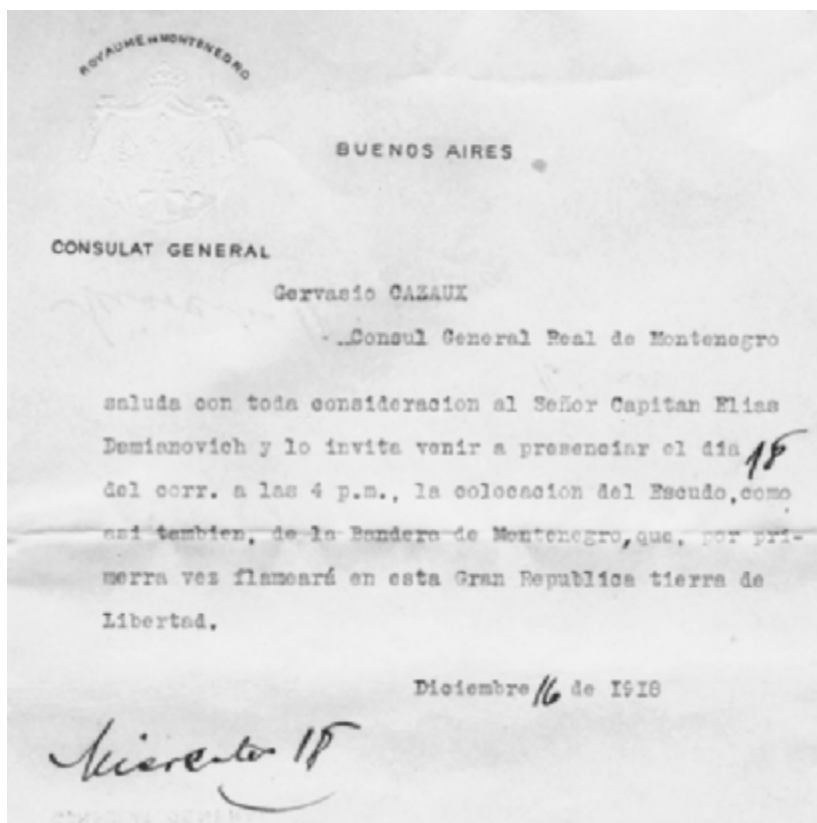
Ми доле потписани, сви запослени у Царинској управи, кућа Николаса Михановића, најискреније захваљујемо на вашем љубазном и срдачном телеграму који смо примили на вријеме, желимо овим поводом исказати господину Дамјановићу захвалност на красном и посебном поштовању које нам је указао.

Истовремено желимо да испунимо обавезу и истакнемо нашу захвалност према господину Дамјановићу, господину и другу Дамјановићу, који је из удаљених предјела упутио знак пажње нама који смо тако заборавили да чинимо оно чиме сте нас Ви срдачним честиткама дирнули.

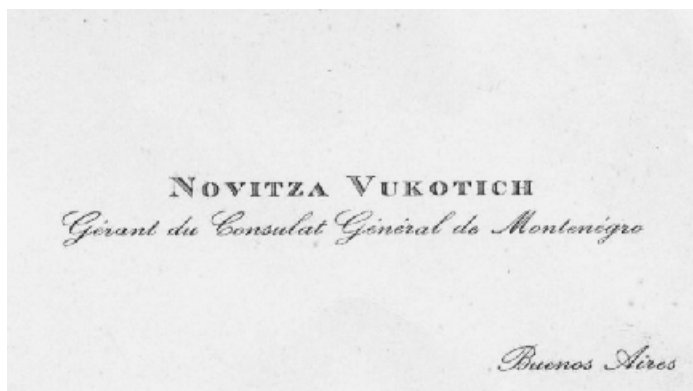
Уз жељу да нас водите и да ово буде прва захвалница коју ћете по повратку са пута примити, задовољство нам је упутити Вам најсрдачније честитке.

Следи девет својеручних потписа

Генерални конзул Црне Горе Gervasio Cazaux позвао је 16. децембра 1918. Илију Дамјановића на постављање грба и заставе Црне Горе.



И током 1919. одржавао је везу са представницима црногорске владе. Станко Марковић му је писао 31. октобра 1919. из Рима у вези набавке неке робе.



Визит карта Генералног Конзула Црне Горе Новице Вукотића

Повратак у отаџбину

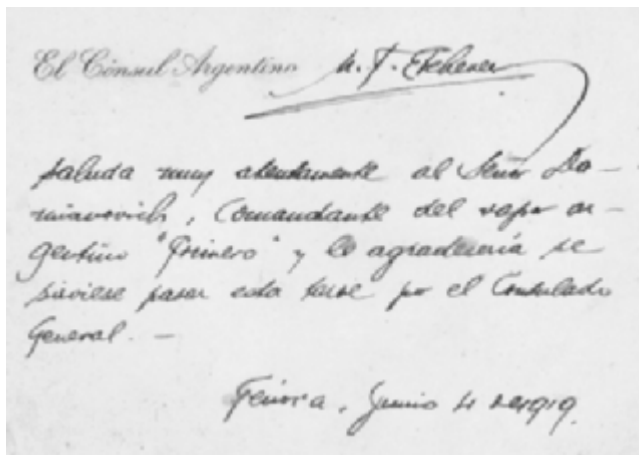
Капетан Дамјановић наставио је да плови. Купио је кућу у ексклузивном дијелу Буенос Аиреса у кварту Авеланеда у улици Бартоломе Митре (Bartolome Mitre) 139.

Послије „Rawsona“ заповједао је паробродом „Primero“, на којем је и почео каријеру у компанији. Капетан Дамјановић био је изузетно везан за овај брод. У листи посаде из 1921. поред капетана Дамјановића налази се морнар Тодор Кривокапић (Teodoro Crivocaritch), Santiago Miletich, Roco Petricich, Богдан Вуловић (Deodato Vulovich) и Natalio Stergacich. Осталу посаду чинили су Аргентинци, Шпанци, Португалци и други. Као што се види из пописа, након што је Никола Михановић продао компанију још увјек је велики број Јужних Словена пловио на њеним бродовима. То је био сигурно резултат његове дугогодишње политике.



„Primero“ - слика власништво породице Дамјановић

Једно вријеме обављао је и дужност предсједника Аргентинског паробродарског друштва.



*Поздрав Генералног Конзула Аргентине Илији Дамјановићу
1919.*

Наши исељеници изабрали су Дамјановића за предсједника Српско–хрватске исељеничке странке у Буенос Аиресу. На тој дужности остао је до 22. априла 1923. године кад се вратио у своју Боку, сада у новој држави, Краљевини Срба, Хрвата и Словенаца.



Капетан Илија Дамјановић у средини



Ана Дамјановић

Поред свих признања која је добио у Аргентини и поштовања које је стекао родна грудa га је призивала. Пресудно је било писмо сестре Ане, која се родила 1881. и није могла ни упамтити брата. Ипак брат и сестра редовно су се дописивали. Писмо које је писала из Лепетана 12. новембра 1920. Ана почиње са

„Dragi i Ljubezni Brate Ilko“

захваљује му се на писму и новцу који јој је послао а онда пише:

„oćuh ja biti sretnja da ti meni dogješ doma kai što je došo nikola i drugi što dolaze Vjeruj mi mili brate da bih ja tebe vigjela činilo bi mi se da bih se oni čas rodila i da ništa nijesam pretrpjela što sam ti meni moja diko vjeruješ za svo moje stradanje i možeš koliko da si sve očima vidijo pa jedan put odredi da se vidimo ti mene zadovoljivaš i pomagaš što

nijedan brat sestru tako još da mi te vigjet pa nikakvu milinu ni zadovoljstvo ne bih više tražila na ovi svijet uzdam se u boga i u tebe da ćeš mi i to ispunit evo sam ti dosta napisala nemoj se što najedit nego se čuvaj moje sunce i primi pozdrav od lesandre i od stoja a od mene mili brate primi iskrene pozdrave iz dubine moga srca od tvoje sestre koja te ljubi kako svoje oči Aneta Damianović“

REPUBLICA ARGENTINA

Expediente
5260

Promovida

PREFECTURA GENERAL DE PUERTOS
MARINA MERCANTE NACIONAL

Prontuario de *Elias Damianovich*
No. *50846*



Firma del interesado
Elias Damianovich

Pulgar derecho

I. D

V. 4333-
V. 2222-

Certifico que

Кум Петар Кебелић написао је 1921. писмо Дамјановићу након што је у новинама прочитао текст о њему:

PEDRO KEBELICH

PUERTO LA PLATA

23. децембар 1921. г.

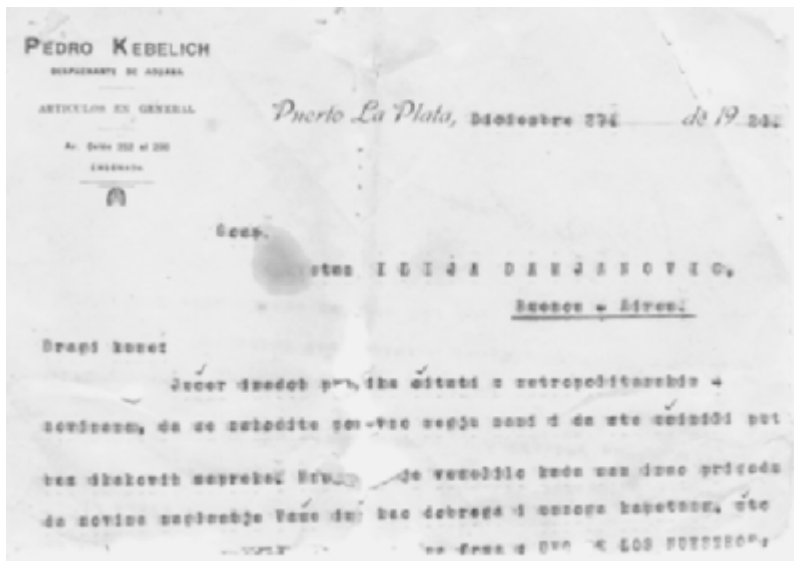
Драги куме:

Јучер имадох прилику читати у метрополитанским новинама, да се находите поново међу нами да сте учинили пут без икаквих запрека. Много ме је веселило када сам имао пригоду да новина наглашује Ваше име као доброга и умнога капетана што је већ добро познато, као и она фраза: UNO DE LOS NUESTROS што ми је много угодна била изрека, јер Ви заслужујете много.

...

Остајем Ваш кум

Петар Кебелић



Дамјановић је помагао свој крај од самог доласка у Аргентину до повратка у Боку. Парох јошички Илија Балић га је 1921. молио да искористи утицај и познанства која је стекао и помогне у сакупљању новца за израду звона цркве Св. Недеље у Јошици. Све цркве у Боки су „похаране“ за вријеме

Првог свјетског рата. Аустро-Угарска је за вријеме рата наредила одузимање и претапање свих звона за војне потребе, сем по једног звона у парохијалним црквама за потребе вршења службе.

Заслужена признања

У Аргентини Дамјановић се није женио, тако да је у позним годинама ступио у брак. Оженио се 2. августа 1928. са Драгињом Краљ. Драгиња Краљ рођена је у Лепетанима 15. априла 1901. У браку су имали троје дјеце, кћерке Марију, удату Томичевић, рођену у Лепетанима 24. јула 1929. – умрла у Тивту 12. октобра 2012. и Ану, удату Нишевић, рођену у Лепетанима 6. октобра 1930. и сина Илију рођеног у Лепетанима 17. јуна 1932. Син Ане Нишевић носи име Илија.



Вјенчање 2. август 1928; Илија и Драгиња Дамјановић са кумовима; лијево Милан Милошевић



Криштени кумови Олга и Никица Милошевић са кћеркама

Одмах по повратку Дамјановић се уклопио у друштвени живот у Боки которској. Укључио се у рад многих организација, а као поштованом Бокељу позиви су му стизали са разних страна. Краљ Александар одликовао је Бокељску морнарицу орденом Св. Саве III степена. Зато је Дамјановићу упутила позив на свечаност 7. септембра 1924.

Поморски капетани из Југославије одлучили су да оснују друштво које би окупљало капетане свеукупне пловидбе. Зато су цијенећи и поштујући Илију Дамјановићу и његов рад, о Ускресу 1929. упутили му позив. Друштво је замишљено као акционарско а од капетана је тражено и стручно мишљење и савјети. Дамјановић је често одлазио у Сплит на састанке удружења. На једном од тих путовања у градској кафани се

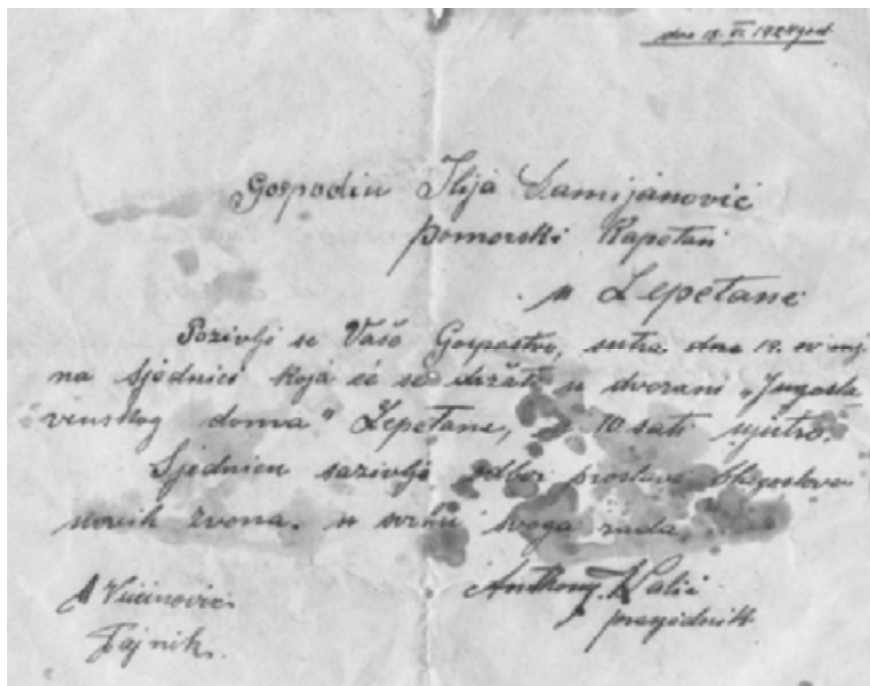
уписао са др Југовићем из Сплита. У присуству пријатеља др Југовић га је питао:

„Капетане, обишли сте читав свијет, реците нам, молим, који су за Вас најљепши фјордови на свијету?“

Дамјановић је одговорио

„Има у свијету пуно лијепих фјордова као нпр. фјордови Норвешке, фјордови Рио де Женеира, обале Колорада итд. али SI PARVA LICET COMPONERE MAGNUS BOKA KOTORSKA (ако је мале ствари могуће упоредити са великим онда је то Бока которска)“³¹.

У свом крају, који је помагао за вријеме боравка у Аргентини, посветио се добровољном раду у корист народа. Цркви Св. Антуна у Лепетанима поклонио је једно звоно.



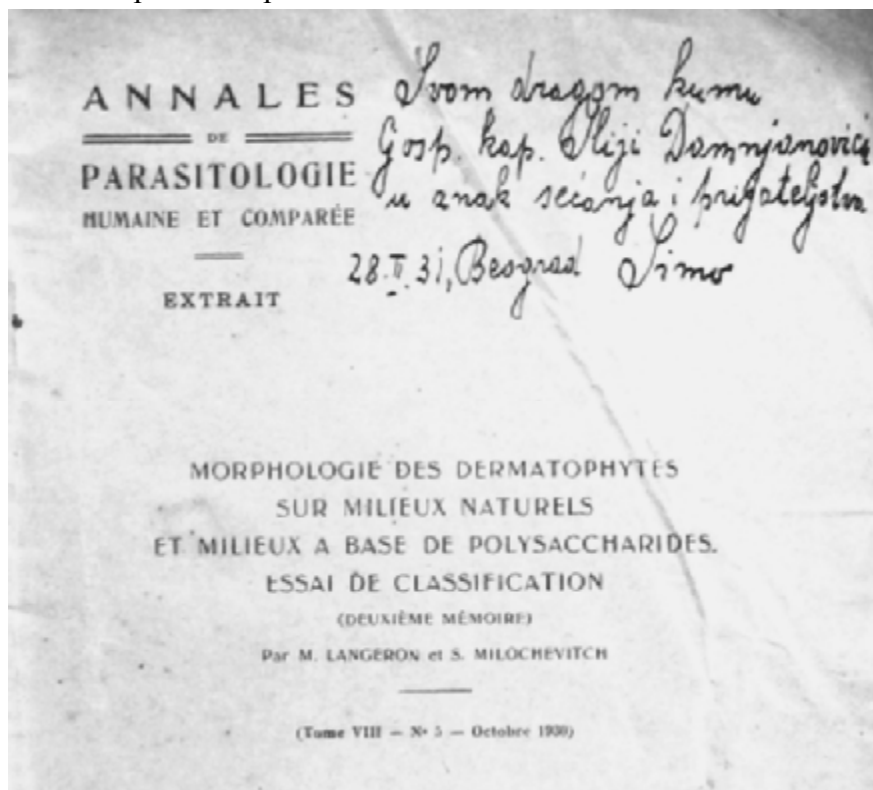
Позивница на састанак око нових звона у Лепетанима

Био је члан Одбора за изградњу цркве Св. Саве у Тивту. Предсједавао је Одбором родитеља у школи у Лепетанима.

³¹ По сјећању кћерке Илије Дамјановића Ане Нишевић.

Учитељица је била Наталија Боровски. Дао је свој допринос и отварању поште у Лепетанима.

Илија Дамјановић дружио се са професором Милошем Липовцем, дон Ником Луковићем, Душаном и Анком Бјеладиновић, Мирком Комненовићем, и другим Бокелјима. Био је пријатељ и кум са Симом Милошевићем, паразитологом свјетског гласа. Велики пријатељ био је са епископом бококторским Кирилом.



Посвета Сима Милошевића куму кап. Илији Дамјановићу

У Лепетанима дружио се са Луком и Трипом Михоловићем, Луком Запутовићем, др Душаном Гузином, Михаилом Боровским, дон Стипом Сервенти, капетаном Илијом Томановићем, капетаном Илијом Никетићем и многим другим.

Парохијани Јошица и Лепетана 1930. године изабрали су одбор који је прикупљао прилоге за градњу звоника цркве Св. Недјеље. За председника су изабрали Илију Дамјановића.

Стари звоник је порушен 1936. године и почео се градити нови. Довршен је јуна 1939. и свечано освештан на дан храмовне славе 24. јула (6. августа) 1939.

Напокон стигло је и заслужено признање. Дамјановић је 1935. одликован Краљевским орденом Белог орла V степена за допринос у стварању Краљевине СХС. За овај орден предложио га је Мирко Комненовић. Комненовић се тада налазио на положају Министра социјалне политике и народног здравља. Указ о одликовању капетана Илије Дамјановића, председника Исељеничке организације за Црну Гору и Боку которску потписан је у Београду 10. јануара 1936. године.

Након добијања ордена Дамјановић се захвалио овим ријечима³²:

„Господине Начелниче!

Дозволите, да у овом, за мене, дирљивом и најсретнијем часу у моме животу подастрем преко Вас моју дубоку захвалност и оданост Његовом Величанству Краљу који ме је благоизволио одликовати.

Господине Начелниче! Цео мој живот провео сам у туђини и вјерујте да је моја прва и последња мисао вазда била упућена за добро, напредак и ослобођење од туђинског јарма моје родне грудe. У том сам правцу вазда радио, и стало ми је да Вам данас у овом свечаном моменту изјавио, да ја никакво признање за мој рад нијесам тражио. И, кад ми се ипак ово признање одаје, оличено у овом Ви соком знамењу које ми сада прикачисте (или предасте), ја се осјећам потпуно награђеним и сретним, што се мој скромни рад овако високо признање.

У нади да ће ово Високо и свето знамење дати потстрека и моме потомству за частан рад на добро и благодет наше миле, ослобођене и уједињене Отаџбине, кличем:

ЖИВИО ЊЕГОВО ВЕЛИЧАНСТВО КРАЉ ПЕТАР II

ЖИВЈЕЛА ЈУГОСЛАВИЈА !

Илија Дамјановић (потпис)“

³² Документ у власништву породице.



Указ о одликовању капетана Илије Дамјановића орденом
Белог орла V степена

Краљевина Југославија упутила је Дамјановићу писмену
замолницу да буде почасни капетан краљевске јахте „Вила“.

Брато Крст!

Ево ја Вас замалим за једну ствар.

Били смо брати Јуро да се је један савремени
амерички доктор Минамовић, амерички проф.
Било и да неке биле настављати по студио.
Он би хтео да на то време наставља,
пак Вас моли да Ви сине му да му једну
препоручу на америчкој Конзули, који немо
мо он иници Ви упознате, да у њихову да
му овај Конзули даје препоруку за доктора
Минамовића који је овај доктор припадник.
Молимо Вас да будите тако добри да
му то упознате, и то тиме које наставља
за америчкој Конзули да да Ви Јуро то
наставља, пак ће он то с тим тиме
кој америчкој Конзули да му да препоруку.
Упознате да Вас одређујем и да то Ви
Јуро наставља, али мо иници да му је
то кинеско поштом, јер да се Још да ко
други иници неће не поштом то време.
Упознате да Вас захвалом на
Јуро то тиме много срдечно поштом
за Јуро и тиме

Ваш Крст

Адреса Јуро:
Јуро Минамовић
Канц. проф.
Београд
Савремена школа.

74

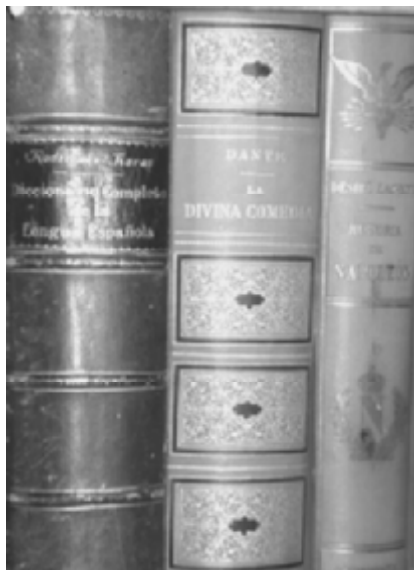
con los mejores deseos.
Recíbele salud de a tu
distinto señor, y hermano
y mis de vez a su hijo.
Prof. Mилош Липовац
A Vd. le envia un fuerte
abrazo su S. S. S.
Kotor, 18. I. 1930. Miguel.

Estimado amigo,
En ocasión de la "Крсна Слава"
recibe con los suyos, de
parte de mi tía, sobrina i
Spirro, y especialmente de
su servidor las mas
sinceras felicitaciones,

Визит карта проф. Милоша Липовца којом 1930. честита
Крсну славу Илији Дамјановићу на шпанском језику;
Милош Липовац је писао писма из Котора у Аргентину Илији
Дамјановићу такође на шпанском језику

Капетан Дамјановић био је активан као председник Организације исељеника (ОРИС). Организација је сарађивала са државним властима, службом за заштиту исељеника и помораца. Помагала је сиромашне исељенике и исељенике повратнике, обезбјеђивала средства за велике пројекте. На овом положају Дамјановић је сарађивао са Мирком Комненовићем док је вршио дужност Министра у влади Краљевине Југославије, али и са његовим наследником на том положају. Годишња скупштина за Црну Гору организације исељеника и центра Савеза исељеника ОРИС одржана је 20. маја 1936. у

просторијама кафане „Дојми“. На овој скупштини Илија Дамјановић изабран је за председника.



Из Аргентине Дамјановић је донио богату библиотеку:

Вук Стефановић Караџић – Свето писмо, Dante - LA DIVINA COMEDIA, Boccaio – CUENTOS, Lakroix - BONAPARTE EN EGIPTO (Сабрана дјела), Abrantes - SALONES DE PARIS 1-4, O Meara - NAPOLEON EN EL DESTIERRO 1-4, De Las Cases MEMORIAL DE SANTA ELENA 1-4, Aristoteles - LA POLITICA, Platon – Seneca, Virgilio – Одабрана дјела, Homero, Horacio, Ciceron и друге вриједне књиге.

Други свјетски рат донио је велика страдања. Илији Дамјановићу и његовој породици и велики страх од могуће освете Нијемаца. Да су Нијемци сазнали ко је седамдесетпетогодишњак који је мирно живио са породицом у Лепетанима ко зна шта би било са њима. Зато су након капитулације Италије, 1943, Илија и Драгиња Дамјановић уништили сву документацију о бици код Фокландских острва.

Држава никад није дала заслужену пензију Илији Дамјановићу већ је морао да се сналази од скромних примања.



Говорио је шпански, италијански, енглески, француски, португалски, латински а споразумјевао се на арапском и руском.

Умро је 24. новембра 1953. са књигом у руци. Сахрањен је код цркве Св. Недјеље у Јошици.



Породица Илије Дамјановича: син Илија, супруга Драгиња и кћерке Марија и Ана

Његова супруга Драгиња умрла је 16. фебруара 1984. у Лепетанима. Син Илија, такође поморски капетан, оженио се 9. јула 1967. у Тивту са Драгицом Пибер, рођеном 7. марта 1935. на Бледу – умрла 2007. у Лепетанима. У браку су добили три кћерке: Марију, Ирену и Драгицу. Илија је умро 29. јуна 1986. у Београду.

Породица и данас са поносом чува сјећање на поморског капетана Илију Дамјановића, човјека који је 4. децембра 1914. године открио ескадру адмирала Максимилијана фон Шпеа и тако се уписао у историју поморства, као и на сва добра дјела која је учинио несебично помажући пријатеље и цркву, како православну тако и католичку. Са поносом се сјећа његовог доприноса у патриотским организацијама у Јужној Америци за вријеме Првог свјетског рата и организацији исељеника после рата у Аргентини и Југославији.

Поред свега наведеног капетан Илија Дамјановић још није добио заслужено мјесто у историји бокелског поморства. Ова књига може само дјеломично да исправи неправду према капетану Илији Дамјановићу.

Литература:

Архив породице Дамјановић.

Dorđe Milović, Boka Kotorska u doba vVenecije, na izvorima mletačkih arhiva, Književni krug, Split, 2009.

Prof. dr Vladislav Brajković, Maksim Zloković, Pomorstvo i brodogradnja, Tivat, Književne novine, Veljko Vlahović, Beograd, 1983.

Annuario Marittimo per l' anno 1873, Trieste, 1873.

Siniša Luković, Kapetan Ilija Damjanović, GPMK LVII-LVIII, Kotor, 2009-2010.

Vesna Čučić, Bokelji između Boke i Trsta, Naše more, 52 (1-2)/2006.

Марија Црнић Пејовић, Исељавање Бокеља до Другог свјетског рата, Бока 27.

Pomorska enciklopedija, knjiga 2, Zagreb MCMLV, izdanje i naklada Leksikografskog zavoda FNRJ.

Dr Vinko Foretić, Udio naših ljudi u stranim mornaricama, Pomorski zbornik I, Zagreb, MCMLXII.

Максим Злоковић, Капетан Милош Вукасовић, ГПМК XVI, 1968.

Иг. Зл, Милош Вукасовић, ГПМК II, 1953.

Иг. Зл, Петар Замбелић, ГПМК II, 1953.

Dr. Jovan Vasiljević, Mr. Berislav Visković, Velike pomorske bitke i operacije kroz istoriju, Beogradski izdavačko-grafički zavod, Beograd, 1975.

Richard Hough, The great war at sea 1914-1918, Oxford New York, 1986.

Eric W. Osborne, Cruisers and battle cruisers: An illustrated history of their impact, ABC-Clio, 2004.

Bryan Elson, First to die, Formac, 2011.

Kapetan Ilija M. Damjanović, Pomorstvo br. 9, Rijeka, 1954.

Petar Filipović brodski krmanoš D. Lastva Crna Gora, Odakle kvartu u Buenos Airesu naziv "Elias Damjanovich", Bosna i Hercegovina iseljenički kalendar, 1971.

Садржај:

Заборављени херој битке код Фокландских острва из Лепетана.....	5
Дамјановићи.....	9
Илија Дамјановић.....	13
Бокелџи у Јужној Америци.....	20
Никола Михановић.....	23
SS „Rawson“.....	26
Први свјетски рат.....	28
Битка код Коронела.....	30
Битка код Фокландских острва.....	37
До краја рата.....	47
Рад на уједињењу Јужних Словена.....	51
Повратак у отаџбину.....	62
Заслужена признања.....	68
Литература.....	79

CIP - Каталогизација у публикацији
Национална библиотека Црне Горе, Цетиње

ISBN 978-9940-9093-6-9
COBISS.CG-ID 28486416

CARTE REDVITE

de l'Estremité De l'Amérique Méridionale
Dans la Partie du Sud

en font Connoître les Nouvelles Villes découvertes
par les Vaisseaux de l'Atala depuis ceux dont la
partie de l'Ouest est encore Inconnue
le pays que qu'on appelle icy du nom de l'
Barbe a été nouvellement découvert par une
expédition Partant du même nom le 15 May 1792



Књига је штампана средствима добијеним на Конкурсу
за расподјелу средстава НВО Општине Тиват

ISBN 978-9940-9093-6-9



9 789940 909369 >