

SEEN BY THE SEA

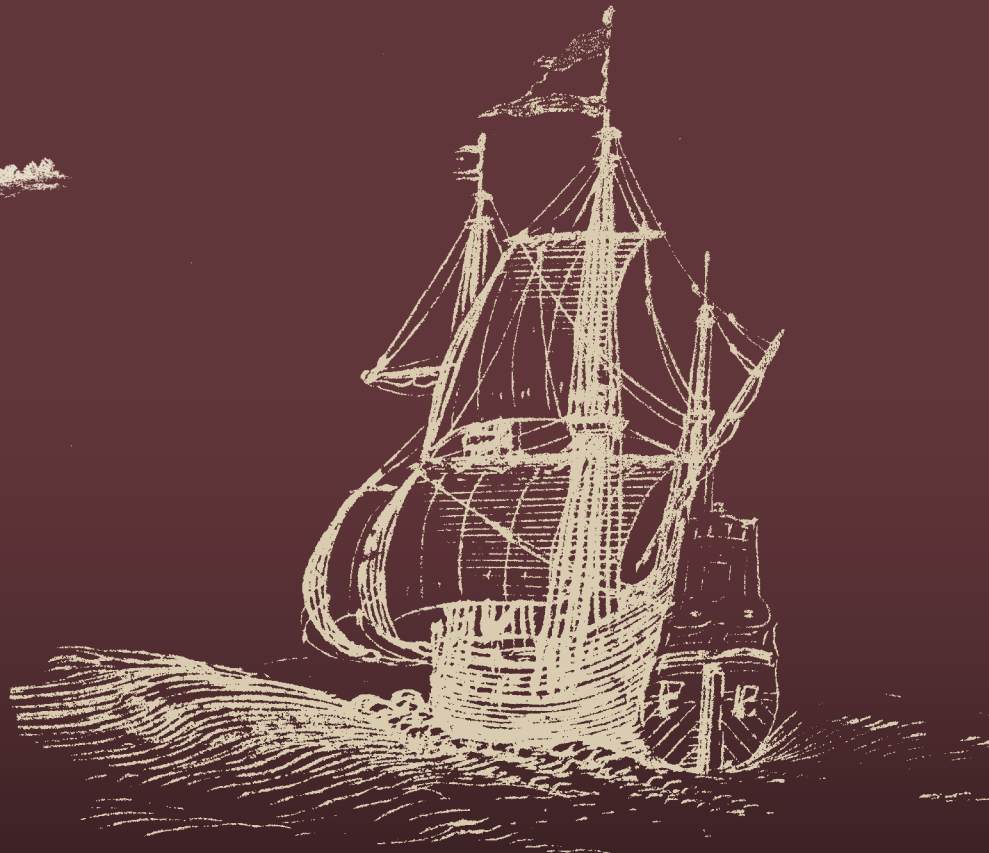
A&A
INTERIOR

THE MARITIME
HISTORY
OF BOKA
THROUGH MAPS
AND NAUTICAL
ARCHIVES



4
DECEMBER
2025

21
JANUARY
2026



Dear Visitors,

Before you is the catalogue for an exhibition organised by the A&A Interior Gallery, presenting some of the most valuable objects from the rich Stanković Collection, which is closely connected with the maritime tradition of the Bay of Kotor. The Stanković Collection of artworks and antiquities is the result of thirty years of dedicated work by Dušan Stanković, a certified court expert in antiquities since 2004, whose passion for fine art, antiques and heritage has shaped this remarkable ensemble.

Since ancient times, the Bay of Kotor and its inhabitants have been inseparably linked to the sea. Surrounded on the landward side by steep and rugged mountains, the bay has always been naturally turned towards the maritime world. From this enduring, centuries-long dialogue between people and the sea emerged a rich history and maritime tradition that profoundly shaped the identity and destiny of the region's population. The objects presented in this exhibition bear witness to one of the most intriguing periods in local history and seafaring – the transition from the 19th to the 20th century – while also evoking some of the most significant historical events of the area, such as the photograph of the Montenegrin royal family and their relatives, taken during the coronation of King Nikola I in 1910 at Cetinje.

The maritime life of Boka began developing at the dawn of civilisation, dating back to the earliest human settlements in the region. This is evidenced by the cave drawing of a ship in Lipci, as well as references to Illyrian pirates in the works of Roman historians at the turn of the eras. From the Illyrians, through Greek colonists, the Roman period, the arrival of the Slavs and up to the golden age of Boka's seafaring from the 17th to the 19th century, the very notion of Boka was virtually synonymous with the sea.

The transition from the 19th to the 20th century marked a time of major changes. New technologies and inventions left a strong imprint on Boka's maritime world. With the arrival of Austrian – and later Austro-Hungarian – rule, wooden sailing ships were replaced by steam vessels, and Boka became one of the most important naval and maritime bases on the Adriatic. Improved travel routes and more frequent maritime connections attracted travellers and correspondents from across the world, as reflected in several objects showcased here.

At the same time, increased military and naval presence required more precise mapping of the bay, resulting in representative examples of late 19th-century maritime cartography included in this exhibition. These old maps may well be the most valuable part of the collection, for they testify to a period of rapid development and modernisation while also conveying the spirit of an era in which cartography became essential for navigation. They are not only relics of maritime heritage but vivid records of what Boka looked like at the turn of the century: the size and distribution of its settlements, its much sparser urban fabric and the contours of its coastline nearly 150 years ago.

Special value is added to the collection by an Italian maritime manual from 1875, as well as old photographs of Dubrovnik and its fortifications from 1905. Particularly significant are the sheets from Coronelli's 17th-century atlas – a globally renowned work and one of the most celebrated relics of the maritime history of Venice and its dominions.

The collection also includes French engravings from the 18th century, advertising brochures for outboard motors from the 1930s and photographs of Yugoslav merchant ships of the 1950s that maintained maritime connections with Boka. A true highlight of the collection is the blueprint of a motorboat from 1926, commissioned by Count Luković and based on the model registered in the Royal Yugoslav Navy as the "Court Boat of His Majesty", used on ceremonial occasions. Although the boat appears never to have been completed, this does not diminish the historical significance or appeal of the design.

A particular curiosity in the collection is a set of three photographs taken during the coronation of King Nikola I in 1910 at Cetinje. These valuable records of Montenegrin history stand out both because of the occasion – the proclamation of Montenegro as a kingdom – and because of the prominent individuals captured in them.

In the first photograph, standing are: Princess Vjera, Grand Duke Nikolai Nikolaevich Romanov, Prince Franz Joseph of Battenberg, Princess Xenia, Crown Prince Danilo, Prince Mirko, Princess Natalija Obrenović and Prince Petar. Seated are: King Victor Emmanuel of Italy, Milica Petrović Juta (of Mecklenburg-Strelitz), Queen Elena of Italy (Regina Elena), Queen Milena, King Nikola, Grand Duchess Milica Romanov and Princess Anna of Battenberg. Seated on the carpet are Crown Prince Alexander

Karađorđević, Princess Galitzine – Marina Petrovna and Princess Jelena Karađorđević.

In the second, official offset photograph, the arrangement differs slightly. Standing are: Grand Duke Nikolai Nikolaevich Romanov, Prince Franz Battenberg, Princess Vjera, Princess Xenia, Crown Prince Danilo, Prince Mirko and Prince Petar. Seated are: Milica Petrović Juta (of Mecklenburg-Strelitz), Princess Anna of Battenberg, Queen Elena, Queen Milena, King Nikola, Grand Duchess Milica Romanov, King Victor Emmanuel and Princess Natalija. On the carpet are Princess Jelena Karađorđević, Princess Marina Petrovna Romanova and Prince Alexander Karađorđević.

Many of these individuals would soon be swept into the vortex of historical events that would change the fate of the world and the lives of millions.


As can be seen from all the above, the collection before you offers a unique insight into the past of this region and, through its value, surpasses its geographical boundaries, making it more than worthy of your attention and interest. It is a rare and precious opportunity to glimpse, even briefly, the breath of times long gone.

Dražen Jovanović

Historian & Curator



Map of Slavonia, Croatia, Bosnia
and part of Dalmatia
by cartographer G. Mercator.
Copperplate engraving with
hand-coloured details. 1595



SCLAVONIA,
CROATIA,
BOSNIA
cum
DALMATIÆ
PARTE.

Auct. Ger. Mercatore.

Trand
Erdewdy
alkowar
Zatha

che veramente nel 1445 fu una alla Congregazione Cat. di Ragusi Vecchio i miglio, e ne fu due di circuito in qualche Colla, in cui è una la Città con Torre i ragione, come era l'Isola, del Scoglio di Marone, che porta anche il titolo di Treigne; ma ordinariamente habita in Ragusi per maggior comodità. Sotto la giurisdizione del medesimo Vescovo sono gli altri due Scogli Buzana, che gira un miglio, e



mezzo, e l'altro di S. Pietro, che cir. 2.4. Pieno cinque meno d'un miglio, tutti disabitati, e alcuna volte vedesi in qualche parte coltivato. Vi è un altro Scoglio negli ultimi confini di questo Stato appreso il Porto orientale di Melona, dal qual è chiuso dalla parte di Scioacco. Vi sono di quelli, che fanno parte Scoglio Malata (sporre, ma essendo attaccato alla Terra-ferma da una lingua, si rende quasi Peninola.

SCOGLI DEL CANALE DI CATTARO.

L. Canale di Cattaro, detto anticamente S. Riquar, tiene nel suo seno lo Scoglio de Stradati, chiamato Pradol, e Pradol, poi di S. Gabriele da una Chiesa, che è di rispetto del tempo vuol mostrare ancora effere stata ivi edificata sotto gli auspizj di detto Santo, e finalmente da 25 Soldati Cavalieri, e poi levati dalla custodia della Città di Cattaro, il nome de Stradati ottenne. Al presente è disfatto, e vegeto solamente in esso alcune Calappole (insalatare, già Stradati) medesimi Stradati; ni il suo giro è maggiore di 3 miglia in circa. Lo Scoglio della Madonna, poco distante da quello de Stradati, gira incirca 250 passi, e precipiti offer baie alla Chiesa della Madonna, e al Convento de Palmi Minori Osservanti di S. Francesco. Mantiene quattro soli Religiosi, benché comunito, ed ha una Casa, che serve per albergare Focche siani, ed a quelli alle volte per far continuata, quando cominciano vengono da Paesi sospetti. Nello Scoglio di S. Giorgio mezzo miglio discosto da Petralia gode l'Abbate Paroco di questa Terra comodo ed edificato. Otto fucilicate, e Chiesa figurante, dove hanno sepoltura i Perallini, la quale attestata nel 1666 dal Titimuco, e riparandosi dal petroli Cristiani. Al ritiro di Marco Orlandi sopra detto Scoglio colla Torre di S. Francesco una Torre a difesa del Canale, e furono gli antichi Romani una Torre a difesa del Canale, e la dicesero in custodia a Perallini: Furono questi li bovi, e dall' Imperatore Diocleziano in segno di gratitudine tutti privilegiati, ed esentati, che godevano la Città d' Italia. Il suo circuito è di 150 passi incirca. L'altro Scoglio della Madonna da Dovo per la miracolosa Immagine della B. Vergine, portata da Negrosponte, quando i Turchi occuparono quella Città, e dipinta da Mano Latina sopra tavola di legno incurvata, e dipinta da Mano Latina sopra tavola di legno incurvata, che dicono essere di Costo del Libano. Stringe anche questo Canale nelle sue fauci i due Scogli di Xapic. Uno di 100. passi di giro sopra fatto grebano ha una Torretta, hora scoperta, che con le sue muraglie cinge la Chiesa della Madonna. L'altro, che gira passa 400 incirca, è detto dagli Italiani Scoglio de Rondini per la gran quantità

di, che vi è di tali Uccelli, e per la moltiplicazione, che di loro fanno sì le pietre di detto Scoglio, il quale se avesse un buon Forro, farebbe bastante ad impedire ad ogni Armata nemica l'ingresso in questo. Del medesimo Canale havendo infero ed altro nel primo Volume del nostro Atlante, per non replicare loiza nel stesso innettiamo a quello il Lettore.

DOLCIGNO.

Cittadini con varj nomi Dolcigno, ovvero Dolino. Livio lo scrive Olinus; Plinio Olinus, altri Colubina, e l'Urbano, e l'Urbano. E Città Vecovale sotto l'Arcivescovo di Antivari situata nei termini della Dalmazia, compresa nell' Albania, lontana 25 miglia da Dolcigno vecchio, 28 da Cattaro, 18 dalla bocca della Bojana, 24 da Antivari. Qui habitano i Popoli Masorovich di suo servano, fatti Turchi la maggior parte per necessità, e per non poter pagare il tributo agli Ottomani. Alzati furono vivo Salto in forma di Peninola battuta dal Mare in tre lati, e col quarto dall' Aste congiunta alla Terra-ferma, benché prima fosse Isola attaccata al Continente. Il suo giro è di passi 662; dalla parte di Terra-ferma, se bene si copra da un Castello antico d'alte, e vecchie muraglie, e debbe assai per il suo attacco da due mosti polite a Cavaliere facilmente si batte dalla parte del Mare però è assai forte, essendo posta in luogo alto, ed eminente. Vi sono per lo più 20 Cannoni, e soldati due grandi. La Città ha 200 huomini d'Armi, e nel Borgo altrattanti Turchi: In caso di bisogno può avere il soccorso della Città di Scutari; ma quando que' Turchi fossero diverti dalla Cupa, Clementi, Honni, Chialti, e Ladimira, c'alcendono al numero di tre mila Soldati, potrebbero essere impediti gli ajuti. Pochi anni sono il suo Contado estendeva in lunghezza miglia cinque, in larghezza due, ed aveva 25000 di tre Ville. Avanti la Guerra di Candia dilungavasi miglia venti; quel poco, che adesso ritiene, è ferite assai, perchè produce frumento per sette mesi dell'anno, tanta quantità di Vino, ed Olio, che oltre il bisogno degli abitanti si provvede ancora molti Foresteri. Era Signore di Dolcigno un tal

mezzano, Padrone d'altre poche Terre dell'Albania, indò l'anno 1442 se ne impadronì per giusti motivi la Repubblica a forza d'armi, comandate da Francesco Quosio Impero Cipro, e Napoli, si spiccò con potentissima Armata per Terra sotto la Città di Zibigies, e dopo dieci giorni la prese. Divenne poi ricetracco di Genesè in una Valle contigua alla Città, la quale non è però totalmente per essere aperta da Scirocco, Oltro, e Garbino. Fu proposto tempo che la Repubblica si era Padrona, che si riducesse in libertà, esibendole un Molto valde da restituire all'onde del mare. Non molto lungi è uno Scoglio nominato il Scoglio, e poco più in là, prima d'arrivare alle foci della Bojana, lo Scoglio Petriciano, BUDUA.

È un' altra volte Isola la Città di Budua, perche era tutta cinta dal Mare; e poi per comodo degli abitanti si staccò

SCOGLI DE PASTROVICCHI.

l'acconio diretto in piccolo tritono i Pastrovicchi, e divisi al nero Nome ver' l'ultima Spiagge l' Adriatico sotto Budua sopra-citata all' occo di Antivari all' b, Città al prete polidotta da richi. Qui sono uniti mosti gli, tanto vicini era-ferma, che molta facilità si, strinfare alla defini. Prendono questi la donazione della Pace medesimo, ed no nella loro unità qualche, ulla, e povera l'ippol all'inf-

unità alla Terra-ferma, con il giorno d'oggi tuttravi a li mira. Gli Egiti l'edificarono; Plinio Budua la disse; e Stefano Barber. È la prima Città, che s'incontra nell'Albania passata Cattaro; e l'ultima, che in questa parte possiede la Repubblica, luogo che non rivolge più di 43 passi. Il Porto è di qualche capacità, ma non del tutto sicuro; ha nelle foci uno Scoglio assai grande, dall' una, e l'altra parte del quale si può entrare; ma vero Levante la natura l'ha provveduto d'una Poppoella quasi al rallo d'acqua sempre vata. Le Cafe de' Turchi sono vicinissime, anzi alcune di esse fabbricate a Cavaliere della Città. La Repubblica mantiene in Budua continuo Presidio; vi manda un Nobile Veneto col titolo di Podestà, che dura trentadue mesi; il Buduano portante il vanto di fedi, e zelanti Soldati per la prontezza d'ubbidire, e valore nell'occasione di coraggiosamente combattere; sono però con privilegi particolari dal Principe rionociti, e contraddittori.



va del luogo, nella maniera che vedibilmente dimostra l'isola figurata. La loro popolazione è stata sempre fin loro origine; in tutte le Tavole Geografiche, e Topografiche; e Noi siamo stati i primi, che gli habbiamo nelle nostre delineati dal Dignoso partecipatosi dalla buona memoria del Cavaliere Girolamo Corner Procuratore di S. Marco, mentre era Generale della Repubblica in Dalmazia, per la protezione particolare, che aveva della nostra Accademia.

SASENO.

Alle foci del Golfo della Vallona dirimpetto alla Città Vecovale di questo Nome (di Veneti soggiogata il 17 Settembre del 1690) giace lo Scoglio del Saseo, o Saso, chiamato da Tolomeo, e Plinio Saso, da Saso Saso. È di quello propriamente situato nel luogo, ove si refringe il Golfo di Venezia col Capo S. Maria, già altri havendo potuto adempire questa loro fantasia, si crede più tosto conosciuta invenzione di chi la scrisse.

di miglia cinquanta, e forma il più stretto braccio di Mare per passare dall'Italia nella Grecia. Penso Piero di farvi un Ponte di Navi, accò che per mezzo di esso si congiungessero le Provincie dell'una coll'altra. Di tale opinione fu altresì Marco Vannone, Capitano dell'Armata Navale di Ponope nella Guerra co' Perù; ma ne gli anni, abgli altri havendo potuto adempire questa loro fantasia, si crede più tosto conosciuta invenzione di chi la scrisse.

Pages 161 and 162 from the travelogue Ifolario del P. Coronelli. Engraving by Vincenzo Maria Coronelli. Venice, Italy. Second half of the 17th century

Collina, in cui è una Casa con Torre e ragione, come tutta l'Isola, del vescovo di *Marca*, che porta anche il titolo di *Treigne*; ma ordinariamente habita in *Ragusi* per maggior commodità. Sotto la giurisdizione del medesimo Vescovo sono gli altri due Scogli *Bobara*, che girà un miglio, e

St. Bobara.



Scoglio negli ultimi confini di questo Stato appresso il Porto orientale di *Melonta*, dal qual è chiuso dalla parte di *Sciocco*. Vi sono di quelli, che fanno pure *Scoglio Melonta superiore*, ma essendo attaccato alla Terra-ferma da una lingua, benché assai angusta, si rende questa Penisola.

Scoglio Melonta Superiore.

S C O G L I D E L C A N A L E D I C A T T A R O.



Il Canale di *Cattaro*, detto anticamente *Sinus Rizonicus*, tiene nel suo seno lo Scoglio de' *Stradiotti*, chiamato *Predion*, e *Pradion*, poi di *S. Gabriello* da una Chiesa, che a dispetto del tempo vuol mostrare ancora essere stata ivi edificata sotto gli auspizj di detto Santo, e finalmente da 25 Soldati a Cavallo posti, e poi levati dalla custodia della Città di *Cattaro*, il nome de' *Stradiotti* ottenne. Al presente è disabitato, e vegetosi solamente in esso alcune Casupole smantellate, già Stanze de' medesimi *Stradiotti*; nè il suo giro è maggiore di 2 miglia in circa. Lo *Scoglietto della Madonna*, poco distante da quello de' *Stradiotti*, gira incirca 350 passa, e pregiati d'esser base alla Chiesa della Madonna, e al Convento de' Padri Minori Osservanti di *S. Francesco*. Mantiene quattro soli Religiosi, benché comodo, ed ha una Casa, che serve per albergare Forestieri, ed a questi alle volte per far contumacia, quando con mercantie vengono da Paesi sospetti. Nello *Scoglio di S. Giorgio* mezzo miglio discosto da *Perafsto* gode l'Abbate Paroco di questa Terra comodo casamento, Orto sufficiente, e Chiesa, riguardevole, dove hanno sepoltura i *Perafini*, la quale atterrata nel 1666 dal Tremuoto, v'è riparandosi da' pietosi Cristiani. Al riferire di *Mario Orbini* sopra detto Scoglio costituirono gli antichi Romani una Torre a difesa del Canale, e la diedero in custodia a *Perafini*: Furono questi sì bravi, e valorosi nel difenderla dagl'insulti de' *Corfari*, che ottennero dall'Imperatore *Diocletiano* in segno di gratitudine tutti i privilegi, ed esentioni, che godevano le Città d'Italia. Il suo circuito è di 120 passa in circa. L'altro *Scoglietto della Madonna di Scalpello* gira 60 passa, ed ha una Chiesa molto frequentata da' Divoti per la miracolosa Immagine della *B. Vergine*, portata da *Negroponte*, quando i *Turchi* occuparono quella Città, e dipinta da *Mano Latina* sopra tavola di legno incorruttibile, che dicono essere di *Cedro del Libano*.

Scoglio de' Stradiotti, e S. Gabriello.

St. della Madonna.

Convento di S. Franc.

St. di San Giorgio.

Sepolcra de' Perafini.

Valere de' Perafini.

Scoglio della Madonna di Scalpello.

St. Xagniz.

Di' Rondoni.

Stringe anche questo Canale nelle sue fauci i due Scogli di *Xagniz*. Uno di 40. passa di giro sopra sassoso grebano ha una Torretta, hora scoperta, che con le sue muraglie cinge la Chiesa della Madonna. L'altro, che gira passa 400 incirca, viene detto dagl'Italiani *Scoglio de' Rondoni* per la gran quantità

di loro fanno su le pietre di detto Scoglio, il quale se avesse un buon Forte, sarebbe bastante ad impedire ad ogni Armata nemica l'ingresso in questo. Del medesimo Canale havendo inferito esatto il Disegno nel primo Volume del nostro Atlante, per non replicare hora lo stesso rimettiamo a quello il Lettore.

Disegno del Canale di Cattaro.

D O L C I G N O.

Chiamasi con varj nomi *Dolcigno*, ovvero *Dolcino*. *Livio* lo scrive *Olcinum*; *Plinio* *Olcbinium*, altri *Colcbinium*, & *Ulcinium*. E' Città Vescovale sotto l'Arcivescovo d'Antivari situata ne' termini della *Dalmatia*, compresa nell'*Albania*, lontana 3 miglia da *Dolcigno* vecchio, 28 da *Cattaro*, 18 dalla bocca della *Bojana*, 14 da *Antivari*. Qui habitano i Popoli *Marcovicchi* di rito *Serviano*, fatti *Turchi* la maggior parte per necessità, e per non poter pagare il tributo agli *Ottomani*. Alzasi sopra vivo *Sasso* in forma di *Penisola* battuta dal Mare in tre lati, e col quarto dall'Arte congiunta alla Terra-ferma, benché prima fosse Isola attaccata al Continente. Il suo giro è di passi 662; dalla parte di Terra-ferma, se bene stà coperta da un Castello antico d'alte, e vecchie muraglia, è debole assai per il sito, attesoche da due monti postile a Cavaliere facilmente si batte: dalla parte del Mare però è assai forte, essendo posta in luogo alto, ed eminente. Vi sono per lo più 10. Cannoni, e solamente due grandi: La Città fa 200 huomini d'Armi, e nel Borgo altrettanti *Turchi*: In caso di bisogno può avere il soccorso dalla Città di *Scutari*; mà quando que' *Turchi* fossero divertiti dalli *Cupi*, *Clementi*, *Honni*, *Custati*, e *Ludifina*, ch'ascendono al numero di tre mila Soldati, potrebbero essere impediti gli ajuti. Pochi anni sono il suo Contado estendevasi in lunghezza miglia cinque, in larghezza due, ed haveva sotto di se tre Ville. Avanti la Guerra di *Candia* dilungavasi miglia venti; quel poco, che adesso ritiene, è fertile assai, perche produce frumento per sette mesi dell'anno, tanta quantità di *Vino*, ed *Olio*, che oltre il bisogno degli habitanti ne prevede ancora molti *Forestieri*. Era Signore di *Dolcigno* un tal

Diversità de' Nomi.

Sito, e circoscuita.

Huomini d'armi.

E. Estensione del Contado.

Sss Conte

Co. Stefano *Padrone di Dolcigno*, quando l'anno 1442 se ne impadronì per giusti motivi la *Veneta Republica* a forza d'armi, comandate da *Francesco Querini Bailo di Scutari*. Nel 1550 vedendo *Solimano* aggiunto al suo Impero *Cipro*, e *Napoli*, si spinse con potentissima Armata per Mare, e per Terra sotto la Città di *Dolcigno*, e dopo tredici giorni la prese. Divenne poi ricettacolo di Gente infame, dedita alla *Pirateria*, tenendo a tale effetto alcune Fuste in una Valle contigua alla Città, la quale non è però totalmente sicura per essere aperta da *Sciocco*, *Ostro*, e *Garbino*. Fù proposto in tempo, che la Republica n'era Padrona, che si riducesse in Porto, fabbricandole un Molo valevole da resistere all'onde del Mare. Non molto lungi è uno Scoglio nominato il *Sasso*, e poco più avanti, prima d'arrivare alle foci della *Bojana*, lo *Scoglio Petrignano*.

Usurpato da' Turchi.

St. Sasso, e Petrignano.

B U D U A.

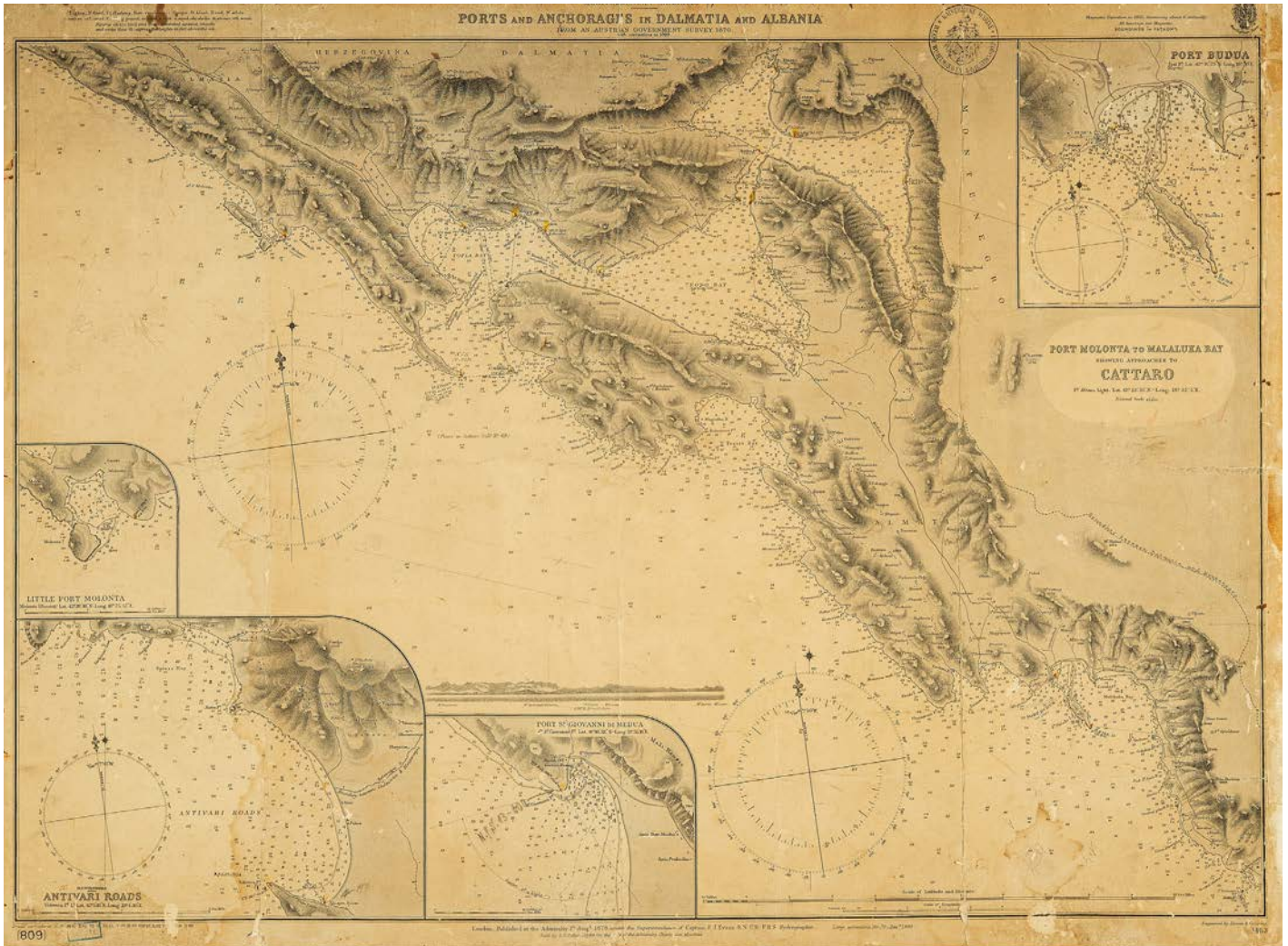
Fù altre volte Isola la Città di *Budua*, perche era tutta circondata dal Mare; poi per comodo degli habitanti è stata

unita alla Terra-ferma, come al giorno d'oggi tuttavvi a si mira. Gli *Egitj* l'edificarono; *Plinio* *Butua* la disse; *Volterano* appresso *Orbino* *Butama*; *Tolomeo* *Belva*; e *Stefano* *Butboe*. E' la prima Città, che s'incontra nell'*Albania* passato *Cattaro*; e l'ultima, che in questa parte possiede la Republica, luogo che non rivolge più di 48 passi. Il Porto è di qualche capacità, mà non del tutto sicuro: ha nelle foci uno Scoglio assai grande, dall'una, e l'altra parte del quale si può entrare; mà verso Levante la natura l'hà provveduto d'una *Porporella* quasi a raso d'Acqua rilevata. Le Case de' *Turchi* sono vicinissime, anzi alcune di esse fabbricate a Cavaliere della Città. La Republica mantiene in *Budua* continuo Presidio; vi manda un Nobile Veneto col titolo di *Podestà*, che dura trentadue mesi; I *Buduani* portanto il vanto di fedeli, e zelanti *Sudditi* per la prontezza d'ubbidire, e valore nell'occasioni di coraggiosamente combattere; sono però con privilegi particolari dal Principe riconosciuti, e contraddistinti.

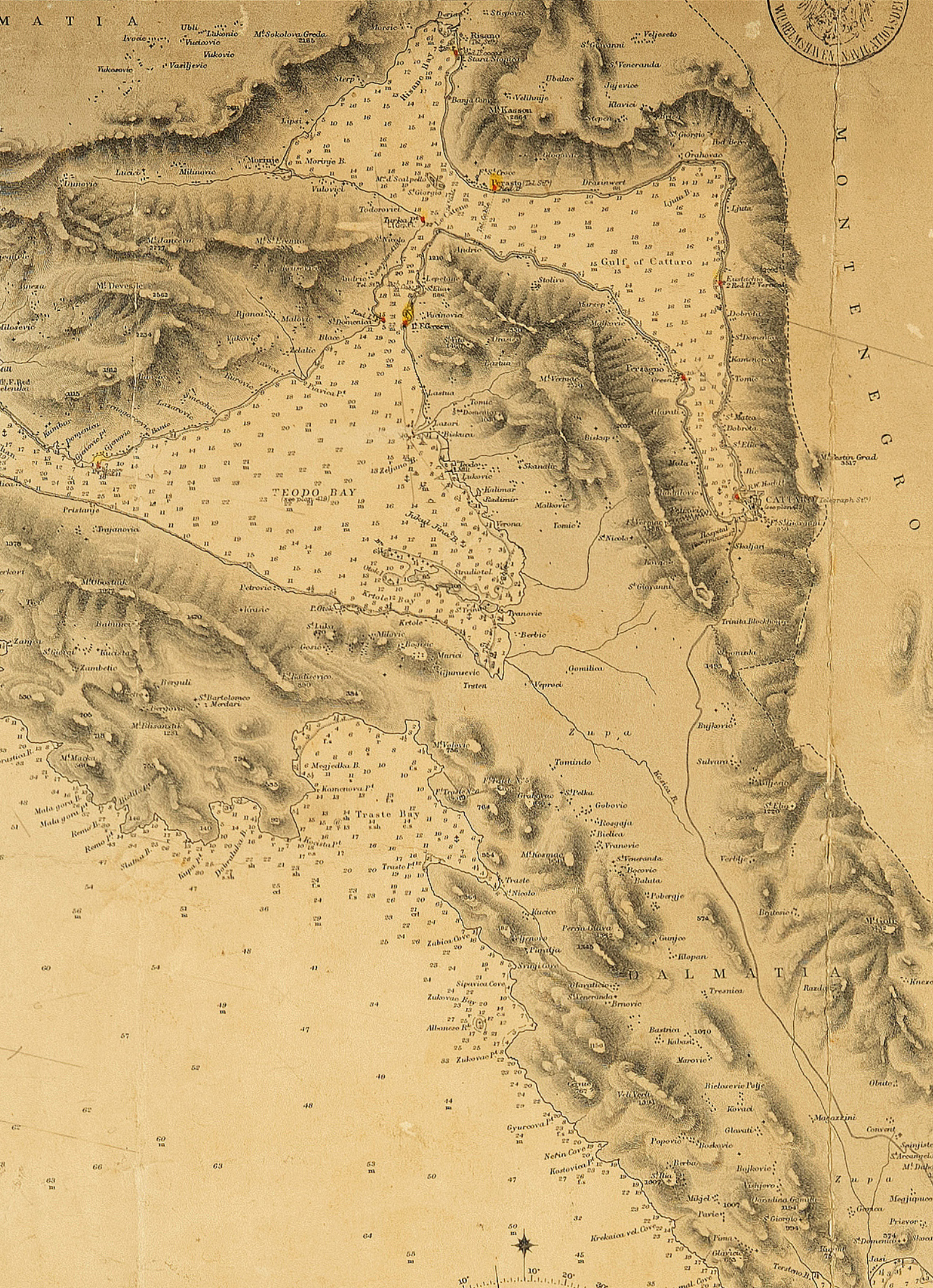
Edificazione e Nome diversi di Budua.

Presidio Veneto.

Qualità dell'Isola.



Map of ports and anchorages in Dalmatia and Albania.
From the Austrian Government survey of 1870.
From Port Molonta to Malaluka Bay, showing
approaches to Port Kotor. With an inset map of Port Budva.
Published at the Admiralty on 1 August 1878,
under the superintendence of Captain F. J. Evans, London



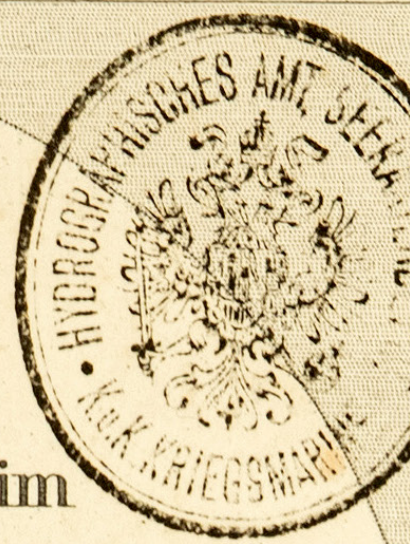
M
O
N
T
E
N
E
G
R
O

D A L M A T I A





K. u. K. KRIEGSMARINE
DALMATIEN



Ankerplätze und Engen im GOLF von CATTARO

Entworfen

nach der topograph. Aufnahme des k. u. k. Milit. geogr. Institutes v. J. 1883,
und der hydrograph. Aufnahme des k. u. k. Lin. Sch. Fähnr. J. Lohr v. J. 1884.

Für die Hydrographie zugeteilt: Lin. Sch. Fähnr. W. Steinböck u. R. Kühnel

Grundangaben:

F Fels — G Gras — M Muscheln — S Sand — Sch Schlamm f. fein — g. grob

Sonden und Höhen in Metern

1 Meter = 3,3 Feet (engl.) = 0,55 Fathom (engl.)

Maßstab $\frac{1}{15,000}$ der Natur

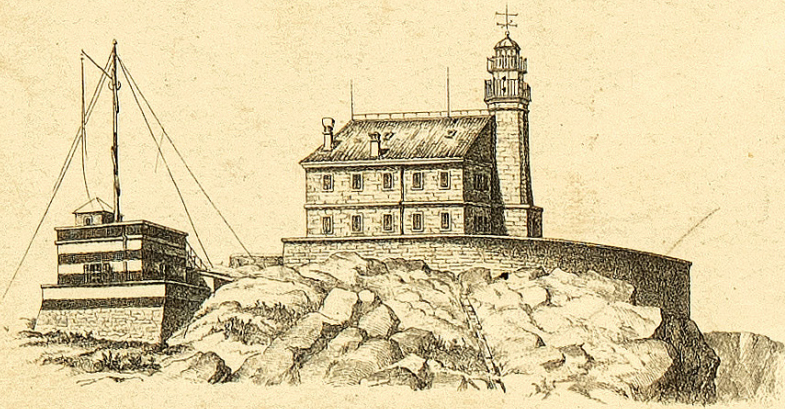
Hafenzeit.....3:7^h

Mittlere Fluthöhe...0,25 Meter

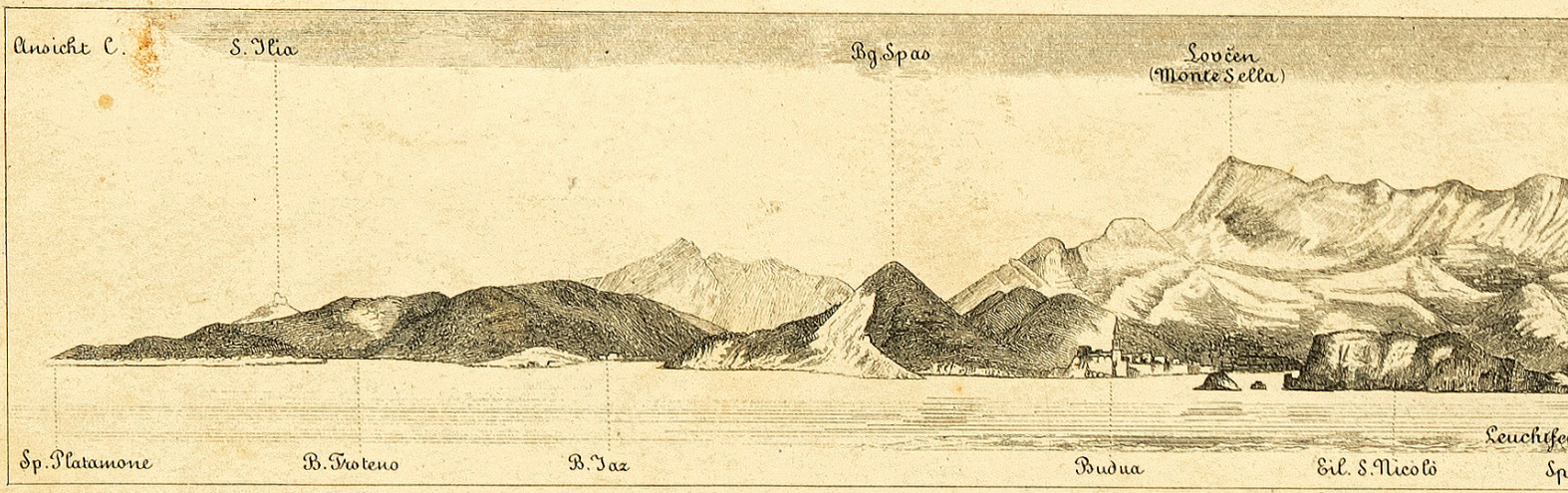




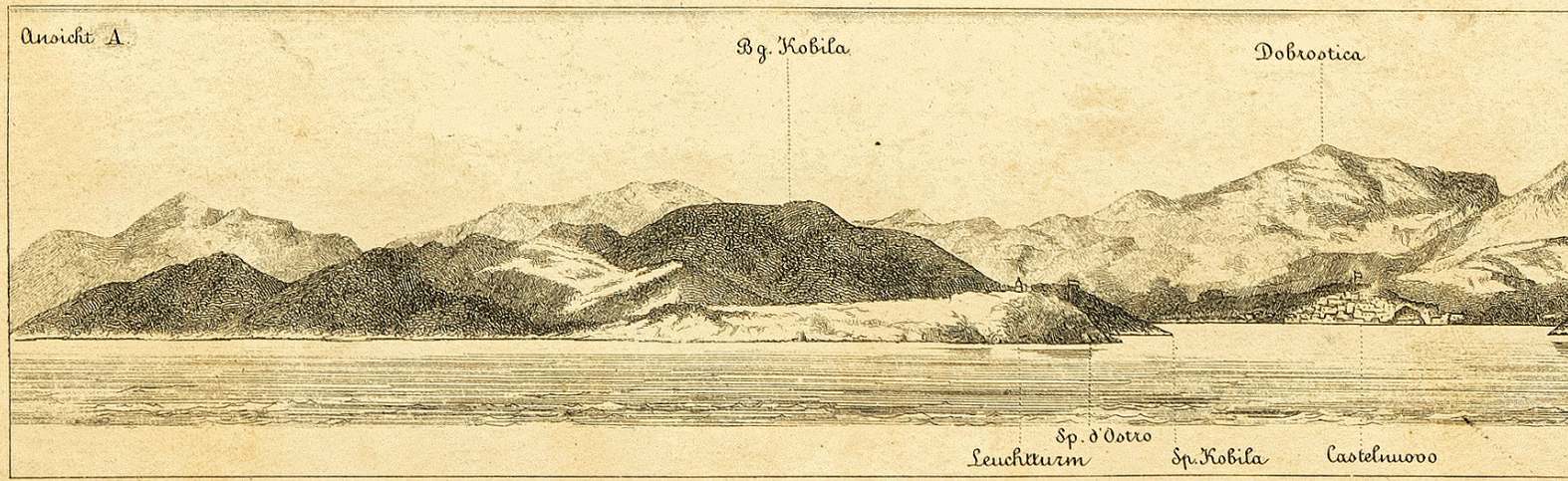
Map of Kotor.
 Designed from the survey of Imperial
 and Royal Line ship Captain T. Oesterreicher in 1870.
 Austro-Hungarian Imperial and Royal War Navy.
 Cartography Institute, Pula. 1892



Leuchtturm auf Sp. d'Ostio



Budua auf 3 Meilen in der Peil



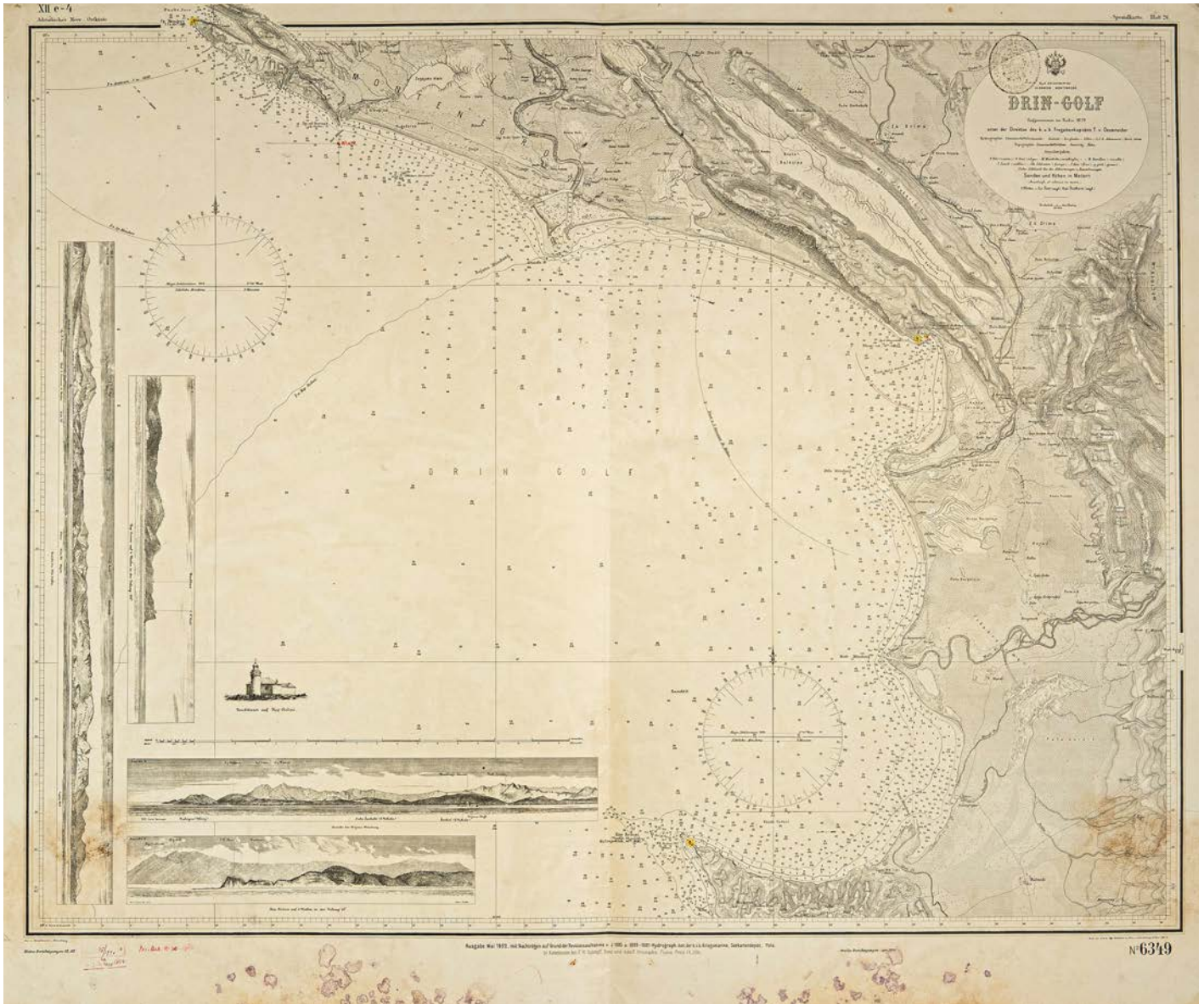
Golf von Callaro auf



Res. Bek. 34-1917



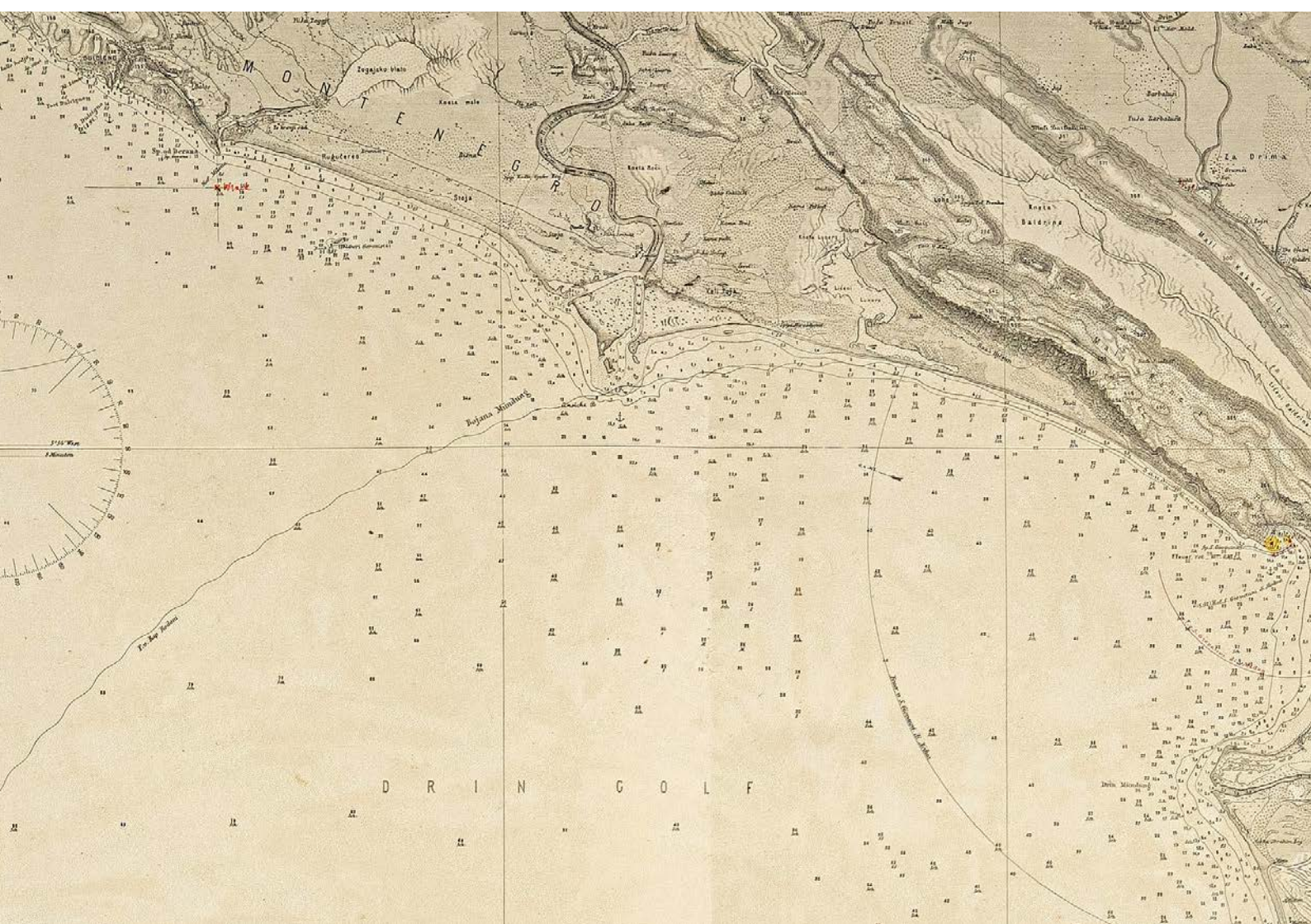
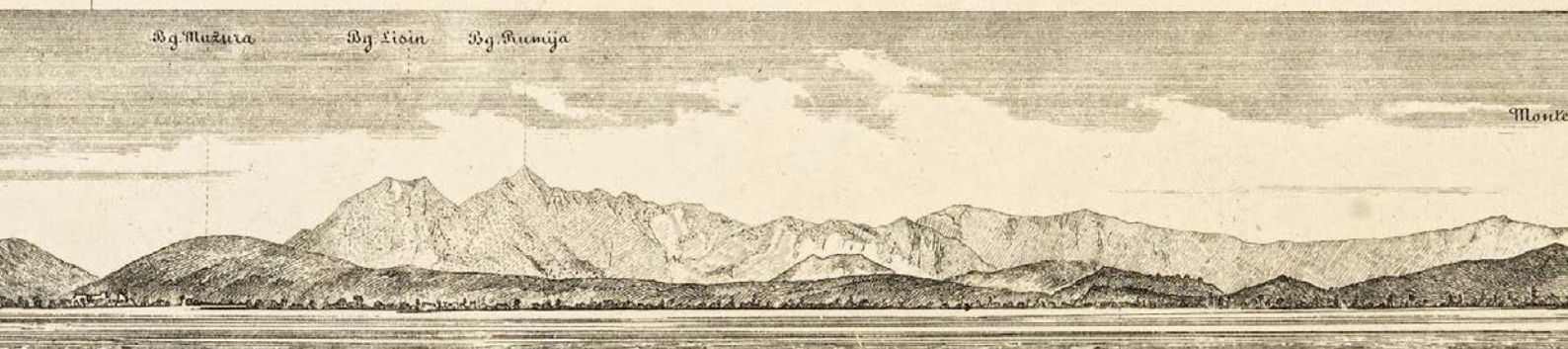
Map of Dalmatia and the island of Brazza.
 Designed from the survey of the Imperial
 and Royal Frigate Captain T. Oesterreicher in 1869.
 Austro-Hungarian Imperial and Royal War Navy.
 Cartography Institute, Pula. 1892



Map of Albania, Montenegro and the Drin Gulf.
 Designed from the survey of the Imperial
 and Royal Frigate Captain T. Oesterreicher in 1870.
 Austro-Hungarian Imperial and Royal War Navy.
 Cartography Institute, Pula. 1892



Leuchtturm auf Kap Rodoni.





Map of the Northern Part of Turkey in Europe, including Ancient Illyricum, Dacia, Moesia, etc. 18th-19th centuries



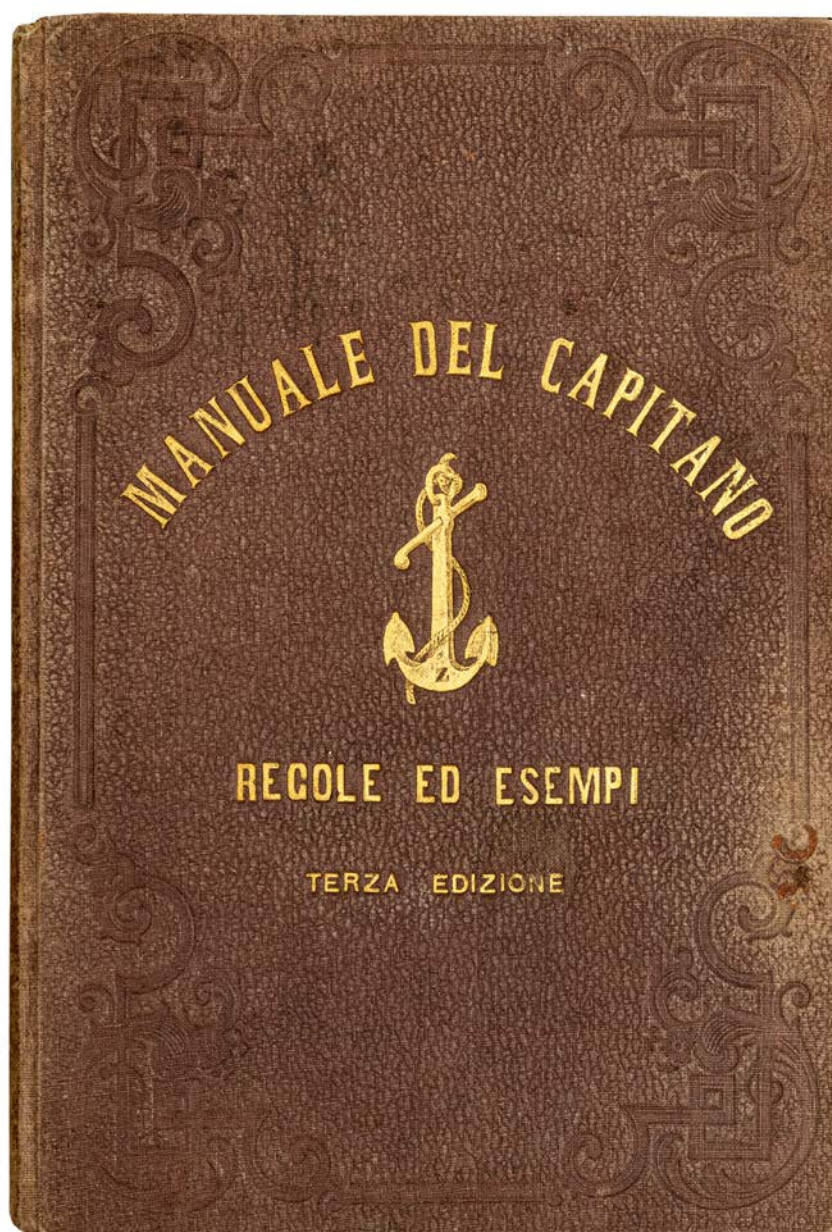
Map of European Turkey, Greece
and the Ionian Islands.
Published by Justus Perthes, Gotha,
Germany. 19th century



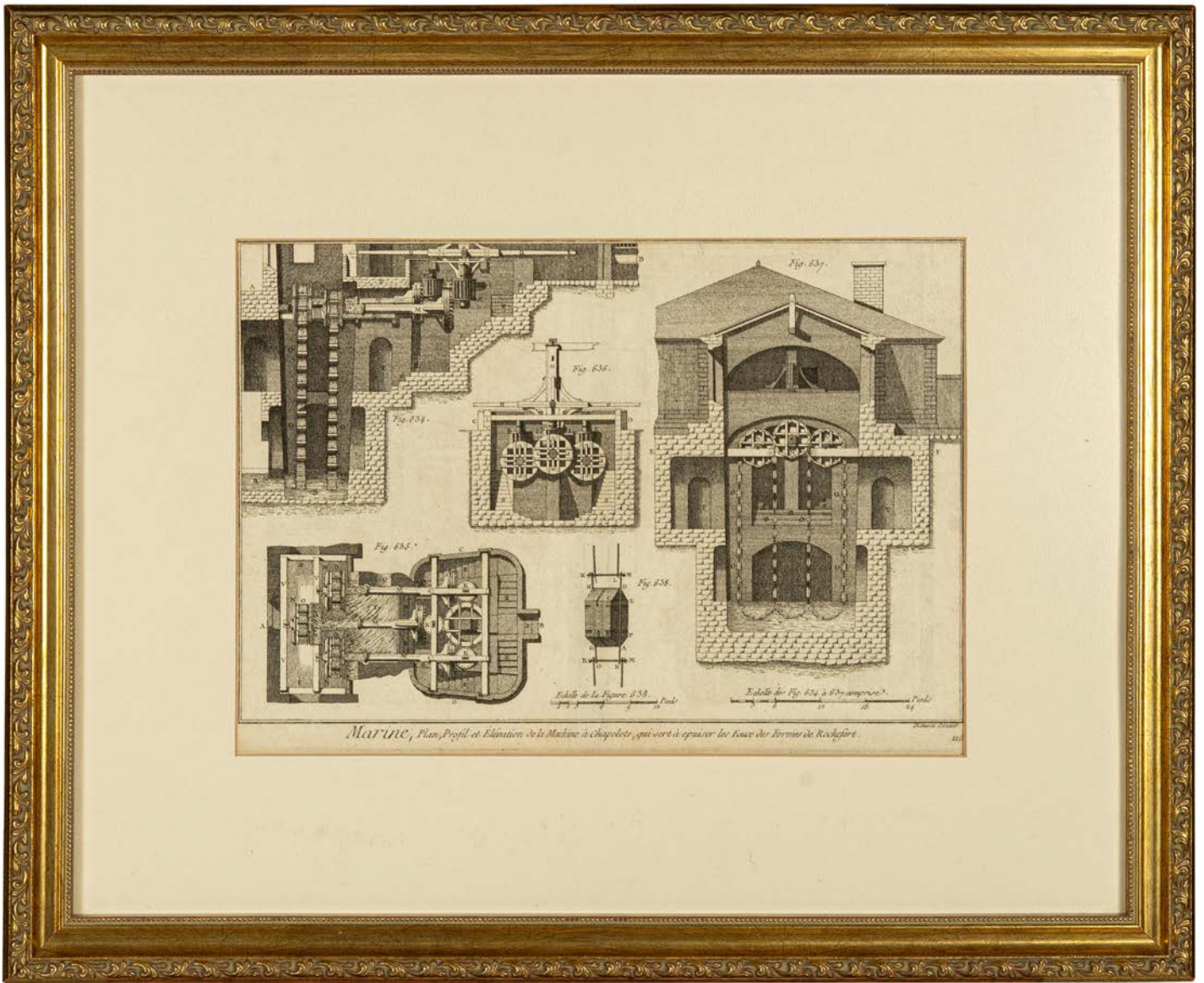
DIE
 EUROPÄISCHE
 TÜRKEI,
 GRIECHENLAND
 und die
 IONISCHEN INSELN.



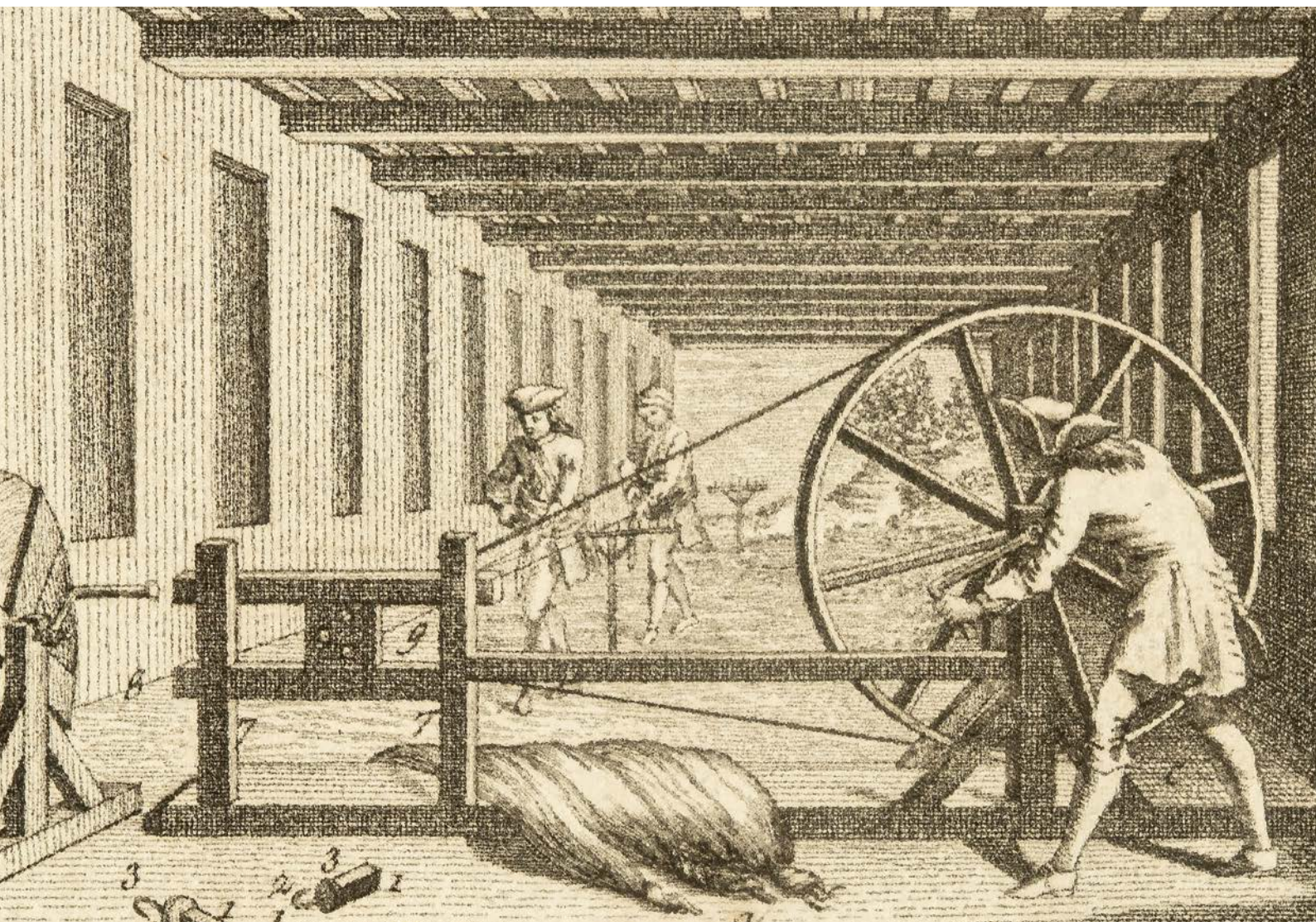
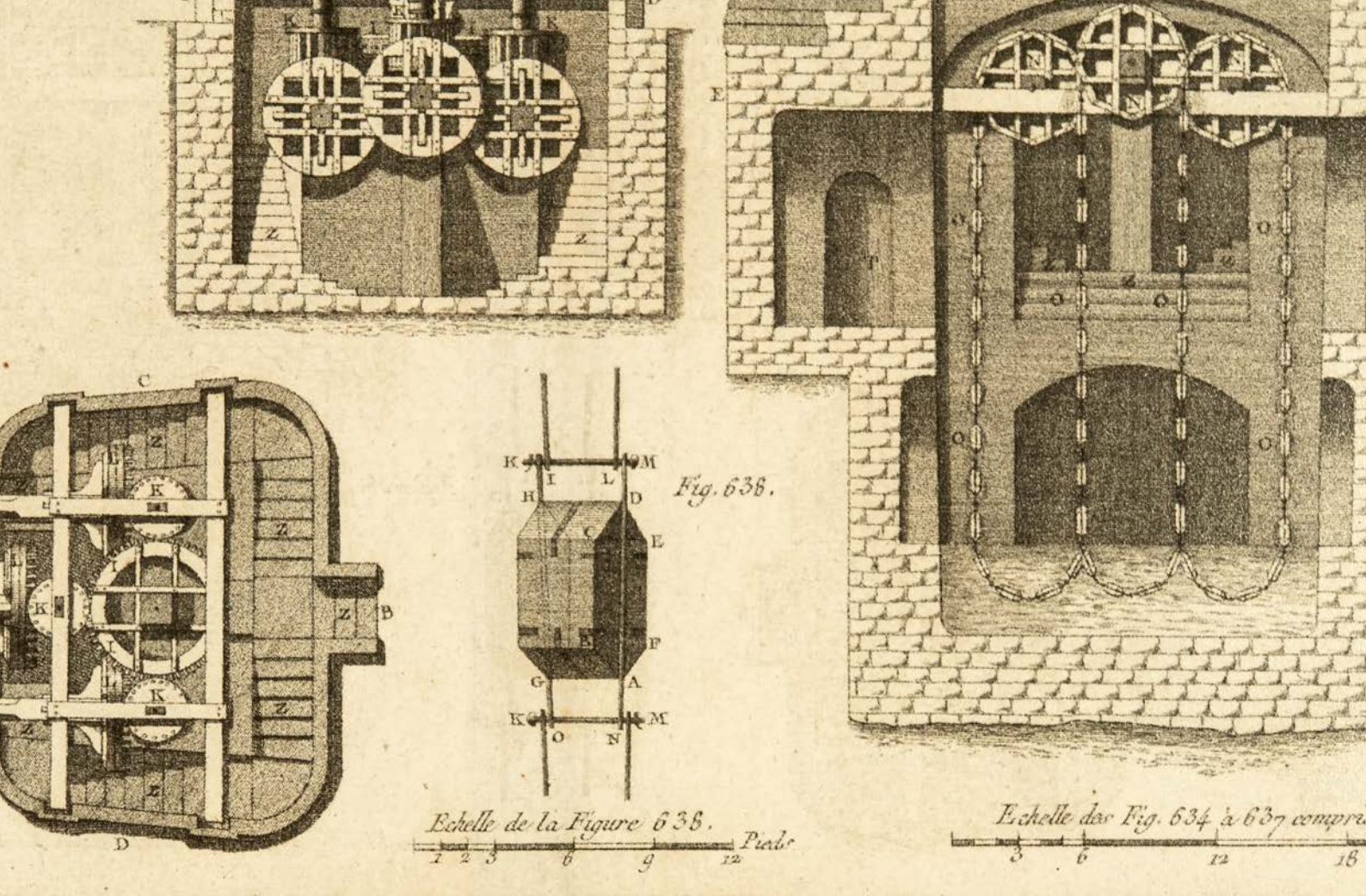
Map of Kotor.
Published by the Geographical Institute
of the JNA. Based on the 1930 survey,
amended in 1967



Captain's Manual for Navigation Rules.
Compiled by Carlo Zamara.
Trieste Printing House, Sons of C. Amati, 1875

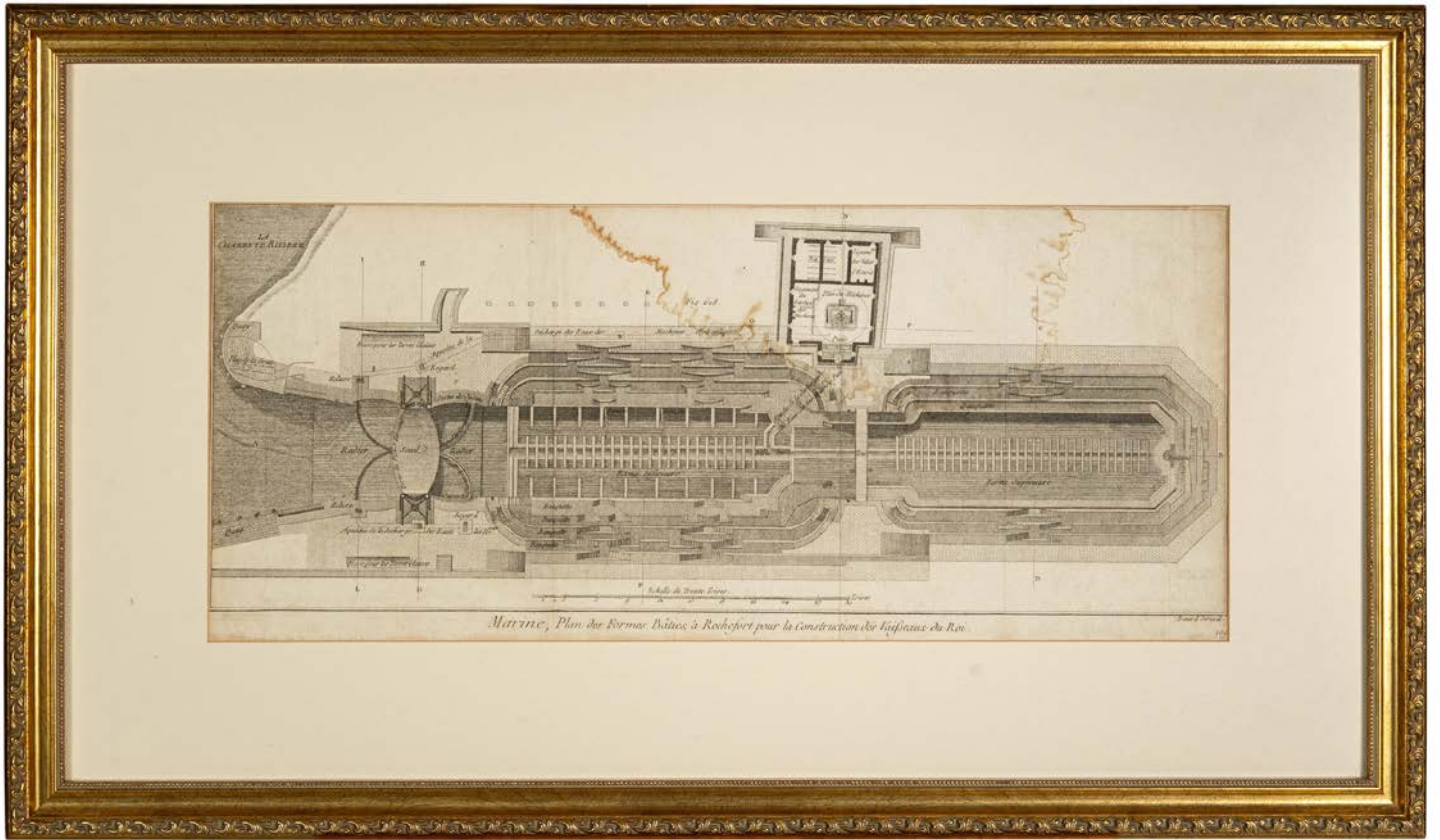


Marine. Plan, profile and elevation of the chain pump used to pump water from the Rochefort dry docks. Copper engraving by Benard Direxit from the *Encyclopaedia* of Denis Diderot, Paris, 1765





Marine.
Copper engraving by Benard Direxit from
the *Encyclopaedia* of Denis Diderot, Paris, 1765



Marine. Plan of the dry docks built at Rochefort for the construction of the King's ships.
Copper engraving by Benard Direxit from the *Encyclopaedia* of Denis Diderot, Paris, 1765

Depicted is a dry dock for the construction of a royal ship on the River Charente.

Posse pour les Terres Blanches

Aqueduc de la

Regard

luse

Portes de Surost

Radier

Seuil

Radier

luse

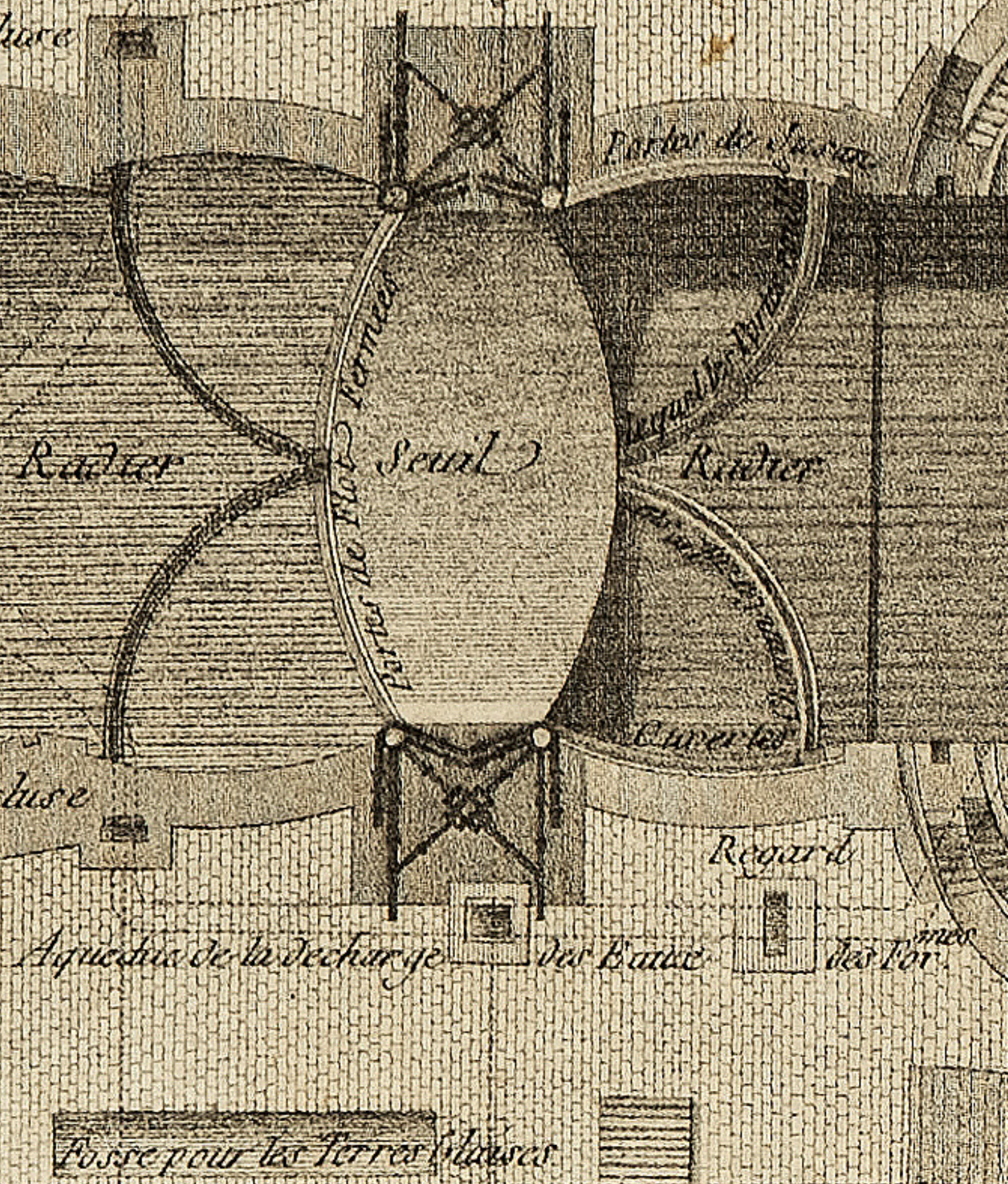
Regard

Aqueduc de la Decharge

des Bauc

des Tor^{mes}

Posse pour les Terres Blanches





Cetinje.

Engraved and printed by the Art Institution
of the Austrian Lloyd in Trieste, based on the work
of the engraver Johann Richter. Mid-19th century





Members of the Montenegrin Royal family
and guests at the coronation of King Nikola I on Cetinje.
1910. Gelatin silver print

Standing are: Princess Vjera, Grand Duke Nikolai Nikolaevich Romanov,
Prince Franz Joseph of Battenberg, Princess Xenia, Crown Prince Danilo, Prince Mirko,
Princess Natalija Obrenović and Prince Petar. Seated are: King Victor Emmanuel of Italy,
Milica Petrović Juta (of Mecklenburg-Strelitz), Queen Elena of Italy (Regina Elena),
Queen Milena, King Nikola, Grand Duchess Milica Romanov and Princess Anna of Battenberg.
Seated on the carpet are Crown Prince Alexander Karađorđević, Princess Galitzine –
Marina Petrovna and Princess Jelena Karađorđević.

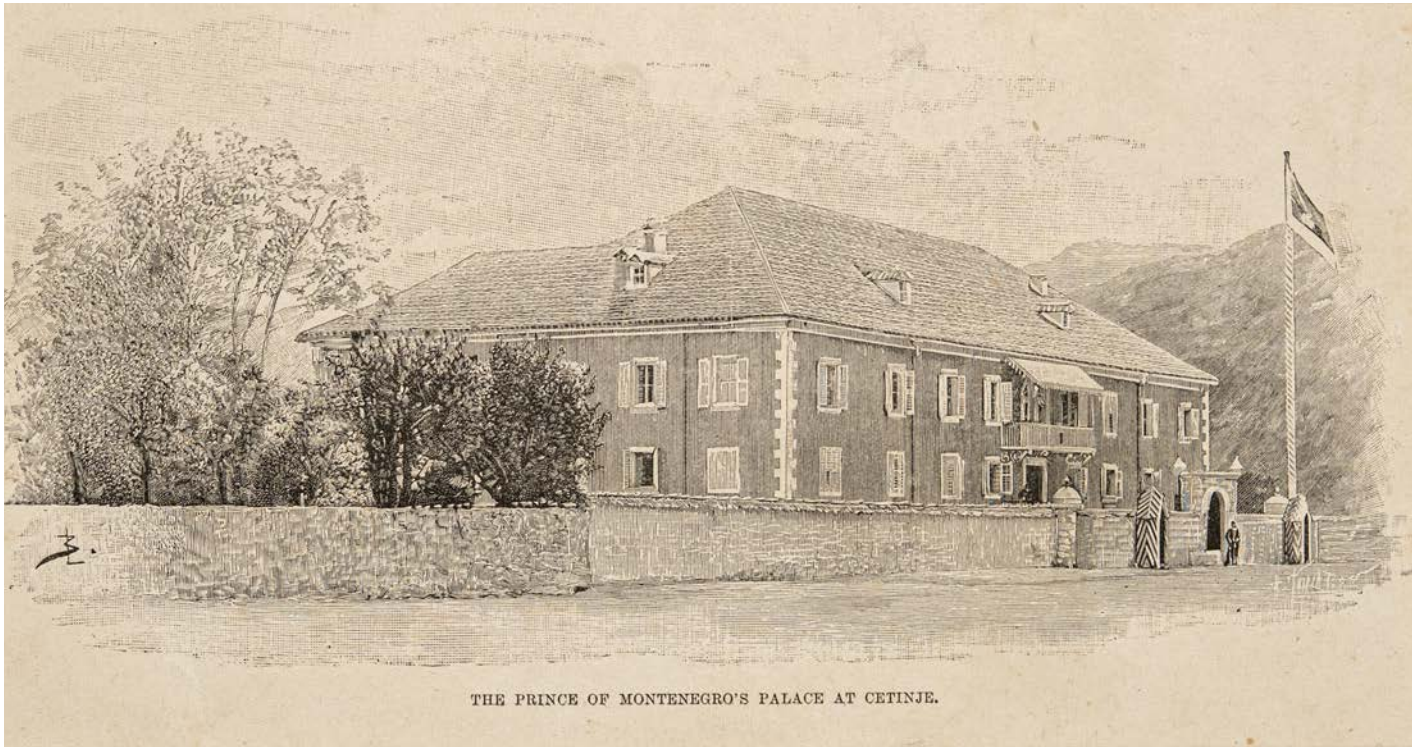


Members of the Montenegrin Royal family
and guests at the coronation of King Nikola I on Cetinje.
1910. Offset print

Standing are: Grand Duke Nikolai Nikolaevich Romanov, Prince Franz Battenberg, Princess Vjera, Princess Xenia, Crown Prince Danilo, Prince Mirko and Prince Petar. Seated are: Milica Petrović Juta (of Mecklenburg-Strelitz), Princess Anna of Battenberg, Queen Elena, Queen Milena, King Nikola, Grand Duchess Milica Romanov, King Victor Emmanuel and Princess Natalija. On the carpet are Princess Jelena Karađorđević, Princess Marina Petrovna Romanova and Prince Alexander Karađorđević.



King Nikola I Petrović-Njegoš, the last monarch
of Montenegro (1860–1918).
Gelatin silver print



The Prince of Montenegro's palace at Cetinje.
Engraving. 19th century



Dubrovnik, 1905.
Photography, fine art printing.
Atelier J. Toshovich, Dubrovnik – Raguse



Dubrovnik. View from the Gradac orchard, 1905.
Photography, fine art printing.
Atelier J. Toshovich, Dubrovnik – Raguse



Dubrovnik. View from the water tower, 1905.
Photography, fine art printing.
Atelier J. Toshovich, Dubrovnik – Raguse



Dubrovnik. Fortified walls and the Mincheta fortress, 1905. Photography, fine art printing.

Atelier J. Toshovich, Dubrovnik – Raguse

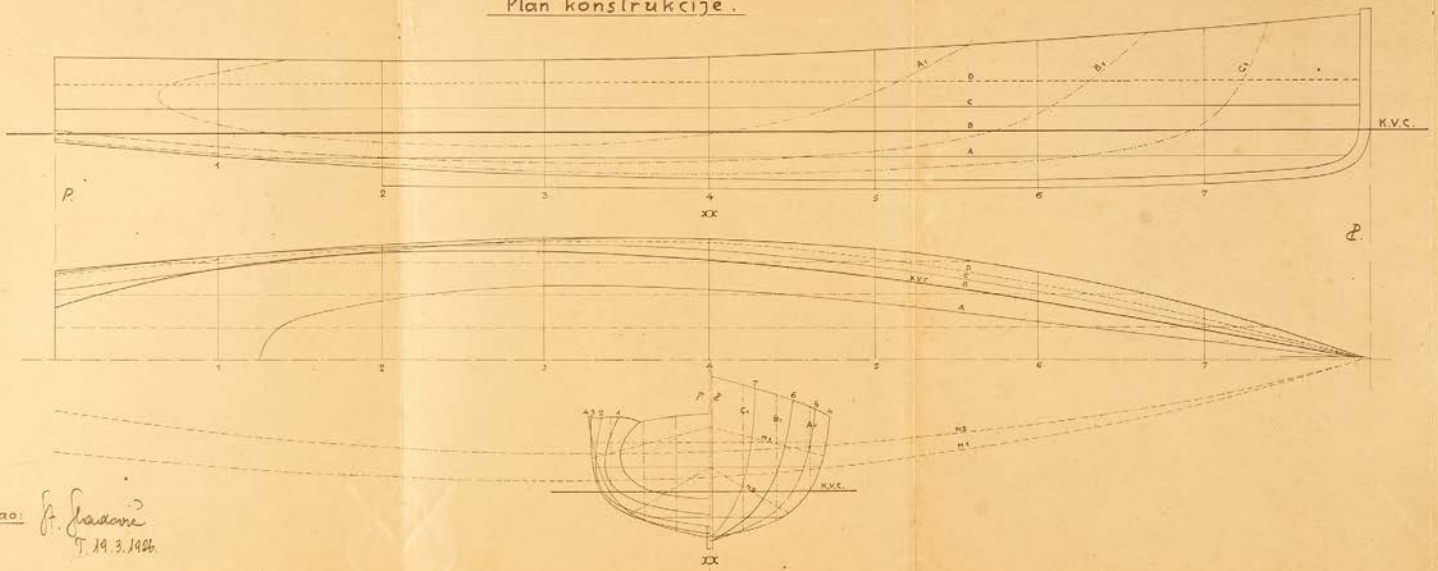


Marine.
Engraving by A. Lambertini. 19th century

Motorni čamac

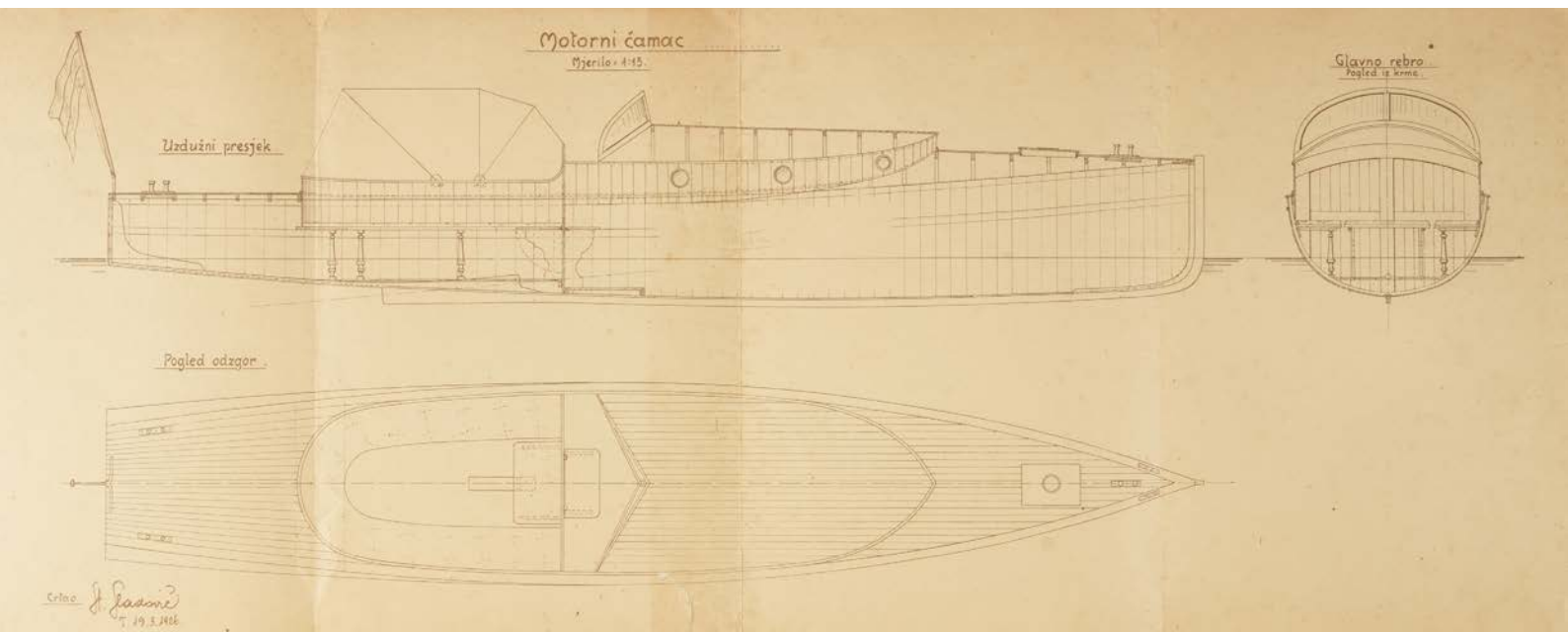
Mjerilo: 1:15

Plan konstrukcije



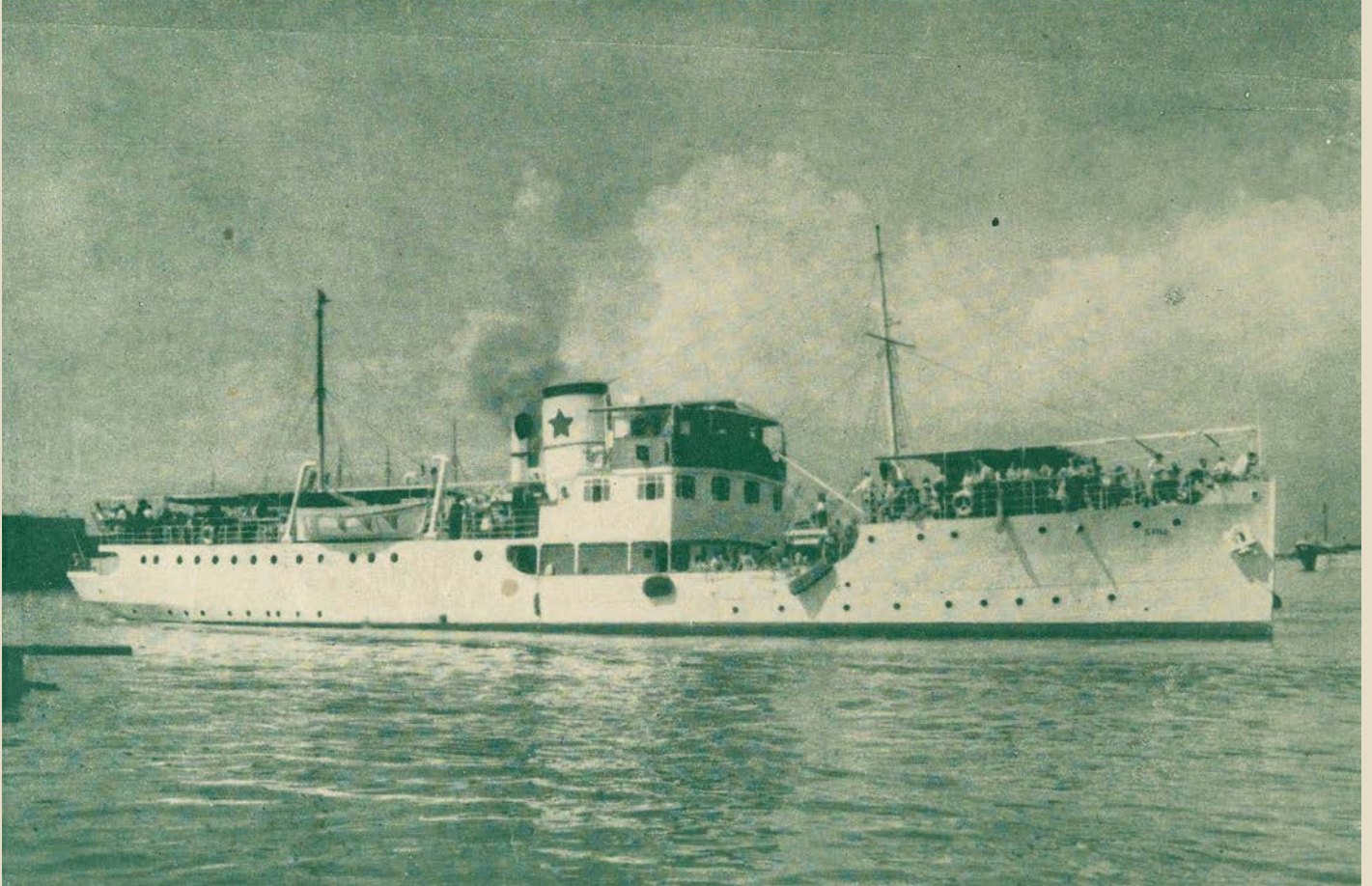
The blueprint of a motorboat, commissioned by Count Luković and based on the model registered in the Royal Yugoslav Navy as the *Court Boat of His Majesty*, used in ceremonial occasions. Signed and dated 1926

The boat appears never to have been completed.

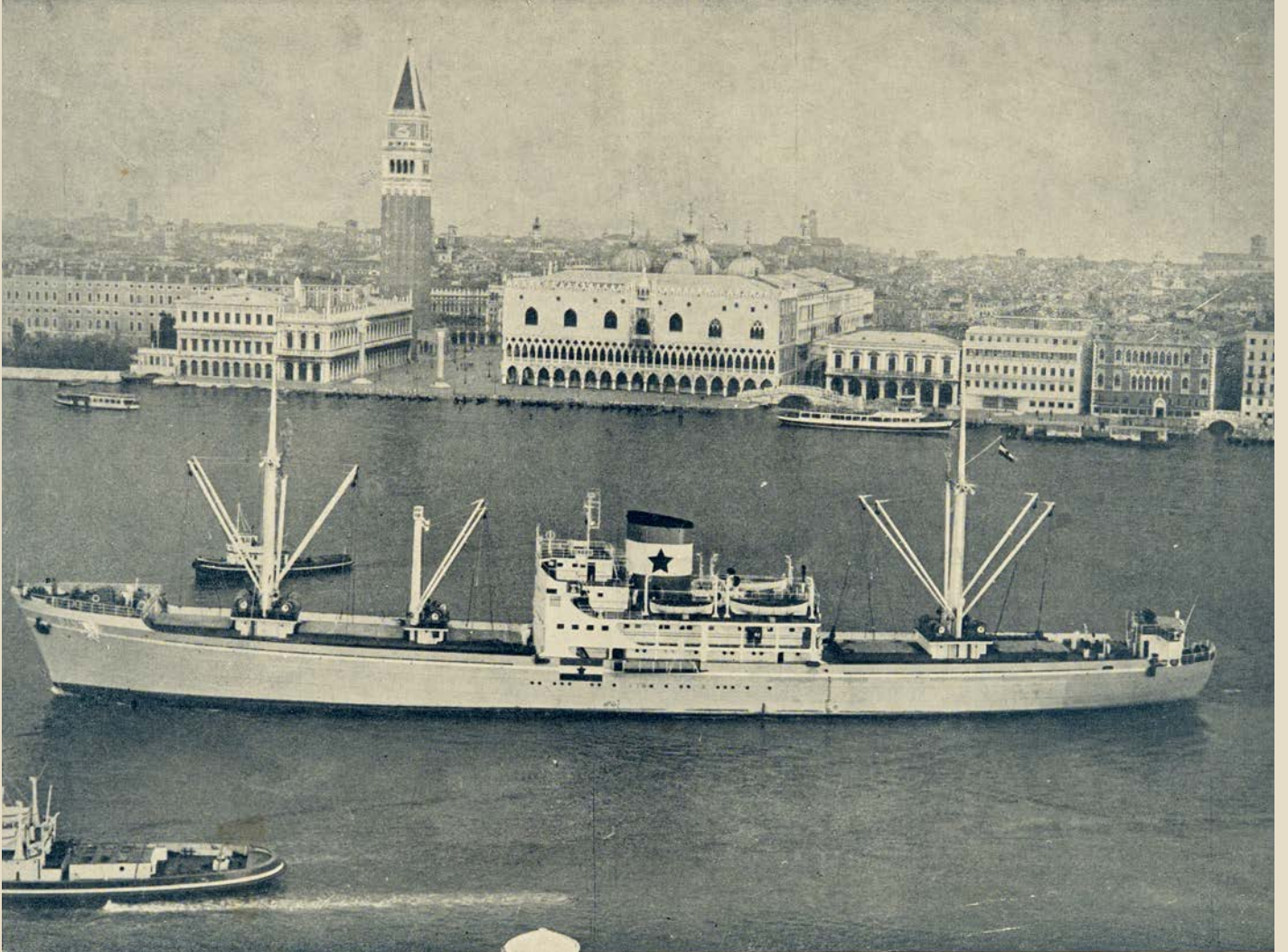


The blueprint of a motorboat, commissioned by Count Luković and based on the model registered in the Royal Yugoslav Navy as the *Court Boat of His Majesty*, used in ceremonial occasions. Signed and dated 1926

The boat appears never to have been completed.



Yugoslav passenger ship *Sinj*.
The last steamer on the Yugoslav sea coast.
Built in 1938, scrapped in 1978.
Page from a magazine layout



Yugoslav ship *Dinara* in Venice.
Page from a magazine layout

Elto DETAILED SPECIFICATIONS



GENERAL FEATURES	ACE	HANDITWIN	SERVICE TWIN	SPEEDITWIN
Displacement	1.4 N.O.A. Certified Boiler H.P. at 1500 R.P.M.	1.5 N.O.A. Certified Boiler H.P. at 1500 R.P.M.	4.7 N.O.A. Certified Boiler H.P. at 1500 R.P.M.	11.5 N.O.A. Certified Boiler H.P. at 1500 R.P.M.
Weight of Motor Model	22 1/2 lbs.	27 1/2 lbs.	41 lbs.	105 lbs.
Stroke Displacement	17 1/2 in.	17 1/2 in.	17 1/2 in.	17 1/2 in.
Boat and Stroke	1 1/2" x 1 1/2" 14"	1 1/2" x 1 1/2" 14"	1 1/2" x 1 1/2" 14"	1 1/2" x 1 1/2" 14"
Number of Cylinders	2	2	2	2
Gasoline Tank	1.5 Gallons	1.5 Gallons	1.5 Gallons	1.5 Gallons
Shaft and Gear Ratio—Motor Shaft to Propeller Shaft	1.5:1	1.5:1	1.5:1	1.5:1
Propeller Material	Aluminum Alloy	Aluminum Alloy	Aluminum Alloy	Aluminum Alloy
Number of Blades	2	2	2	2
Recommended Thrust (Approx.) for Standard Length Shaft	15"	15"	15"	15"
Extra Length Shaft or Adjustment Charge	15"	15"	15"	15"
Power Source (Boiler H.P. at 1500 R.P.M.)	1.4	1.5	4.7	11.5
Light, four existing displacements on power boats	1.7	1.7	1.7	1.7
Information on other types of boats, write us!	1.7	1.7	1.7	1.7

SPECIAL FEATURES

Underwater Exhaust	Yes	Yes	Yes	Yes
Co-Pilot	Yes	Yes	Yes	Yes
Speed Control	Yes	Yes	Yes	Yes
Type of Steering Handle	Block Absorbing	Block Absorbing	Block Absorbing	Block Absorbing
Type of Steering	Block	Block	Block	Block
Starting Method (Optional Method in Indent)	Coast	Coast	Coast	Coast
Starting Relief	Automatic Exhaust Control	Automatic Exhaust Control	Automatic Exhaust Control	Automatic Exhaust Control
Propeller Protection	Shear Pin and Shear	Shear Pin and Shear	Shear Pin and Shear	Shear Pin and Shear
Upper End Gear Housing	Yes	Yes	Yes	Yes
Anti-Corrosion Plate	Yes	Yes	Yes	Yes
Lower Shaft	Yes	Yes	Yes	Yes
Type of Cooling Pump	Flange	Flange	Flange	Flange
Type of Cooling Fan	Flange and Check Valve with Lever Fuel Adjustment	Flange and Check Valve with Lever Fuel Adjustment	Flange and Check Valve with Lever Fuel Adjustment	Flange and Check Valve with Lever Fuel Adjustment
Power	1.4	1.5	4.7	11.5
Overall Dimensions, including Starting Handle	41" x 11 1/2" x 17 1/2"	41" x 11 1/2" x 17 1/2"	41" x 11 1/2" x 17 1/2"	41" x 11 1/2" x 17 1/2"

FORM NO. 10 SECOND PRINTING



Elto

OUTBOARD MOTORS

FOUR MODELS

THE ACE

World's Lightest Twin

HANDITWIN

SERVICE TWIN

SPEEDITWIN

1936

HERE'S GREAT NEWS for SPORTSMEN EVERYWHERE

THE Elto ACE

IT'S HERE . . . the motor that countless thousands have wanted . . . have asked for . . . have waited for! A perfectly balanced combination of light weight—handy portability—complete features—and low price! Tips the scales at exactly 22 1/2 pounds—22 1/2 pounds of as capable, dependable power as ever was clamped on the stern of a boat. A complete outboard—really complete with features never before included in a motor at near this price.

UNDERWATER SILENCING—exhaust fumes and noises are buried in the wake of the boat. **AUTOMATIC EXHAUST RELIEF** increases starting ease—and so easy to start is the "Ace" that it calls for scarcely more than a flick of the hand. The **CO-PILOT** makes steering a downright pleasure . . . let go the steering handle whenever you wish—like an unseen hand the Co-Pilot takes hold and maintains a steady course. Simple one-lever speed control . . . and utmost flexibility, from slowest trolling glide to speeds as high as seven miles an hour. Liberal power for small craft—and the horsepower of the "Ace," like that of every other Elto model, is accurately tested by the Pittsburgh Testing Laboratory, and certified by the National Outboard Association. From flywheel to propeller the "Ace" is a quality product, built and guaranteed by one of the largest, most experienced organizations in the entire boating industry.

(See back page for detailed specifications)



ONLY 22 1/2 POUNDS COMPLETE!

SEALED UNDERWATER SILENCING

—AT FAR THE LOWEST
PRICE IN ELTO HISTORY

- DEVELOPS 1.4 H. O. A. CERTIFIED BRAKE H.P. AT 1500 R. P. M.
- RUNS THREE HOURS ON ONE GALLON OF FUEL

Advertising brochure for *Elto Outboard Motors*, 1936

Produced for only two years, the Elto Cub is an interesting episode in the history of the outboard motor industry in the USA. Weighing only 8.5 pounds, this 0.5-horsepower motor was advertised as the "world's lightest outboard" when introduced in 1939. The Elto Cub filled a small niche in the outboard market of the late 1930s. Its price of \$29.50 appealed to Depression-era budgets. Owing to its light weight, the Cub was suitable only for the lightest-duty use. The Cub was discontinued in 1941, and the *Elto* brand name was soon retired.



Elto

**OUTBOARD
MOTORS**

FOUR MODELS

**THE
ACE**

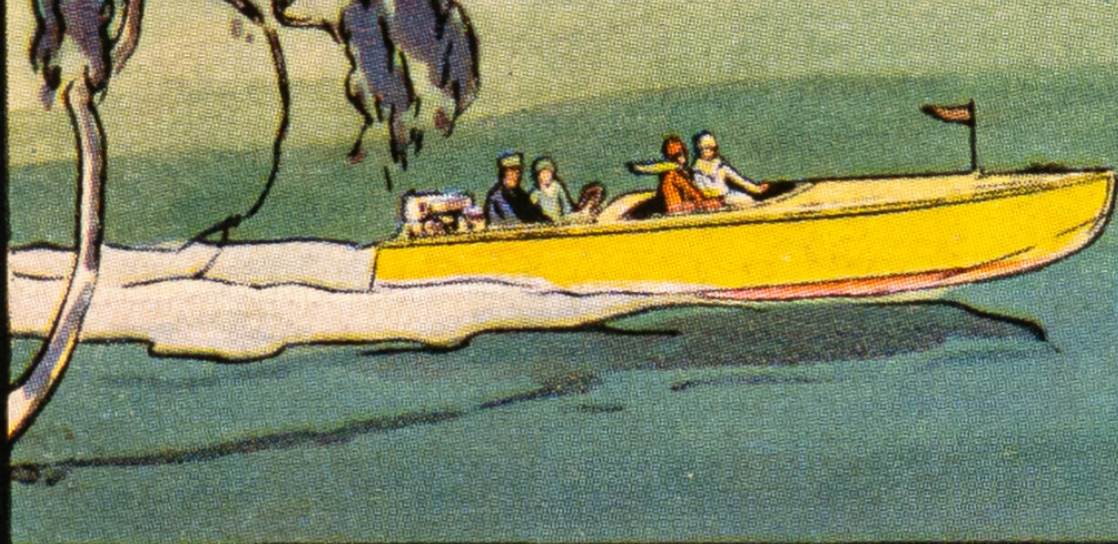
HANDITWIN

World's Lightest Twin

SERVICE TWIN

SPEEDITWIN

1936



LOOK

To **Johnson**

FOR PERFECTLY
MATCHED
BOATS AND
MOTORS





Based in Porto Montenegro and working internationally, A&A Interior offers full-service residential and hospitality design for both interiors and exteriors, project management, delivery of furniture and art objects, and more. Established by professionals with global experience, the A&A team has designed some of the most prestigious apartments and villas in the Adriatic region. Many of them published in Architectural Digest, ELLE, Vogue and other publications, which have featured A&A as one of the leading design studios in the Adriatic region.

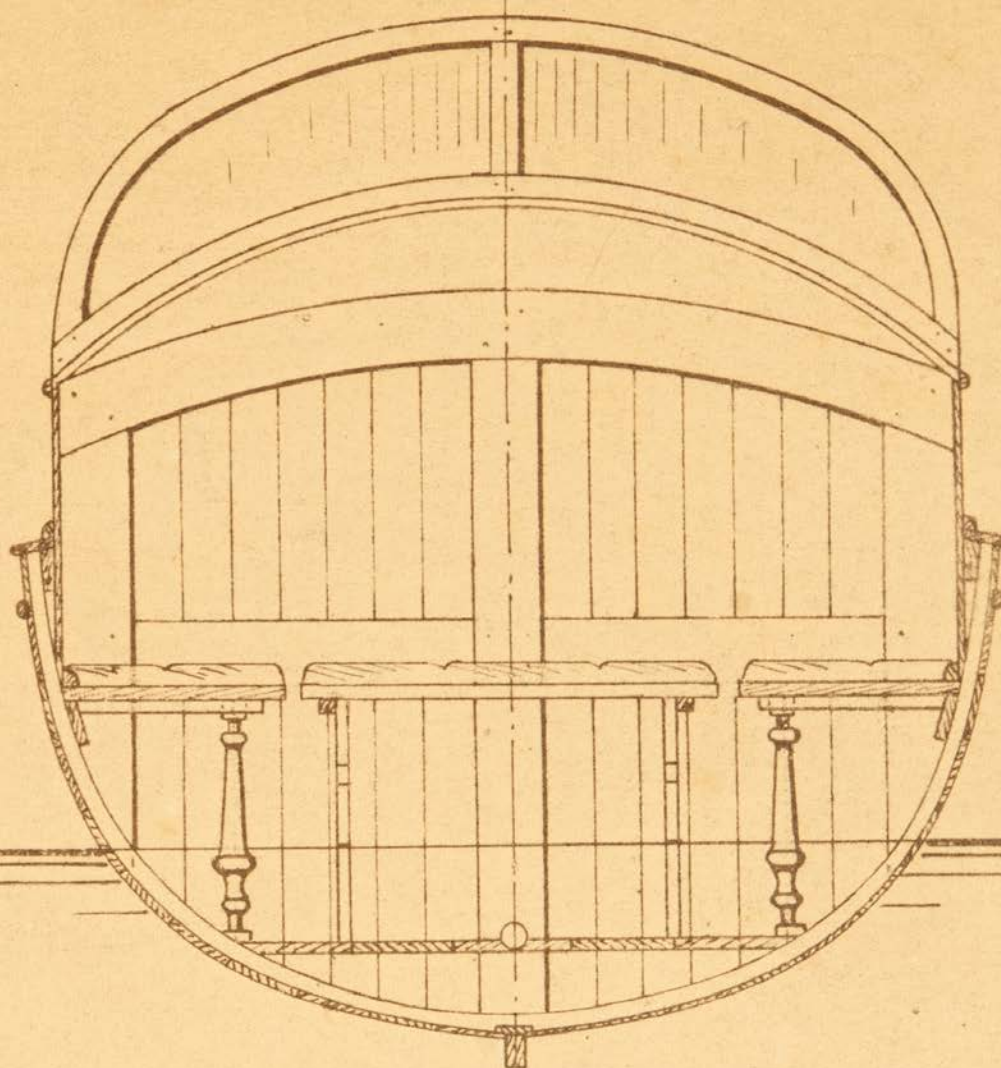
As a gallery space, A&A offers clients and visitors a curated program of art exhibitions, poetry readings, musical performances, cinema nights, and lectures.

A&A Interior provides A-class service, granting access to the world's leading interior brands while fostering exceptional relationships with our clients and partners.

Aqua Residences, Porto Montenegro
+382 67 135 965
office@aainterior.me
www.aainterior.me
@aainterior.me

A&A INTERIOR

Glavno rebro .
Pogled iz krme .



project curator : Anastasia Degtiareva
author of the article : Dražen Jovanović
coordinator : Daria Aksenova
design : Sergei Andrievich