

TROGIRSKA TRADICIJSKA BRODOGRADNJA

DANKA RADIĆ
Muzej grada Trogira
Gradska vrata 4
HR-2120 Trogir
dankaradic15@gmail.com

UDK 629.46
Izvorni znanstveni članak
Original scientific paper
Primljeno/Received: 26.09.2014.
Prihvaćeno/Accepted: 30.09.2014.

Unatoč dugoj, tisućljetnoj tradiciji, trogirski brodogradnja u historiografiji nije dovoljno osvijetljena i valorizirana, iako je najveći doprinos povijesti trogirski brodogradnje kroz vjekove dao početkom XX. stoljeća marni Trogiraniin, ljekarnik, konzervator i publicist Roko Slade-Šilović (1872.-1944.) u Nekojim crticama iz narodnog gospodarstva u Trogiru (Dubrovnik, 1909.). Stoga sam njegova saznanja nastojala nadopuniti novim podacima koja sam otkrila mojim najnovijim arhivskim i terenskim istraživanjem privatnih zbirki nasljednika trogirskih brodograditelja. Zahvaljujući susretljivosti pojedinih, donosim čitav niz novih podataka o trogirskoj brodograđevnoj tradiciji. Sačuvane isprave koje se tiču nacionalizacije imovine trogirskog brodogradilišta Strojan koje donosimo u rsdu., zanimljive su s više aspekata, posebno za povijest hrvatskog pomorskog, brodograditeljskog nazivlja pojedinih predmeta.

Ključne riječi: Trogir, brodogradnja, povijest

Povijest grada Trogira tijesno je isprepletena s poviješću brodogradnje i pomorstva. Zapravo pomorstvo i brodogradnja su upravo jedan od temelja nad kojim se dizala cjelukupna politička i kulturna arhitektura Trogira kroz cijelu njegovu povijest još od početaka u davnoj prethistoriji. Zato trogirski brodogradnja ima dugu tradiciju. Datira, iako nemamo materijalnih dokaza (ostataka brodova i brodograđevne arhitekture iz tog vremena), vjerojatno od samog osnutka naselja, dakle od prve pojave čovjeka na ovom prostoru koji je vezao svoju sudbinu za more.¹ Nije se moglo ni do susjednog otoka Čiova, ni do obližnjih otoka i otočića bez brodova, bez kojih je uostalom nezamisliva trgovina i ribolov. Iliri, prastanovnici ovih krajeva bijahu vješti moreplovci i vrsni brodograditelji, a to su bili, vjerojatno, i one prastare populacije prije njih.² Posjedovali su vještine i znanja o brodogradnji koja su prenosili drugima. Brodograđevnu vještinu Iliri su usavršavali u dodiru s narodima koji su dolazili na naše obale, u prvom redu s Fokejcima koji su, prema historičaru Herodotu, prvi ušli u Jadran.³ Grci koji su na

¹ Najstariji nalazi u povijesnoj jezgri grada Trogira datiraju oko 2000 godina prije Krista. BABIĆ, Ivo et alii, (1990.), 7. No, u obližnjoj Mujinoj pećini otkriveni su nalazi koji pripadaju musterijskoj kulturi (200 000 - 30 000 g. prije sadašnjosti). BILICH-KAMENJARIN, Ivanka, KARAVANIĆ, Ivor, (1995.), 41.-42.; BILICH-KAMENJARIN, Ivanka, KARAVANIĆ, Ivor, (1996.), 78.-78.; KARAVANIĆ, Ivor, BILICH-KAMENJARIN, Ivanka, (1997.), 195.-204.

² KOJIĆ, Branko, (1962.), 99-106; GLUŠČEVIĆ, Smiljan, (1994.), 29.

³ KOJIĆ, Branko, (1962.), 99.-106.; GLUŠČEVIĆ, Smiljan, (1994.), 29.

mjestu već postojećeg ilirskog naselja osnovali krajem III. ili početkom II. stoljeća prije Krista svoju naseobinu Tragurion, došli su s mora; doplovili su s otoka Visa (Isse). Razvoj trogirske brodogradnje nastavljen je vjerojatno i u rimskom Traguriumu, iako je u to vrijeme obližnja Salona bila najvažnija rimska luka i centar brodogradnje na istočnoj obali Jadrana.⁴ Prikaz broda iz tog vremena sačuvan je na nadgrobnoj steli G. Utiusa iz obližne Salone.⁵ Tijekom antičke povijesti nije se moglo živjeti bez mora, bez brodova koje je trebalo graditi ali i održavati. Općepoznato je da brod treba stalno održavati ali i popravljati, izvlačiti na suho, premazivati, što dakako pretpostavlja postojanje brodogradilišta. Za to su bile pogodne niske obale starog Trogira na kojima se već tada, a vjerojatno i mnogo ranije gradilo brodove odakle ih je bilo lako porinuti ali i izvlačiti zbog sezonskih popravaka. Iz kasne antike datira, iako vrlo oskudan, dragocjen podatak: Pavle Đakon, učitelj Karla Velikog, navodi da su za gradnju brodova postojali posebni stručnjaci kojima je gradnja broda zanimanje. Pavle Đakon spominje u svojoj povijesti Langobarda kako je upravo u vrijeme kad je zarobljena kći kralja Agilufa i odvedena u Ravennu, a taj se događaj zbio 591. godine, kralj Agiluf poslao kaganu, kralju Avara, majstore radi građenja brodova s kojima je kagan osvojio neki otok u Trakiji.⁶

Dolaskom novog slavensko-hrvatskog svijeta od ranog srednjeg vijeka nije prekinuta pomorska a ni brodograditeljska djelatnost. Dobro su poznati podaci o moćnom brodovlju Hrvatske države u X. stoljeću.⁷ Mnogi od tih brodova morali su biti sagrađeni u Trogiru u kojem nisu prekinute urbane tradicije, a time i razni zanati. Usporedbe radi danas je u znanosti opće prihvaćena pretpostavka da su kamene ukrase ukrašene pleterom na tlu Hrvatske, klesali upravo trogirski klesari.⁸ Najbogatija sačuvana arhivska građa iz XIII. stoljeća, iz razdoblja najvećeg procvata grada, sadržava isprave iz tog vremena koje spominju u Trogiru imena mnogobrojnih zanatlija. Trgovac kao posebna profesija u to vrijeme u Trogiru ne postoji, ali se među obrtnicima izričito spominju stolari i brodograditelji (kalafati) kao posebna zanimanja.⁹ Prema sačuvanim arhivskim ispravama, od 1262. do 1299. godine u Trogiru je djelovalo ukupno pet brodograditelja (jedan majstor i četiri zanatlije). Tako su u tom razdoblju prvi put zabilježeni trogirski brodograditelji: Draginja (*Draggina galafatus et marangonus*) koji je 1271. primio, uz pristanak oca, na nauk, na rok od devet godina,

⁴ BULIĆ, Ante, (1988.), 56.-64.

⁵ Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku, sv. L (1928/29), Tabla V.

⁶ KOJIĆ, Branko, (1962.), 67.-114.

⁷ KLEN, Danilo, (1962.), 116.; NOVAK, Grga, (1962.), 177-178; NOVAK, Grga, (2004.), 96., 103.

⁸ JAKŠIĆ, Nikola, (2004.), 265.-286.; JOSIPOVIĆ, Ivan, (2011.), 97.-108.

⁹ MIRKOVIĆ, Mijo, (1951.), 44.

učenika Markotu, sina Maurovog; 1267. Kola (*Çola*); 1272. Tolan (*Tholan*) u jednom sporu oko novca te 1273. kao prodavatelj neke zemlje; 1277. Lunard (*magister Lunardus*) i njegova kći Slava; 1279. Deša (*Dessa*), kao svjedok koji ima služavku Ljubu. Trogirski brodograditelji tražili su posao i izvan mjesta svog stalnog boravka pa se tako u XIII. stoljeću spominje u Dubrovniku trogirski brodograditelj Gervazije u vezi s davanjem nekog kredita.¹⁰

Isprave spominju i trogirske brodove poput „Sv. Ivana“ i Sv. Franje“. Najstariji do sada poznati trogirski jedrenjak bio je *navigij* „Sv. Franjo“ *navigio vocato Sanctus Franciscus*; 1263. vlasnik ¼ broda je Nikola Chalende i drugi Trogirani.¹¹ Iduće godine spominje se *barcaccia* Creste Aymerigia te 1265. Georgija de Ceghe. Taj brod kupio je neki Martin sa svom opremom u koju spadaju jedra, pripone i sidra i sve drugo što ima (*cum omnibus suis perinenciis at fornimentis et armamentis de uelis, sartiis et ancoris et aliis omnibus que nunc habet...*) Vesla se ne spominju među opremom što ne znači da ih taj jedrenjak nije imao.¹² Brod *nausij* „Angelus“, u kojem su imali udjela Trogirani Laurencije Gaudij i njegov brat Martin i Mihajlo Mascara, spominje se 1271.-1272. godine.¹³ Iste godine (1271.) kreće u Italiju nava Vulčine, sina pok. Petra Kavaneja (*Vulcinna, filius condam Petri Cauanej*).¹⁴

Trogirani, ne samo da su vješti brodograditelji i pomorci koji plove do nasuprotne jadranske obale i zalaze u Mediteran, već kao poduzetni ljudi ulažu, slično današnjem dioničarstvu u pomorsko-trgovačke poduhvate. Dvanaest Trogirana udružuje se 1272. i stvara brodarsko društvo *societas nauis* (18. I. 1272. *Carta societatis nauis Marini Clarioli et sociorum*), koje će s brodom i određenim kapitalom „preuzeti, nabaviti, trgovati i zarađivati i ploviti ... u Zalivu (Jadranu) i izvan Zaliva ...“¹⁵ Nikola iz Zadra osnovao je pomorsko-trgovačko društvo s Trogiranima 1271. i 1272. godine. Društvo je posjedovalo brod zvan „Sv. Ivan“ *Sanctus Johannes* koji je plovio Jadranom i izvan njega.¹⁶ Zadrani Stjepan Marinov Posselli je 1275. vlasnik broda (*patronus nauis*) „Sv. Ivan“, na njemu je i mornar *Matheus* s još jednim mornarom iz Dubrovnika te teret žita koji su Trogirani otuđili za potrebe grada.¹⁷ Damjan Michaelis Milligosti *de Jadra* prodao je 1276. u Trogiru Zadrani Ivanu Boctadeu polovinu svoje nave ili barkona *medietatem*

¹⁰ BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1980.), 1028.-1030.

¹¹ BARADA, Miho, (1948.), 11.

¹² BARADA, Miho, (1948.), 82, 89.-90.

¹³ BARADA, Miho, (1948.), 176., 287.

¹⁴ BARADA, Miho, (1948.), 227.-228.

¹⁵ BARADA, Miho, (1948.), 292.-293.

¹⁶ BARADA, Miho, (1948.), 292. Usp. MIRKOVIĆ, Mijo, (1951.), 41.-44.; BABIĆ, Ivo, (2002.), 387.

¹⁷ BARADA, Miho, (1950.), 111.

sue nauis se barçoni za 120 libri.¹⁸ Jedan trogirski brod *naugij* u kome Rabljanin i Zadranin imaju udjela spominje se 1276. a trogirski brod *nauis ciuitatem Traguriensem* u Apuliji 1279. godine. Magister Damianus Pasque gradi u Trogiru barkaču od 7 ½ pasa, a 1293. spominje se marsiljana *marcelliana*, vlasništvo Desse Duyma i Franje pok. Valentina.¹⁹ Zadranin Nikola Petrović kupio je 1313. od Trogiranina Vodopije manji brod u Dubrovniku.²⁰ Trogiranin Radoslav Gočetić prodao je 1391. Tonku Marinovu Korčulaninu ribarski brod na četiri vesla *unam barcham piscaricam cum quattuor remis, arboreet tenda pro ducatis quinque auri.*²¹ Cijene brodova u XIII. stoljeću iznosile su: barka 25 libara, „barkača“ 100 libara, „barcosus“ (bragoc?) 100 libara te „navisis“ 360, 480, ili 600 libara.²²

Dana 17. srpnja 1318. godine bilo je odlučeno da se na mjestu groblja samostana Sv. Ivana Krstitelja sagradi arsenal za komunalne galije, što ipak nije provedeno.²³ Gotovo sto godina kasnije, 1417. godine, ugarsko-hrvatski kralj Sigismund potaknuo je izgradnju novog prostranijeg arsenala na kopnu, nedaleko od današnje grobišne crkve u Segetu Donjem.²⁴ Međutim, arsenal nikada nije bio dovršen, a materijal za njegov temelj nakon više od dvjesto godina (1638.) bio je upotrijebljen za popravak čiovskog mosta.

Dok su ugarsko-hrvatski kraljevi podupirali brodograđevnu djelatnost u Trogiru, gradnju raznih brodova, posebice ratnih za zaštitu od Venecije, Venecija je, međutim, kočila gradnju brodova radi svoje sigurnosti. Godine 1410. zabranila je trgovinu i promet brodovima. Do 1420. godine dopuštala je gradnju svih vrsta i veličina brodova u našim brodogradilištima, uz uvjet da ih bez njihove dozvole ne mogu prodati strancima. Nova ograničenja u Trogiru donose se 1441. godine,²⁵ za vrijeme dok je dužnost trogirskog kneza obnašao Donato Barbaro. Nijedan podanik, građanin ili stanovnik mletački nije smio kupiti brod veći od ograničenog tereta i veličine, a ako bi ga pak nabavio bio bi mu zaplijenjen i prodan. Osim toga, nijedan upravitelj grada nije smio unajmiti tuđi brod osim mletačkog za svoja putovanja; nijedan trgovac nije smio prevoziti robu stranim brodom osim mletačkim.²⁶ Takva politika bila je odraz ekspanzije i velikog prosperiteta mletačke

¹⁸ BARADA, Miho (1950.), 153.

¹⁹ BARADA, Miho, (1950.), 140-141, 232.

²⁰ VEKARIĆ, Stjepan, (1962.), 146.

²¹ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909.), 46.

²² MIRKOVIĆ, Mijo, (1951.), 48.

²³ RAČKI, Franjo, (1881.), 228.; LUCIĆ, Ivan, (1979.), I., 383.

²⁴ LUCIĆ, Ivan, (1979.), II., 887.; ANDREIS, Pavao, (1977.-1978.), I., 147.

²⁵ Iste 1441. godine spominje se trogirski brod *Alegretus Petri de Cataro extrasit hinc pro conducendo Catarum olei modia VI in udris 7 inter parvos et magnos, in barcha Tragurina*. SPISI, (1989.), 84.

²⁶ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909.), 47.-48.

pomorske trgovine u to doba kad je i sama Venecija kupovala brodove sagrađene na škverovima naših primorskih gradova. U razdoblju od 1475. do 1476. krenula su s izvoznom dozvolom tri trogirski broda.²⁷ „Dum Donat iz Vasta u Apuliji (*de cuitate Vasti Apulie*) 13. lipnja 1496. prodao je Jurju Godini (Godina) iz Trogira grip od 150 stara nosivosti (*portate stariorum centum quinquaginta uel circa*). U dokumentu je navedena oprema; „*cum arbore fulcito saerijs et taleis, entena, ac timone ac remis quatuor, uno ficulo et frustis tribus sartie ueteris*“. Potrebno je istaknuti da je brod bio oslobođen od svakog nameta (*datio*) u Splitu, a prodan je za cijenu od 29 dukata koja je bila isplaćena na sljedeći način: dvadeset dukata čim je kupac stigao u Trogir; za ostalih devet dukata kupac je bio dužan pružiti prodavatelju prikladnog jamca koji bi jamčio da će novac biti donesen u ugovorenom roku od šest mjeseci u grad Vasto, i to na trošak kupca.“²⁸ No, ubrzo dolaze nove smjernice od Mlečana koji u Trogir šalju namjesnika i naredbe o ograničenju izgradnje brodova, a sav izvoz usmjeravaju u Veneciju dajući privilegije svojim brodovima. Venecija 1502. donosi uredbu da nitko ne smije kupiti niti sagrađiti brod veći od dopuštenog. Mletački senat zabranio je svim brodogradilištima u Dalmaciji gradnju brodova većih od 2000 stara (oko 132 tone)²⁹ nosivosti čime je potpuno uništio i paralizirao razvitak naših brodogradilišta. Ograničenja u izgradnji veličine brodova ukinuo je generalni providur Gianbattista Grimani 1641. jer se ona ionako nisu poštovala, ali je tražio da kalafati moraju biti domaći ljudi, a ne stranci i u tom zahtjevu je bio vrlo ustrajan. On je, osim toga, zabranio gradnju „*gaette, filuche, caichi e legni simili di forma agile addatta al corso*“ jer se bojao da se među klijentelom brodogradilišta nalaze gusari i pirati kojima bi ovakvi brodovi mogli trebati. Gianbattista Grimani je zabranio izvoz brodova. Godine 1676. ponovno je dopušteno izvoziti brodove, ali su se i dalje smjeli graditi brodovi samo do 500 stara nosivosti.³⁰ Mletački senat ujedno je odredio da nijedan brodograditelj (*marangonus, carpentiere, calafato*) koji bi drugdje tražio službu ne smije izaći iz Mletačke Republike bez dozvole. Međutim, dolazak stranca u njezinu službu, posebice *Schiavona*, rado je dopuštala.³¹ U takvim nepovoljnim uvjetima održavala se trogirski brodogradnja i pokazala svu žilavost i otpornost u borbi za samoodržanje.

Poznato je da je Trogir imao, kako piše trogirski historičar Ivan Lucio, svoja brodogradilišta na samoj obali obali, na rivi, koja je

²⁷ VEKARIĆ, Stjepan, (1962.), 156.

²⁸ RISSMONDO-BERKET, Marica, (1987.), 50.-51.

²⁹ 1 star = 110 funti, 60 kg, 66 kg žita, 420 kg i sl. Mjere za nosivost broda su različito interpretirane kod većeg broja autora. Vidi: VIDOVIĆ, Radovan, (1984.), 411.

³⁰ PEDERIN, Ivan, (1990.), 165., 167.

³¹ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909.), 43.

sagrađena poslije 1420. godine. „Tada su tamo bila dva brodogradilišta odnosno mjesta gdje su se istezale lađe na kopno ili gdje su se gradile i to jedno kod crkve svetog Nikole, a drugo kod svetog Dominika, kao što se to vidi iz zakona zabilježenog u statutu u knjizi 2. glavi 62.“³² Na obali, na Rivi nalazila su se dva svjetionika: jedan u blizini samostana sv. Dominika, drugi ispod samostana sv. Nikole, koji se spominju u Statutu (*lib. II, cap. 23*).³³ Iz tih šķverova bilo je 1422. godine poslano pet brodova za pomoć Skadru (Šibenik je poslao pet, Split tri broda).³⁴ Brodogradilišta su se i u novije doba nalazila i na obali i iza tvrđave Kamerlengo.³⁵

Prilikom arheološkog nadzora građevinskih radova na rekonstrukciji i sanaciji južne obale u Trogiru, na dijelu rive od Lučke kapetanije pa prema zapadu nisu primijećeni ostaci keramike što se tumači relativno kasnom nasipanju ovog dijela rive, koji je bio korišten kao manje brodogradilište. Na dubini oko 3-3,5 m pronađeni su jaki drveni šipovi dužine 5-6,5 m te promjera 0,30-0,40 m (danas u Muzeju grada Trogira). Šipovi su bili gusto poredani, ponegdje tri šipa u jednom kvadratnom metru, i zabodeni u mulj do čvrstog dna na dubini od oko 8-9 m.³⁶ Prilikom arheoloških istraživanja južno od crkve sv. Dominika, na dubini od jednog metra ispod pločnika, pronađena su tri brodska rebra koja vjerojatno potječu iz XV. stoljeća pa svjedoče o postojanju brodogradilišta pred crkvom.³⁷ Dakako, trebalo bi napraviti analizu starosti drva metodom radioaktivnog ugljika C14 kako bi se dobila makar približna dobna starost ostataka pa bi se možda i to moglo dovesti u vezu s nekim od arhivskih podataka. Uz to bi bilo dobro analizirati vrstu drveta od kojeg su brodska rebra načinjena. Svim bi tim analizama i dovođenje ovih ostataka broda u smislenu vezu s nekim od razdoblja bilo mnogo lakše.

Tijekom XVI. stoljeća malo je vijesti o trogirskoj brodogradnji. Ne spominje se u izvješćima koje su trogirski knezovi slali u Veneciju, no sudeći po arhivskim ispravama koje bilježe trogirске brodograditelje, bila je intezivna. Godine 1572. spominje se kalafat Frano i majstor brodograditelj Frano Ivanov Cokarić s nadimkom Messa, najstariji član ove brodograditeljske obitelji koja će u Trogiru djelovati sve do prve polovice XVIII. stoljeća; 1580.-1618. majstor Ivan; 1613.-1626. Marin; 1610. majstor Mato; Toma rođ. 1612., sin već spomenutog Ivana; 1654.-1669. majstor Nikola; 1709. majstor Juraj; 1710. spominje se

³² LUCIĆ, Ivan (1979.), II, 1008.

³³ STATUT (1988.), 97.; RADIĆ, Danka, (2002.), 99.

³⁴ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909.), 47.

³⁵ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko (1909.), 39.-53.; RADIĆ, Danka, (2006.), 132; RADIĆ, Danka, (2013.), 7.-42.

³⁶ ČERINA, Dubravka, (2000.), 68.-72.; ČERINA, Dubravka, (2001.), 59.-63.

³⁷ ČERINA, Dubravka, (2004.), 149.-158.; GLUŠČEVIĆ, Smiljan, (2004.), 124.-131.

majstor Jure i majstor Ivan Perojević; 1724. majstor Ignac Ivanov; 1787. majstor Mihovil. Godine 1616. spominje se kalafat Dujam koji je umro 1622. godine i zapisan u Knjizi umrlih pod prezimenom Kalafatić. Pod istim prezimenom nastalim od zanimanja kalafata spominju se još majstori: Ivan 1642., Pavao 1648., Frano 1686. i 1715. godine Ivan Eustahijev koji je oženio Ivanicu kći Šimuna Sentinelle. Kalafat Andrija zabilježen je 1613. i 1620.; 1610. i 1617. kalafat Juraj; 1717. kalafat Damjan te obitelj Katalinić od polovice XVII. stoljeća pa sve do naših dana.³⁸ Na cijeni su bili drvodjelci - kalafati vični gradnji i većih brodova.³⁹

Pojedina brodogradilišta su tijekom XVIII. i XIX. stoljeća bila prebačena na otok Čiovo gdje se naseljavaju pojedine građanske obitelji, pomorci, trgovci, zanatlije među kojima i osobito cijenjeni brodograditelji.⁴⁰ Na Čiovu je obala bila prikladnija za gradnju brodova, s lučicama, s pitkim uvalama uz koja su nicala brodogradilišta.

Pred kraj mletačke vladavine, oko 1780., niz škerova u Dalmaciji polako se gasio. Jedino je trogirski, uz dubrovački i korčulanski, zbog dobrog glasa, još radio. Valja istaknuti da je trogirsko brodogradilište koje ima dugu tradiciju, tijekom XVIII. stoljeća, pored korčulanskog, smatrano jednim od najznačajnijih brodogradilišta u Dalmaciji. Tada su građeni, čišćeni i popravljani manji brodovi, prvenstveno namijenjeni ribolovu, ali i obalnoj plovidbi: pelezi, braceri, gajete i drugi plovni objekti. Godine 1779. obznanjena je zabrana popravka i čišćenja brodova na svim manjim brodogradilištima, što je značilo zaštitu privilegija većih brodogradilišta kao što je bilo trogirsko i korčulansko brodogradilište.⁴¹ Brodove su u Trogiru uglavnom naručivali brodari i ribari ovdašnjeg područja kao primjerice obitelj Garagnin koja je 1760. godine za vlastite potrebe naručila jedan pelig.⁴² No, ponekad su u XVIII. stoljeću u Trogiru brodove naručivali i kupovali i drugi brodari istočne jadranske obale, kako to saznajemo iz sačuvanih arhivskih isprava. Majstor-proto Mate Katalinić prodao je 1718. godine nepoznatom kupcu barku za 200 lira, a onda još jednu braceru za 240 lira.⁴³ Paron Dominik Godina, vjerojatno Istranin, u Trogiru je kupio batelu za samo 3 lire i 4 solida. Sudeći po iznosu, vjerojatno se radilo o kupoprodaji nekog starog broda, a ne netom napravljenog. Trogirski kalafati prodali su 1766.-1778. riječkom brodaru Zorzu Vidoviću batelu za 90 lira, a iduće je godine paron Ante Zuić iz Karlobaga, austrijski podanik, kupio u Trogiru jedan pelig za 2.010 lira. Usporedbe radi jedan

³⁸ BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka (1993.), 112.-113.

³⁹ BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1980.a), 1026.-1036.

⁴⁰ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909.), 47.

⁴¹ HRDAZD, Spisi generalnog providura Alvisea Foscarija, sv. II., I., 244.

⁴² HRDAST, Arhiv obitelji Garagnin-Fanfogna, Trgovina i obrt, 21/8.

⁴³ HRDAZD, Arhiv Splita, kut. 555, sv. 864 – *Libro bollato de' Dazzi di Traù*, list 6-7.

pelig sagrađen u Trogiru 1771. godine stajao je 2.080 lira, a neki manji brodovi 30 cekina, dok je jedan trabakul sagrađen u Korčuli 1785. stajao je oko 200 cekina.⁴⁴ Paron Antonio Besi iz Senja kupio je 7. svibnja 1772. barku napravljenu u Trogiru od ondašnjih brodograditelja za 30 cekina (=1.440 lira), a na račun tridesetine uplatio još 48 lira.⁴⁵ Dva parona iz Senja, unatoč tomu što je u to vrijeme postojalo brodogradilište u Senju, naručila su u Trogiru po jedan brod.⁴⁶ Pred kraj XVIII. stoljeća u Trogiru su se gradili i veliki brodovi, čak i venecijanskim brodarima. Nekoliko obitelji imalo je svoje škverove na kojima su bili zaposleni prote, kalafati i majstori drugih brodograditeljskih struka.

Na teritoriju Trogira započela je eksploatacija pakline (bitumena), materije koja se upotrebljavala u brodogradnji za premazivanje broskog dna. Nalazišta s područja Vinišća i jamu na Čiovu iz koje se crpila paklina, koja spominje i prirodoslovac Alberto Fortis 1774. godine, korištena su, koliko je poznato, već od XVII. stoljeća.⁴⁷ Paklina se prodavala i za izvoz pa je tako, primjerice, 1754. prodano i otpremljeno u Senigalliju, uz drugu robu, čak 35.000 libri tvrde pakline.⁴⁸ Krajem XIX. stoljeća paklina koja se crpila iz rovova prerađivala se u tamošnjoj radionici, gotovo industrijskih obilježja.⁴⁹

Valja napomenuti da trogirске brodograditelje nalazimo u XVIII. stoljeću i drugdje u Dalmaciji. Primjerice članovi roda Baučić (Bauk = strašilo, turska riječ), brodograditelji „kalafati“ iz Trogira, doselili su 1795. u V. Iž. U XIX. stoljeću članovi roda Milić, također brodograditelji iz Trogira, doselili su 1840. u V. Iž.⁵⁰

Za vrijeme francuske uprave u Trogiru prostrana uvala Saldun na Čiovu bila je određena za gradnju arsenala. Tek što se prišlo uređenju zemljišta u Okrugu, pored crkve sv. Tudora, promjena vlasti obustavila je radove te taj projekt nikada nije ostvaren.

Tijekom XIX. stoljeća djelovalo je više brodogradilišta i škverova u Trogiru. Njihov broj povremeno se smanjivao i povećavao. Pojam brodogradilišta i škvera u tom razdoblju, prema tadašnjoj službenoj kategorizaciji, razlikovao se. Naime brodogradilište (*cantieri*) je podrazumijevalo prostor za gradnju brodova koji je imao najmanje 290 m² za gradnju brodova do 200 tona nosivosti, a škver (*squeri*) prostor

⁴⁴ HRDAZD, Arhiv Splita, kutija 602, sv. 936, 1., 4, 11.

⁴⁵ HRDAZD, Arhiv Splita, kut. 602, sv. 936 – *Libro bollato dei Dazzi del XXX*, list 1, 4.

⁴⁶ HRDAZD, Arhiv Splita, kut. 602, sv. 936, 1., 4, 11.

⁴⁷ FORTIS, Alberto, (1984.), 150, 158 ; NUTRIZIO GRISOGONO, Petar, (1780.), 122., 124., 127.

⁴⁸ HRDAZD, Arhiv Splita, kut. 578, sv. 904, 1., 9; kut. 602, sv. 936, 1. 10; PERIČIĆ, Šime, (1978.), 53.

⁴⁹ ŠEBEČIĆ, Berislav, (2008.), 341-377; BULIMBAŠIĆ, Sandi, (2008.), 331.-341.

⁵⁰ CVITANOVIĆ, Vladislav, (1954.), 77., 69.-107.

za gradnju brodova s površinom manjom od 290 m².⁵¹ Poznato je da je 1825. samo u Trogiru (*cantiere*) sagrađeno 25 manjih brodova i popravljen (*riattato*) 1 škuner od 116 tona nosivosti. Godine 1826. izgrađeno je također 25 manjih brodova, a nekoliko manjih popravljeno.⁵² Trogirsko brodogradilište bilo je najaktivnije u splitskom okružju od 1829.-1831. godine. U tom vremenskom periodu sagrađeno je u Trogiru 70, a popravljeno 25 brodova raznih veličina. Usporedbe radi, u istom vremenskom periodu u Splitu je sagrađeno 45 i popravljeno 46 brodova. U pet škverova, koliko ih je bilo u tom razdoblju, bilo je zaposleno više kalafata, dok je broj drugih radnika ovisio o narudžbama, tj. količini poslova. Nadalje u razdoblju od 1838. do 1842. također je najveći broj brodova sagrađen u trogirskim škverovima. Sagrađena su 54 jedrenjaka razne veličine. Dakle, godišnje se gradilo do dvadesetak jedrenjaka nosivosti 3-13 tona, dok se isto toliko i popravljalo. Godine 1833. bilo je u Trogiru 5 škverova, vlasništvo Petra, Nikole i Petra (drugog) Nikolića (? , vjerojatno Petrića, a ne Nikolića), braće Antuna i Tade Katalinića te Teodora Koščine. Najviše brodograditelja zabilježeno je u Trogiru 1841. godine - 13, kasnijih godina samo 5-6.⁵³ Katastar Franje I. iz 1830. godine donosi nam podatke o trogirskoj brodogradnji; u njemu su zabilježeni trogirski škverovi, brodograditelji i kapetani brodova. Upisnik iz 1831. godine navodi pomorska zanimanja i brodograditeljske zanate Trogirana: mornar (*marinajo*), kapetan broda (*capitano*), skelar (*traghetteiere*), graditelj i oprematelj broda (Cattalinich Matteo zabilježen je kao *conciatore di barche*, Allegretti Matteo *costruttore di barche*, Ciciliani Vincenzo i Giovanni, Coschina Antonio *fabbricatore di barche*, Cattalinich Matteo, Marino, Giacomo, Domenico, Antonio i Tadeo braća, Petrich Francesco, te Petrich Pietro kao *couriatore di barche*). Brodogradnjom, kako se vidi iz upisnika, najviše su se bavili članovi obitelji Ciciliani, Allegretti, Petrić, Koščina i Katalinić s otoka Čiova.⁵⁴ Dio trogirkog katastra Franje I. čini izvješće porezne procjene *Operato dell'estimo censuario della Città e comune di Traù* – 1840. koje između ostaloga, bilježi dinamiku proizvodnje u trogirskom škveru (*La industria viene esercitata col barche di grande e piccolo cabottaggio, di cui parlando delle prime havvi: 1 scuner, 7 pielegghi, quindi di piccolo cabottaggio, 4 brazzere, 4 leuti e 22 gaette.*), te prosperitet domaće i međunarodne trgovine s Trstom, Venecijom, Apulijom, Rijekom, Senjom, Zadrom i Splitom.⁵⁵

Sredinom četvrtog desetljeća XIX. stoljeća pokrajinske vlasti uvidjele su nedostatnost poticanja brodogradnje. Jedna od mjera za

⁵¹ TUDOR, Gordana, (2009.), 7.

⁵² PERIČIĆ, Šime, (1977.), 574.

⁵³ PERIČIĆ, Šime, (1977.), 578.

⁵⁴ BENYOVSKEY, Irena, (2005.), 32., 35.-36., 44., 46., 47.-48.

⁵⁵ BENYOVSKEY, Irena, (2005.), 15.

ostvarenje te zamisli bilo je smanjenje ili eventualno ukidanje dadžbina ili nameta na sav materijal potreban za izgradnju brodova kako je to bio slučaj sa slobodnim lukama Venecije i Trsta. Bila je svima poznata činjenica da se u Dalmaciji grade dobri i solidni drveni brodovi. Međutim, dacije na taj materijal bile su prilično velike. Ukupni namet za uvezni materijal za gradnju broda od 100 tona nosivosti iznosio je 288 fiorina, što je poskupljivalo gradnju. Drveni materijal nabavljao se u Rijeci, a metalni materijali u inozemstvu – željezo u Turskoj, olovo i bakar u Veneciji, jedra u Anconi i Veneciji, paklina u Turskoj, katran u Šibeniku, a konopi u Splitu. Tako je dekretom od 15. listopada 1834. oglaseno sniženje carinskih nameta na uvoz drva i svega ostalog materijala potrebnog za gradnju i opremu brodova u Dalmaciji. Kasnije je također snižen carinski namet na uvoz tekstilnog materijala za opremu brodova – konopa, lanenog platna i stupe – od 25 na 12,5 karantana po jednom centinaju. Godine 1846. bio je od carine oslobođen uvoz sidara, lanaca, dizala i bakra.⁵⁶ Dakle, zbog važnosti njihova posla i trogirski brodograditelji su u to doba uživali slobodan uvoz svega što im je bilo potrebno za opremu brodova. Uvozili su uglavnom iz Trsta.



Sl. 1. Brodogradilište Košćina

⁵⁶ PERIČIĆ, Šime, (1977.), 577.

U Trogiru je 1855. godine, radi promicanja brodogradnje i pomorstva, osnovano brodograditeljsko i brodovlasničko društvo (Pomorsko društvo u Trogiru). No, zbog nesuglasica između osnivača i vlade, odnosno zbog njezina traženja da se trogirsko društvo spoji sa splitskim tek osnovanim društvom, trogirsko pomorsko društvo je propalo.⁵⁷

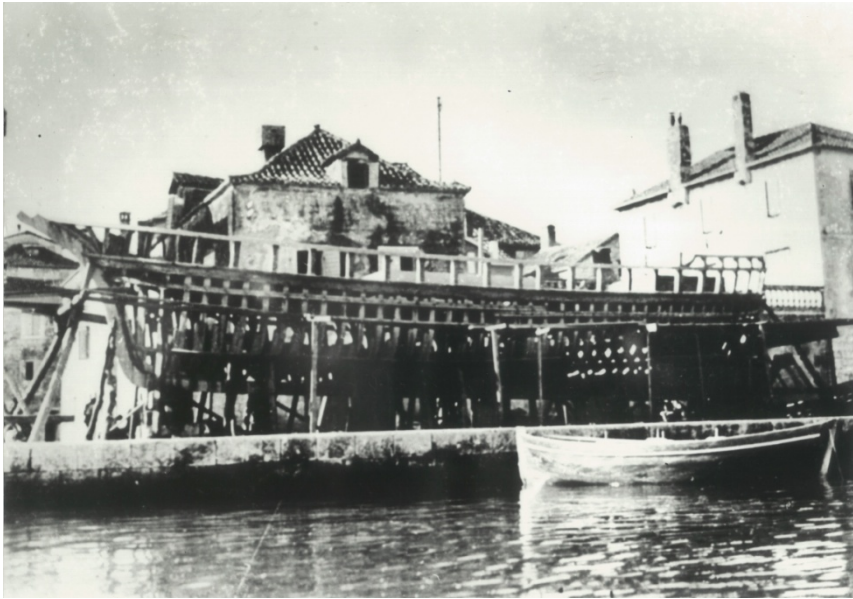
Sredinom XIX. stoljeća radila su tri škvera u Trogiru (Katalinić, Koščina, Petrić), koja su gradila i popravljala trabakule, teretne jedrenjake, gajete, ribarske brodove i ostale manje drvene brodove. U svakom je radio jedan brodograditelj, vlasnik škvera i ukupno 30 kalafata. Taj broj radnika se s vremenom i povećavao ovisno o obimu posla. Usporedbe radi, u isto vrijeme u brodogradilištima na području Splita radilo je 14-30 radnika, a u Trogiru od 33 do 120 radnika.⁵⁸ Šezdesetih godina XIX. stoljeća trogirski škverovi su unaprijedili tehnologiju rada. Od 1870. grade se jedrenjaci i do 40 tona nosivosti. Tada su se počeli graditi i mali drveni parobrodi. U trogirskim brodogradilištima i škverovima tijekom XIX. stoljeća još uvijek su se gradili samo brodovi od drva. Najveće je bilo brodogradilište obitelji Katalinić koje je do 1874. bilo smješteno u Lučici na Čiovu. Potom je Ante Katalinić osnovao škver uz tvrđavu Kamerlengo na kojem je radio do 1888. kada ga je prodao dvojici prota brodograditelja Nikoli Cicilijaniju i Ivanu Strojaju u čijem je vlasništvu ostalo do 1905. godine. U tom je škveru izgrađeno ili popravljeno od 1879. do 1908. 500 jedrenjaka i 65 parobroda. U škveru nasljednika Nikole Petrića od 1871. do 1884. sagrađeno je ili popravljeno 218 brodova, a u škveru braće Koščina od 1871. do 1908. čak 465 raznih brodova.⁵⁹ U Trogiru je istovremeno radilo još nekoliko manjih škverova koji su se uglavnom bavili popravkom manjih brodova: Pjerotić, Cindre, Lubin, Paladini te jedan općinski. Zemljište na kojem su se nalazili isparcelizirano je te se na njima javljaju novi vlasnici brodograditelji: Frane Bilić, Nikola Ciciliani, Frane Kalebota, Ivan i Ante Katalinić, Ivan Petrić i Vicko Stella. Sačuvan je popis većinom popavljenih brodova u njihovim škverovima tek od 1892. do 1907. godine: od 1. XI. 1892. do 31. X. 1893. 3 broda od 28 tona nosivosti; 1893.-1894. 7 od 17 tona; 1894.-1895. 14 od 25 tona; 1895.-1896. 18 od 37 tona; 1896.-1897. 21 brod od 55 tona; 1897.-1898. 21 brod od 65 tona; 1898.-1899. 32 od 64 tone; 1899.-1900. 19 od 45 tona; 1900.-1901. 25 od 53 tone; 1901.-1902. 18 od 53 tone; 1902.-1903. 25 od 65 tona; 1903.-1904. 22 od 58 tona; 1904.-1905. 20 od 45 tona; 1905.-1906. 10 od 61 tone; 1906.-1907. 22 od 59 tona; te 1907.-1908. 25 brodova od 65 tona.⁶⁰

⁵⁷ KEČKEMET, Duško, (1988.), 89.-103.

⁵⁸ BULIĆ, Ante, (1988.), 60.

⁵⁹ PERIČIĆ, Šime, (1980.), 1161.

⁶⁰ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909.), 62.



Sl. 2. Brodogradilište – škver Katalinić



Sl. 3. Brodogradilište – škver Koščina

U drugoj polovici XIX. stoljeća, u razdoblju od 1850. do. 1899., djelovala su u Trogiru 43 domaća te jedan doseljeni brodograditelj. U tom vremenskom periodu zabilježeni su sljedeći brodograditelji: „Bacci reč. Čoza (Chiosa) Anđeo i Marin Anđela, Bilić reč. Panighello Andrija Lovre i Lovro, Carević reč. Senialo Mato Vicka, Cibola Karlo Sebastijana – Dolo, Ciciliani Nikola Ivana, Kalebota reč. Gaća Antun Antuna, Kalebota Bartul i Vicko Antuna, Katalinić Antun, Ignac, Marin i Vicko Ivanovi, Ivan, Ivan i Luka Marinovi, Ivan i Jerolim Ivana, Jakov Jerolima, Marin Ivana, Lovro i Jakov Vicka i Vicko Jakova, Koščina Antun, Ivan i Jakov Teodora, Teodor Vicka, Petrić reč. Rašpada Augustin Frane, Ivan i Natal Petra, Ivan, Ivan i Nikola Petra, Petar i Vicko Augustina, Josip Petra, Petar Josipa st., Josip i Petar Nikole, Petar Josipa ml., Stojan (vjerojatno Strojjan) Ivan Eduarda, Veselić reč. Skaico Mihovil Antuna.“⁶¹

Zahvaljujući časopisu *Annuario Marittimo*, pomorskom godišnjaku koji je izlazio od 1851. od 1913. (1918) godine,⁶² možemo detaljnije pratiti trogirsku brodogradnju, iako su se često donosili skupni podatci za splitsko okružje kojem je i Trogir pripadao. Tako se, primjerice, u časopisu iz 1869. navodi da je okrug Split imao dva brodogradilišta i osam škverova. Tek od 1893. godine donosi se i broj brodogradilišta (*cantieri*) i škverova (*squeri*) u Trogiru. Od 1893. do 1904. djelovao je u Trogiru samo 1 škver, od 1905.-1907. 2 s oko 20 zanatlija, 1908.-1911. 6, te u 1912. 7 škverova. Moguće je najvećim dijelom rekonstruirati stanje brodogradnje u Trogiru, premda su u popisima austrijske trgovačke mornarice navedeni samo jedrenjaci duge obalne plovidbe, dok za manja plovila popisi ne postoje. Analizirajući popise brodova u sastavu trgovačke mornarice Austrije, koji između ostalih podataka sadržavaju i podatke o mjestu izgradnje (*cantieri* ili *squeri*), utvrdili smo da je u Trogiru 1836. sagrađen pelig duge obalne plovidbe (G.C.R.) „Xerse“, 27 tona nosivosti, vlasnik Scagnatich Cristofor di Giuseppe iz *Lastua* (kapetan Randich Vincenzo Pasquale di Matteo);⁶³ 1838. brazzera duge obalne plovidbe (G.C.R.) „Bella Maria“, 10 tona, vlasnik Tabulov Tommaso fu Gerolamo iz Zlarina (kapetan Tabulov Antonio fu Gerolamo); 1842. pelig duge obalne plovidbe „Traurino“, 18 tona, vlasnik Giuretich Bartolo iz Korčule (kapetan Giuretich Bartolo); 1848. pelig duge obalne plovidbe „Unione“, 37 tona, Rossini Vincenzo, Costan Simeone (Šibenik), Bachich Giacomo (Trogir) suvlasnici za 24 karata (kapetan Perissa Giovanni); 1850. pelig duge obalne plovidbe „Glorioso Radetzky“, 20 tona, vlasnik Ponzetta Pietro Tommaso iz Postira (kapetan Cerineo Giacomo); 1851. leut duge obalne plovidbe „Giovannino“, 17 tona, vlasnik Sare Antonio iz Zlarina (kapetan Beban Gasparo; 1867. kapetan je vlasnik broda Sare Antonio), brod je 1852.

⁶¹ BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1987.), 831., 835.

⁶² LOVRIĆ, Mirja, (2008.), 10.

⁶³ *Annuario Marittimo*, (1862.), 210.

popravljen željezom; 1853. pelig duge obalne plovidbe „Figlio VII.“, 21 tona, vlasnik Caloper Giovanni iz Zlarina (kapetan Caloper Giovanni).⁶⁴ Poznato je da se u trogirskim škverovima gradio i tip broda grip, i to manji s jednim i veći s dva jarbola.⁶⁵ U Trogiru je „u škveru obitelji Kružić“ (Bagalovi), na Lučici na Čiovu, sagrađena 1851. gajeta „Viktorija“, duga 6,35 m, a široka 2,20 m (Registar Lučke kapetanije Split – ST-4714). Gajeta je od 1946. godine do danas u vlasništvu obitelji Domić (Ante-Antica Domić), koja je gajetu kupila od nasljednika kalafatske obitelji Kružić. Gajeta plovi i danas, dobro služi vlasnika. Prije desetak godina stari brodski motor *Arona* zamijenio je novim *Torpedom*.⁶⁶ Jedna od najstarijih poznatih gajeta na hrvatskoj obali Jadrana je i gajeta „Perina“, sagrađena 1857. godine također u Trogiru. Izgrađena je od borovine i maslinova drva i moguće je da je izgrađena i ranije kako se navodi u registru šibenske Lučke kapetanije ili je, sudeći po drvenoj građi s dosta čvorova, izgrađena od ostataka nekog starijeg broda. Prvi vlasnik gajete bila je obitelj Pere Govića iz Krapnja koja se bavila spužarstvom. Dugačka je 6,30 m, dugo je imala samo jedra ili vesla, a nakon Drugog svjetskog rata obitelj Gović ugradila je motor. Sedamdesetih godina XX. stoljeća prikazana je u filmu Vatroslava Mimice „Prometej s otoka Viševice“ te na slikama Zvonimira Mihanovića koji je često slikao krapanjske motive. Gajeta je polovinom osamdesetih godina prodana pod imenom „Ljubica“ obitelji Dalibora Glavinovića u Splitu, potom je 1977. za vrijeme olujnog juga potonula na dno splitske lučice u kojoj je bila vezana. Srećom je spašena i izvučena na kopno. Vlasniku je predlagano da je u Komiži, prema tamošnjem običaju da se na blagdan sv. Nikole pale stari, isluženi brodovi, dade zapaliti, ali on je to odbio. Hrvatski pomorski muzej u Splitu otkupio je 1998. gajetu za svoju Zbirku malih plovila tradicionalne hrvatske brodogradnje. Tako „Perina“ unutar zbirke zauzima istaknuto mjesto kao jedna od najstarijih izvorno sačuvanih gajeta i svjedoči o bogatoj pomorskoj tradiciji grada Trogira i Hrvatske. U tijeku su restauratorski i konzervatorski radovi na gajeti „Perina“ koja je upisana u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske, Listu preventivno zaštićenih dobara.⁶⁷ Godine 1871. sagrađeni su u trogirskom škveru: bark „Sviet“, 48 tona,⁶⁸ te 1870.

⁶⁴ *Annuario Maritimo*, (1856.), 95., 123., 131., 134., 198.; FIO, Oliver, (1951.), 152.

⁶⁵ LUETIĆ, Joz, (1958.); Usp. GLUHONJA, Ivo, (1951.) koju je ilustrirao Trogiranin Petar Petrić, kapetan duge plovidbe s crtežima jedrenjaka. Vidi: RADIĆ, Danka, (2011.)

⁶⁶ BREŠAN, Joško, (2009.), 59.

⁶⁷ Zahvaljujem ravnatelju Hrvatskog pomorskog muzeja u Splitu Stjepanu Lozi i kustosu Ljubi Radiću koji su me upozorili da se kod njih čuva gajeta „Perina“ koji je sagrađen u Trogiru, te na pruženoj stručnoj pomoći u svezi ovog broda. Posebno zahvaljujem i kolegici kustosici Gordani Tudor na stručnoj pomoći i veoma korisnim savjetima tijekom priprema ove izložbe.

⁶⁸ *Annuario Maritimo*, (1873.), CVI.

(HNQI) „Naprey“, 48 tona za Puovich Luigija (*direttore Pivcevich Antonio*).⁶⁹ U Trogiru su 1873. sagrađene 2 barke, 12 tona i 4 barke, 784 tona, a popravljeno je 20 jedrenjaka;⁷⁰ 1874. 1 jedrenjak i 4 barke, 58 tona, popravljeno 19 jedrenjaka i 2 barke;⁷¹ 1875. 1 jedrenjak i 6 barki, 42 tone, te 21 jedrenjak, 625 tona; 1876. 4 jedrenjaka i 2 barke, 78 tona, popravljeno 33 parobroda, 819 tona.⁷² Godine 1876. sagrađena su u Trogiru 4 jedrenjaka i 2 barke, 78 tona, popravljeno 33 parobroda, 819 tona; 1877. 1 jedrenjak i 2 barke, 13 tona, popravljeno 35 barki, 709 tona. Iste godine sagrađen je u Trogiru drveni brod „Stari Ive“ koji je sačuvan do danas i nalazi se u Rijeci.⁷³ Godine 1878. sagrađena su 2 jedrenjaka i 1 barka, 55 tona, popravljeno 21 jedrenjak i 3 barke, 429 tona; 1879. 2 jedrenjaka, 67 tona, popravljeno 26 jedrenjaka, 1 parobrod i 6 barki, 584 tona; 1880. 4 jedrenjaka i 6 barki, 56 tona, popravljeno 35 jedrenjaka, 2 parobroda i 8 barki, 565 tona; 1881. 1 jedrenjak i 5 barki, 35 tona, popravljeno 30 jedrenjaka, 3 parobroda i 12 barki, 972 tone; 1882. 2 jedrenjaka i 8 barki, 140 tona, popravljeno 20 jedrenjaka, 3 parobroda i 25 barki, 767 tona; 1883. 7 jedrenjaka i 16 barki, popravljeno 19 jedrenjaka i 28 parobroda (vapora), 791 tona; 1884. 1 jedrenjak i 11 barki, 77 tona, popravljeno 26 brodova i 21 bark, 825 tona; 1885. 5 jedrenjaka i 5 barki, 26 tona, popravljeno 26 brodova i 2 barke, 576 tona; 1886. 1 jedrenjak i 24 barke, 126 tona, popravljeno 4 broda i 20 barki, 280 tona; 1887. 1 jedrenjak i 32 barke, 149 tona, popravljeno 17 brodova i 11 barki, 569 tona. Godine 1888. u trogirskom brodogradilištu kalafat Vinko Drušković izgradio je jedrenjak „Sveti Frane“;⁷⁴ iste godine sagrađeno je 14 barki, 31 tona, popravljeno 9 brodova i 5 barki, 321 tona; 1890. 23 barke, 117 tona, popravljeno 16 brodova i 24 barke, 546 tona; 1891. 1 brod, 17 tona, 17 barki, 60 tona, popravljeno 9 brodova, 180 tona i 28 barki, 136 tona; 1892. 18 barki, 118 tona, te popravljeno 9 brodova, 256 tona; 1893. 16 barki, 50 tona, popravljeno 26 brodova, 290 tona; 1894. 1 brod, 20 tona i 19 barki, 55 tona, popravljeno 4 broda, 78 tona i 35 barki, 147 tona; 1895. 22 barke, 147 tona, popravljeno 13 brodova, 350 tona i 10 barki, 55 tona; 1896., 21 bark, 43 tone, popravljeno 11 brodova, 370 tona i 5 barki, 32 tone; 1897. 24 barke, 64 tone, te popravljeno 14 brodova, 335 tona i 11 barki, 50 tona; 1898. 25 barki, 51 tona, popravljeno 14 brodova, 351 tona i 16 barki 44 tone; 1899. 1 brod i 15 barki, 85 tona, popravljeno 12 brodova i 19 barki, 341 tona; 1899. 23 barke, 42 tone, popravljeno 7 brodova, 236 tona i 16 barki, 53 tone; 1900. 2 broda, 27 tona i 18 barki, 38 tona, popravljeno 11 brodova, 294

⁶⁹ *Annuario Maritimo*, (1871.), LXVI.

⁷⁰ *Annuario Maritimo*, (1874.), CXIV.

⁷¹ *Annuario Maritimo*, (1875.), CXIII.

⁷² *Annuario Maritimo*, (1876.), CXXI.

⁷³ ILIJANIĆ, Zoran, (2010.), 19.

⁷⁴ I.F.F., (1995.) 2, 171.

tone i 9 barki, 52 tone; 1901. 20 barki, 33 tone, popravljeno 10 brodova, 311 tona, 15 barki, 74 tone i 7 parobroda, 263 tone; 1902. 17 barki, 44 tone, popravljeno 2 broda, 53 tone i 7 barki, 21 tone; 1903. 19 barki, 42 tone, popravljeno 15 brodova, 419 tona, 15 barki, 74 tone i 2 parobroda, 44 tone; 1904. 24 barke, 60 tona, popravljeno 17 brodova, 514 tona, 15 barkova, 83 tone i 4 parobroda, 85 tona; 1905. 1 brod, 60 tona i 21 bark, 46 tona, popravljeno 19 brodova, 61 tona, 1 barka i 4 parobroda, 94 tone; 1906. 22 barke, 62 tone, popravljeno 5 brodova, 140 tona; 1907. 22 barke, 60 tona, popravljeno 16 brodova, 416 tona, 6 barki, 40 tona i 4 parobroda, 89 tona; 1908. 28 barki, 66 tona, 12 brodova, 255 tona, popravljeno 12 brodova, 255 tona, 12 barki, 95 tona i 8 parobroda, 324 tone. U razdoblju od 1871. do 1908. godine u više trogirskih škverova popravljeno je ili sagrađeno 1620 brodova (među njima i nekoliko parobroda) od oko 25.000 tona nosivosti. Godine 1909. sagrađeno je 20 barki, 66 tona, te popravljeno 11 brodova, 28 tona, 8 barki, 62 tone i 5 parobroda 800 tona; 1910. 23 barke, 63 tone, popravljeno 8 brodova, 211 tona, 7 barki, 53 tone i 5 parobroda, 202 tone; 1911. 30 barki, 90 tona, popravljeno 19 brodova, 493 tone, 6 barki, 37 tona i 1 parobrod, 20 tona; 1912. 1 brod, 12 tona, 35 barki, 66 tona te popravljeno 12 brodova, 370 tona, 9 barki, 51 tona i 4 parobroda, 144 tone.⁷⁵ Od 1902. do 1912. popravilo se u Trogiru 37 parobroda.⁷⁶ Časopis *Annuario Marittimo* donosi i popis raznih zanimanja u brodogradilištu: *costruttori, proti, carpentieri o maestri d'ascia, calafati, foratori, segatori, falegnami da sottile, alboranti, velai, cordaiuolli, fabbrì marittimi, guernitori, meccanici, calderai, personale sussidiario*. Valja istaknuti da je Trogir oduvijek bio jači brodograđevni nego brodarski centar. Propašću plovidbe na jedra trogirski brodogradilišta – škverovi zapala su u krizu, a pojedini brodograditelji, u potrazi za poslom, razišli su se u razne krajeve diljem svijeta.

U Trogiru je u razdoblju između dva rata djelovalo nekoliko brodogradilišta: 1921. registrirano je brodogradilište „Sv. Tome“, brodograditelja Strojana Ante Ivanova; 1923. brodograđevni obrt Nikole Ivanova i Josipa Petrića.⁷⁷ Godine 1931. registrirano je 6 brodogradilišta: brodogradilište Russo Nikole; Ante Katalinića pok. Ivana; Katalinić Andrije; Katalinić Ante pok. Vicka; braće Joze i Nikole Petrića; te Koščine Todora pok. Ivana. Iz tog je vremena i „Zadruga brodograditelja Trogir“ ujedinjenih trogirskih brodograditelja (Koščina, Katalinić, Petrić i Russo; upravitelj je bio Ante Katalinić, zamjenik upravitelja Nikola Petrić) koja je štitila interese trogirskih brodograditelja.

Pred Drugi svjetski rat stanje u trogirskim škverovima nije bilo zavidno. Radilo je sedam malih brodogradilišta i to: braće Koščina, Katalinić, Russo i Strojjan, koja su gradila manje brodove, ribarske leute,

⁷⁵ *Annuario Marittimo*, (1876.-1912.)

⁷⁶ FIO, Oliver, (1961.), 178.

⁷⁷ HRDAST, 91 TOK, kut. 135, Slobodni obrti SPR/OTSS-9

sportske brodove i slično, a popravljala su veće brodove, bracere i trabakule i to samo u drvu.⁷⁸ Rat i okupacija zadali su posljednji udarac životarenju trogirskih brodogradilišta – škverova. Dok pojedina propadaju ili se zatvaraju zbog ratnih vihora, ono razvijenije, brodogradilište Strojani unajmljuju Talijani za svoje potrebe.

Unatoč dugoj, tisućljetnoj tradiciji, trogirski brodogradnja u historiografiji nije dovoljno osvijetljena i valorizirana, iako je najveći doprinos povijesti trogirski brodogradnje kroz vjekove dao početkom XX. stoljeća marni Trogirani, ljekarnik, konzervator i publicist Roko Slade-Šilović (1872.-1944.) u Nekojim crticama iz narodnog gospodarstva u Trogiru (Dubrovnik, 1909.). Stoga sam njegova saznanja nastojala nadopuniti novim podacima koja sam otkrila mojim najnovijim arhivskim i terenskim istraživanjem privatnih zbirki nasljednika trogirskih brodograditelja. Zahvaljujući susretljivosti pojedinih, donosim čitav niz novih podataka o trogirskoj brodograđevnoj tradiciji.



Sl. 4. Škver Koščina

Brodogradilište - škver Koščina jedno je od najznačajnijih trogirskih brodogradilišta i škverova. Bilo je smješteno na otoku Čiovu. Prvi put spominje se početkom XVI. stoljeća.⁷⁹ U literaturi se navodi da

⁷⁸ Usp. NOVAK, Mijo, (1984.), 34.

⁷⁹ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909.), 62.-65.

je rod Koščina, podrijetlom iz Grčke, vjerojatno u XVIII. stoljeću doselio u Dalmaciju, u Trogir, a potom je jedan ogranak roda preselio u Split.⁸⁰ No, Koščinovi su zabilježeni u Trogiru od XVII. stoljeća.⁸¹ Članovi roda tradicijski su se stoljećima bavili brodogradnjom. Kao kalafati spominju se i u Splitu 1831. Godine; škver „Koščina“, malog, zanatskog kapaciteta, djelovao je u Splitu sve do početka XX. stoljeća.⁸² Valja napomenuti da je prvo poznatije splitsko brodogradilište bilo brodogradilište također trogirskog brodograditelja Dinka Ivanka (1859.-1923.) koji je najprije otvorio malo brodogradilište u Bolu na otoku Braču. Tu je radio do 1887. kada se preselio u Krilo Jesenice kod Splita. Godine 1889. prešao je u Split gdje se u početku bavio tesarskim poslovima, potom 1890. podigao brodogradilište u istočnom dijelu splitske luke.⁸³ Prema predaji, U XVIII. stoljeću živjela su u Trogiru, tri brata brodograditelja Koščina, što potvrđuje kamena ploča uzidana u sjeverno pročelje njihove rodne kuće na Čiovu, nedaleko od škvera na kojem su radili. Na ploči je uklesan lik Majke Božje od Loreta, a pod njom tri čekića koja pridržavaju tri ruke. Pri dnu ploče teče natpis: *FRATELLI COSCHINA*. Ovu ploču donio je, na povratku s hodočašća, stariji brat Vicko 1750. godine. Njihovi potomci raselili su se u Zadar, Trst i Split, ali su se svuda isticali kao vrsni brodograditelji i pomorci. Nikolu Koščinu, koji je bio poznat kao vrijedan majstor brodograditelj, spominje i povjesničar Ivan Katalinić „Esistevano due cantieri per la costruzione dei navigli di cabotaggio, e di lungo corso, uno a merito lodato in Curzola ch' esiste ancora, l'altro in Traù sotto la direzione di Nicolò Coschina, che colla pratica soltanto aveva portato quest' arte a grado tale da far accorrere nazionali ed esteri, e che dopo la sua morte perdetto la celebrità, ed i lavori.“⁸⁴ Nakon smrti Nikoline, njegovi baštinci Tudor, Ivan, pa opet Tudor, kasniji vlasnik, (obiteljska imena Tudor i Ivan su se često ponavljala), sačuvali su i održali svoje brodogradilište unatoč sve većem propadanju brodogradnje kod nas. Na njihovom škveru gradili su se i popravljali veliki brodovi i mletačke galije za venecijanske brodare, a još više domaći trgovački brodovi za trogirske pomorske i trgovačke obitelji Ivčević, Guidotti i Kalebotta. Na brodogradilištu Koščina bilo je zaposleno oko 50 radnika. Gradili su nove, a istodobno popravljali stare brodove. Iako najviše podataka o brodogradilištu Koščina datira iz XIX. stoljeća, ono se spominje i u XVIII. stoljeću. Trogirski knez naredio je 1741. godine Lukšićanima da pod nadzorom kalafata Koščine iz Trogira nasijeku hrastovine u svome gaju za izgradnju mosta u Trogiru. Slijedeće godine Lukšićani su morali za

⁸⁰ TUDOR, Gordana, (1909.)

⁸¹ BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1993.), 111; BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1996.-1997.), 345; BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (2002.), 115.

⁸² O „škveru „Koščina“ vidi opširnije: TUDOR, Gordana, (2009.), 9.-11.

⁸³ O brodogradilištu „Ivanko“ vidi opširnije u: TUDOR, Gordana, (2009.), 11.-14.

⁸⁴ KATALINIĆ, Ivan, (1841.), 231.

potrebe trogirskoga brodogradilišta isjeći 62 motke.¹⁸⁵ U knjižnici Garagnin-Fanfogna u Muzeju grada Trogira čuvao se brodski dnevnik *bracere* iz 1760. godine koju je sagradio u Trogiru Antonio Koschina, a za plovidbu - prijevoz su je koristili Antonio Ostoich i Matia Scacoz (1760. *Libro della brazzera fabricata qui in Traù dal... Antonio Koschina, e dana a navigare a ... Antonio Ostoich, et Matia Scacoz per il traghetto*).⁸⁶ Pred kraj XVIII. stoljeća proto Antun Koščina prodao je „kopanj“ nekom brodaru iz Ulcinja, turskom podaniku za deset lira. Proto Vicko Koščina sagradio je 1781. za braću Kalebotta i Julija Paitonija veliki brod, 160 kandijskih bačava nosivosti (zapovjednik broda bio je Petar Kalebotta). Brodograditelj Vicko Koščina morao je za taj pothvat dobiti posebnu pismenu dozvolu od središnjih mletačkih vlasti, kako se to vidi iz isprave na pergameni iz 1781. godine *I cinque Savii alla Marcanzia*, izdane za vrijeme mletačkog dužda Pavla Raineria. Isprava je i svjedočanstvo dobrog glasa koji je ovaj škver uživao.⁸⁷ Alvisè Micheli Vitturi sklopio je 1799. godine ugovor s brodograditeljem Antom Koščinom iz Trogira za gradnju gajete (za prevoz putnika i robe iz Kaštela u Trogir) od 18 stopa dužine. Koščina je gajetu morao završiti do veljače 1800. godine. Parun Ante Ivčević iz Kaštel Štafilića, prodao je brod koji je bio u izgradnji u brodogradilištu Ante Koščine, da bi namirio dug od 100 dukata Grgi Aranzi iz Kaštel Novoga.⁸⁸ Stjepan Kamilov iz Kaštel Kambelovca sklopio je s meštro Antom Koščinom ugovor o gradnji gajete duge 25 stopa, s pajolama od pramca do krme, kormilom s opremom, za 28 dukata. U tu cijenu bila je uključena i jedna stara barka koju je uzeo Koščina. Meštar Ante obezao se završiti gajetu do 20. siječnja 1802. godine, a ako je ne završi, platiti sve troškove koji bi zbog zakašnjenja mogli nastati.⁸⁹ Katastar Franje I. iz 1831. godine bilježi škver (*squero*) Koščina Ante Teodora (Coschinna Antonio) koji se nalazio na otoku Čiovu, a protezao se na zemljištu od 168 klaftera.⁹⁰ Na njemu su bili sagrađeni brodovi za Pučišće, Sutivan, Bol, Vis, Bašku i Split te manji brodovi za naše ribare i otočane. Izgleda da je škver imao dosta posla i narudžbi, jer je u rujnu 1877. strojnim bagerom očišćen tamošnji mandrač kako bi se povećao operativni prostor. Na tom je mjestu u to doba bio također sagrađen mul dug 35, širok 4 m, zbog kojeg se obitelj dugo sporila sa svojim susjedima.⁹¹ Sačuvani su podatci

⁸⁵ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001 KATALINIĆ, Ivan, (1841.), 231., OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001.), dio I., 489.

⁸⁶ Brodski dnevnik zabilježen je u knjizi inventara knjižnice Garagnin-Fanfogna, no, na žalost nismo ga pronašli u knjižnici.

⁸⁷ HRDAZD, Arhiv Splita, kut. 578, sv. 906 – *Vacchetta delli cinque dazii di Traù*, 1.5.; PERIČIĆ, Šime, (1978.), 39.

⁸⁸ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001.), dio II., 607.

⁸⁹ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001.), dio II., 607.

⁹⁰ HRDAST, 152 K.O. Trogir; i klafter (orgija ili hvat) = 1, 896 m

⁹¹ PERIČIĆ, Šime, (1987.), 797.

o sagrađenim i popravljenim brodovima na brodogradilištu Košćina od 1871. do 1908. godine. Prema tim podacima u škveru Košćina sagrađeno je i popravljeno blizu 500 brodova (482).⁹² Od 1892. rad na brodogradilištu je sve više opadao pa je tako 1905. godine sagrađeno tek 3 broda od 52 tone.⁹³ Vlasnik škvera uzaludno se obraćao upravi arsenala u Puli i pomorskoj vladi u Trstu moleći da dobije narudžbe za gradnju i popravak državnih brodova kako su se uobičajeno davale i drugim brodogradilištima u Trstu i Puli. Narudžbe nikada nije dobio. Krajem XIX. i početkom XX. stoljeća škverom je upravljao vlasnik Todor (Tudor) Košćina pok. Ivana (Trogir, 6. IX. 1869. - Trogir, 16. VI. 1957.). Zbog ekonomske krize koja je zahvatila cijelu Dalmaciju, pa tako i Trogir, Todor je otišao „truhom za kruhom“ u Južnu Ameriku te je neko vrijeme radio u Mihanovićevim brodogradilištima u Buenos-Airesu.⁹⁴ Po povratku u Trogir radio je s desetak stručnih radnika, više na popravcima nego li na gradnji novih brodova. Marinu Geiću pok. Ignacija izdao je potvrdu da je radio na njegovom brodogradilištu 1918. godine. Na brodogradilištu Košćina porinut je 1912. godine brod „Tomislav“, vlasnika Lazanea iz Jelse; 1914. sagrađen je brod „Mariška“ za vlasnika Riboli iz Milne.⁹⁵ Potvrda o isplati kaucije za klapete iz 1921. svjedočanstvo je da su se u brodogradilištu Košćina gradile klapete („maona za fang i drugi materijal ča ga grtalica ili kavafang vadu“).⁹⁶ Jedna od najljepših i najbržih naših sportskih jahta, kuter „Magina“ za vlasnika, savjetnika A. Pavlovića iz Splita, sagrađena je također na brodogradilištu Košćina. Nacrt za ovaj brod bio je izrađen u Engleskoj.⁹⁷ Brodogradilište Košćina, vl. Košćina Todora, registrirano je ponovo u novoj državi Kraljevini SHS/Jugoslaviji 18. VI. 1931. godine (Firm. 505/31).⁹⁸ U brodogradilištu je tada radio i Todorov sin Ivan (Trogir, 20. V. 1909. - Split, 17. II. 1941.), također brodograditelj, koji je preminuo u veljači 1941. u dobi od 32 godine.⁹⁹ Tako se smrću Ivana, ugasila loza Todora Košćine, vlasnika brodogradilišta. Prerana smrt sina jedinca, ratni vihuri te Todorova starost bili su razlozi da se brodogradilište Košćina počelo pomalo gasiti. Tijekom Drugog svjetskog rata brodogradilište nije radilo jer je bio opljačkan materijal i alat brodogradilišta, koje je ujedno bilo oštećeno bombardiranjem. Iz

⁹² SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909.), 63.-64.

⁹³ CRTICE, (1950.), 370.

⁹⁴ LAKATOŠ, Joso, (1923.), 64.

⁹⁵ Arhiv obitelji Košćina. Koristim priliku da se najsrdačnije zahvalim gđi Teodori (Tei) Beader (rođ. Košćina), njezinom sinu Nebojši Beaderu te njezinoj sestri gđi Vjekoslavi Britvić rođ. Košćina na ljubaznosti u pružanju podataka o obitelji Košćina te ustupanju predmeta za izlaganje na izložbi.

⁹⁶ VIDOVIĆ, Radovan, (1984.), 215.

⁹⁷ Iz našeg yachtinga, *Jadranska straža*, 7/1928., 216.

⁹⁸ HRDAST, Registar poduzeća, Reg. a III Split, 8 PR/OTSS-20

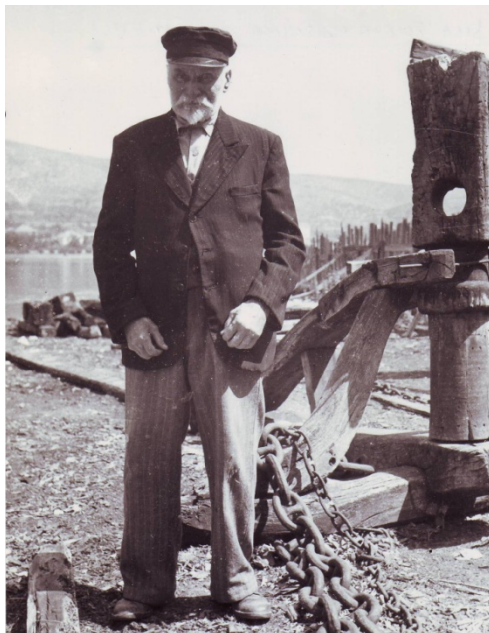
⁹⁹ Ivan je bio nogometni sudac, igrač i predsjednik (1934.-1938.) NK „Slaven“ u Trogiru. Vidi: GIZDIĆ, Jurica, (2007.), 247.

izvještaja od 30. IV. 1945. vidi se da brodogradilište gotovo uopće nije poslovalo. Na njemu je radio sam vlasnik Todor u dobi od 76 godina te je obavljao samo sitne popravke na malim brodicama. Od oslobođenja do 30. VI. 1945. U brodogradilištu je popravljeno samo 3 manja broda za potrebe ribara. Ovo brodogradilište, prije rata renomirano, zbog pomanjkanja radne snage postalo je potpuno neaktivno. Brodogradilište bi se bilo moglo osposobiti za rad da je bilo ljudstva i potrebnog materijala. No, zahvaljujući skromnoj arhivskoj građi koju su sačuvali nasljednici Todorova sina Ivana, tj. Ivanova kći, gđa Teodora (Tea) Beader, rođ. Koščina i njen sin Nebojša Beader, saznajemo da je Todor Koščina radio sve do smrti 1957. godine. Odlukom komisije za ratnu štetu počinjenu bombardiranjem i pljačkom alata i materijala brodogradilišta Koščina, od 17. XI. 1945., vjerojatno je Todor dobio nekakva sredstva za obnovu svog brodogradilišta. Među ostalim ispravama u obiteljskom arhivu (primjerice presuda Sreskog suda u Trogiru o vlasništvu čestice zgrade 27/1 u sporu između Koščine Todora, Josipa i Andrije pok. Ivana, Trogir, 12. V. 1933., te isprave o sporu kojeg je Todor Koščina vodio protiv Tvornice parketa i pilane d.d. u Karlovcu, 1940.) nalaze se: troškovnik istegnuća i popravka broda „Mali Ivo“ vl. kap. Mate Vukovića i brata Ivana pok. Stipe iz Krila Jesenice; specifikacija poreza na promet proizvoda – popravke koje je radio na brodovima Todor Koščina (Trogir, 11. VII. 1950.); nota ribarskom poduzeću „Lubin“ za popravak i istegnuće leuta „Triton“ (Trogir, 23. VIII. 1950., 10. IV. 1952.);¹⁰⁰ račun Injaciju Marušiću za popravak bateline (Trogir, 17. VIII. 1951.); troškovnik za istegnuće i popravak motorne lađe „Jadran“ *Ribarskoj vinistarskoj zadrugi* (Trogir, 11. VII. 1951., 5. III. i 5. IX. 1952.); nota potroška *Vinistarskoj ribarskoj zadrugi* za razne radnje na njihovim lađama (Trogir, 10. IV. 1951., 5. IV. i 21. V. 1952.); iskaz potroška *Ribarskoj Segetskoj Zadruzi* za istegnuće velikih leuta (Trogir, 14. V. 1952.); nota za isplatu *Ribarskoj Segetskoj Zadruzi* za potrebu istegnuća broda (Trogir, 10. II. 1952. i 12. VII. 1952.); nota potroška za istegnuće broda „Lubin“ (Trogir, 3. XII. 1952.); račun za izvlačenje jednog leuta Konstruktoru gradilišta 150 (Trogir, 20. IX. 1953.); troškovnik za istegnuće i popravak motornih lađa (Trogir, 1. X. 1953.); iskaz potroška za istegnuće i popravak velog i malog leuta te nota *Ribarskoj Šoltanskoj Zadruzi* za istegnuće motorne lađe bez nadnevka. Sačuvan je i popis nadnica, no, na žalost bez nadnevka, iz kojega saznajemo da su u brodogradilištu Koščina radili majstori: Augustin, Andre, Ivo, Nikola Russo, Injaci Russo, Marin Geić, Ivan Gabre, Vicko Stela, Dinko Miše, Toma Radić, Mijo Slade, Bože Elez i Lovre Guina.¹⁰¹ Brodogradilište (škver) Koščina prestalo je fizički postojati sedamdesetih godina prošlog stoljeća kada je donesena

¹⁰⁰ Vjerojatno se radi o leutu „Triton“ koji je bio vlasništvo više obitelji (Radića i Miše) u Okrugu Gornjem.

¹⁰¹ Arhiv obitelji Koščina

odluka od nadležnih organa da se izgradi cesta do Slatina zbog čega je nasuta uvala u kojoj je škver obavljao svoju djelatnost.



Sl. 5. Todor Koščina, brodograditelj

Posebnu cjelinu obiteljske zbirke Koščina čine fotografije brodogradilišta Koščina, njegovih vlasnika (obiteljski albumi) te dio alata iz ovog nekoć nadasve poznatog brodogradilišta: bocel, škvara cota, bužarjola, dlijeto (lito), viola (N°0105), francuski ključ, mezzomarinier, Planja Joh.weiss sohn.Wien, natezač za konop od sajle, bradva, šestar pipalo, obuhvatni šestar, bat, šilo, tesla, svrdlo, planja s ovalnom šjoletom, planja, planja (spužarjola), let lampa. Dio alata otkupio je Pomorski muzej u Splitu 1956. godine (*macola, lito za stupanje, bradva, kompas, svrdal i čekić za nabijanje oplata*).

Škver Katalinić i rod Katalinić spominju se prvi put u XVII. stoljeću. Ime Mato, Ivan, poslije Marin često su se u rodu ponavljala.¹⁰² Brojni članovi ovog razgranatog roda uglavnom su se bavili pomorstvom, brodogradnjom i ribarstvom. Osobito su se istakli kao vrsni brodograditelji. Brodogradnjom se bave od polovice XVII. stoljeća pa sve do naših dana. Najstariji majstor Mato spominje se između 1651.

¹⁰² O članovima razgranatog roda Katalinić zabilježenima u Trogiru u drugoj polovici XVIII. stoljeća vidi: BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1993.), 113.; BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka (1996.-1997.), 344.-345.; BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (2002.), 113.-114.

i 1694. godine.¹⁰³ Majstor-proto Mate Katalinić prodao je nepoznatom kupcu barku za 200 lira 1718. godine, potom još jednu braceru za 240 lira.¹⁰⁴ Poznato je da su Katalinići radili oko 1750. na jednom škveru na rtu sv. Ciprijana (Cubrijan). Kasnije je jedan potomak roda Katalinić podigao škver na zemljištu „Lučica“, koje je potom bilo nasuto te je na tom zemljištu 1880. bila podignuta kuća Katalinić-Rubignoni. Godine 1831. u katastru Franje I. zabilježen je škver braće Katalinić *Cattalinich fratelli, fabricatore di barche* na Lučici na Čiovu (*squero copperto* kat. čest. 264).¹⁰⁵ Drugi član roda Katalinić podigao je svoj škver na zemljištu blizu kuće Ivčević, također na otoku Čiovu. Zna se da je do 1874. pripadao protu Vicku Kataliniću (pradidu Marinovom), koji je potom utemeljio novi škver pod zidinama tvrđave Kamerlengo. Vicko je bio vlasnik brodogradilišta do 1888. godine kada ga je prodao dvojici prota brodograditelja - Nikoli Cicilijanu i Ivanu Strojanu u čijem vlasništvu je brodogradilište ostalo do 1905. godine. U tom je škveru bilo izgrađeno ili popravljeno od 1879. do 1908. godine oko 500 jedrenjaka sa 9571 tona i 65-70 parobroda. U pojedinoj godini na njemu bi se sagradilo od 15 do 35 brodova i parabroda. No, u brodogradilištu Katalinić od 1. XI. 1879. do 31. X. 1880. sagrađeno je 17 brodova, 111 tona i 1 parobrod; 1880.-1881. 15 brodova, 270 tona; 1881.-1882. 14, 224 tone; 1882.-1883. 15, 111 tona; 1883.-1884. 16, 121 tona; 1884.-1885. 24, 510 tona; 1885.-1886. 14, 197 tona; te 1886.-1887. prije prodaje brodogradilišta 22 broda, 282 tone i 1 parobrod.¹⁰⁶ Treći član roda Katalinić utemeljio je škver kod čiovskog mosta. Na tom škveru radili su Marin Katalinić (1828.-1918.) i njegov sin Ivan (1860. - 12. I. 1926.). Ivan i Marin, za vrijeme dok je austrijska uprava gradila obalu na Čiovu, platili su da se načini navoz za porinuće i izvlačenje brodova „puzavica“. Ivan je 1897. gradio brod „Marco Polo“. Ivan je uz brodogradilište na Čiovu kod čiovskog mosta kupio kuću u kojoj i danas žive njegovi nasljednici. Uz kuću se nalazila baraka u kojoj su se gradili brodovi. Četvrti član roda Katalinić, vjerojatno Tadija Katalinić preselio se u grad te je počeo raditi pod gradskim zidinama, blizu dominikanske crkve, preuzevši brodogradilište od brodograditelja Nikole Petrića. Nakon Tadijine smrti, njegov rođak i baštinik dr. Ante Katalinić iznajmio ga je ponovo rodu Petrić i to Petru Petriću pok. Josipa od 1871. do 1887. godine.¹⁰⁷ U Katalinićevim škverovima gradili su se i popravljali brodovi i do 38 metara dugi, parobrodi u drvu i željezu. No, kad nije bilo posla, brodograditelji su od drva izrađivali drvene škrinje u kojima su žene držale svoju „dotu“, popravljali krovove, mostove, obavljali različite „marangunske“ poslove. Ostali članovi roda Katalinić preselili su se u

¹⁰³ BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1993.), 113.

¹⁰⁴ PERIČIĆ, Šime, (1978.), 38.

¹⁰⁵ BENYOVSKY, Irena, (2005.), 47.

¹⁰⁶ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909.), 60.

¹⁰⁷ CRTICE, (1950.), 379.

Kaštela i Split pa odatle u Makarsku i Rijeku, gdje su se također istakli kao vrsni brodograditelji. Brodograditelj Katalinić svojim znanjem, inicijativom i poduzetnošću dao je veliki doprinos razvoju riječke brodogradnje.¹⁰⁸ Katalinići iz Kaštel Staroga i Novoga koji su se bavili pomorstvom spominju se u XVII. stoljeću. Stjepan Katalinić tužio je 1688. mještane sela Slatina na Čiovu da su opljačkali opremu njegove bracerne koja se nasukala u blizini Slatina.¹⁰⁹ Potkraj XVIII. stoljeća (1799.) braća Mate i Pave Katalinić prodali su Domjanu Alfireviću šesti dio mula (gata) koji su koristili s ostalim obiteljima Katalinić u Kaštelima.¹¹⁰ Brodograditelj Nikola Katalinić iz Trogira izgradio je 1800. Mati Franiću pok. Ignacija iz Kaštel Lukšića braceru zvanu „ Sv. Špiro“, dugu 25 stopa, sedam stopa široku i tri stope visoku, s jednim jarbolom, nosivosti oko tri tone. Splitski trgovac Dominik Ferancini prodao je iste godine za 3000 d. lira Mati Franiću koji se obvezao da će navedenu svotu isplatiti za četiri godine u četiri jednake rate, tek izgrađenu braceru u brodogradilištu Nikole Katalinića. No, za to vrijeme mora biti Feranciniju na usluzi za vrijeme berbe ili neke druge potrebe. Paruni braća Mate i Špiro Franić pok. Ignacija, prodali su u isto vrijeme za 88 dukata, braceru „Sv. Ante Padovanski“ s jedrima i opremom, parunima Šimi Bašiću i Jurju Devčiću iz Senja.¹¹¹ Brat Vicka Katalinića odselio je u Budimpeštu te je i tamo gradio brodove. Mate Katalinić imao je početkom XIX. stoljeća u Splitu malo brodogradilište u istočnom dijelu splitske luke.¹¹² Vjerojatno je to bio majstor Matija Katalinić iz Trogira koji je 7. IX. 1807. podnio molbu generalu Marmontu, da mu se odobri gradnja brodogradilišta u Splitu, budući da tada nije bilo moguće u gradu sagraditi ili popraviti brod te su splitski brodari i brodovlasnici morali odlaziti u trogirski i korčulanski škver ili onaj u Milni na otoku Braču. Matija je Marmontu predložio da mu se dodijeli zemljište veličine 70 x 48 mletačkih stopa na obali, na predjelu Lučac, ispod crkve sv. Petra, vlasništvo istoimene bratovštine. Pri tom se obvezao da će zauzvrat o svom trošku opremiti brodogradilište za popravak i gradnju brodova nosivosti 2.000-3.000 mletačkih stara.¹¹³ Jakov Katalinić je 1887. u Zadru osnovao škver.¹¹⁴

Godine 1931. dana 26. V. registrirano je brodogradilište Ante Katalinića pok. Ivana, (Firm. 410/31); 18. VI. 1931. brodogradilište Andrije Katalinića pok. Vicka (Firm. 491/31); te 18. VI. 1931.

¹⁰⁸ ERCEG, Ivan, (1960.), 390.-391.

¹⁰⁹ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001.), dio I., 346.

¹¹⁰ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001.), dio II., 603.

¹¹¹ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001.), dio II., 607.

¹¹² KEČKEMET, Duško, (1988.), 89.-103.

¹¹³ MISCELANEA I, Državni arhiv Zadar, 1949., 76.-77.; TUDOR, Gordana, (2009.), 4.

¹¹⁴ HRDAZD, Spisi zadarske općine. Knjiga upisa tvrtki, sv. II., br. 687. PERIČIĆ, Šine, (1988.), 801.

brodogradilište Ante Katalinića pok. Vicka (Firm 492/31).¹¹⁵ Dakle, tada su u Trogiru djelovala tri brodogradilišta roda Katalinić. Nemamo podatke o njihovu djelovanju sve do kraja II. svjetskog rata. Iz izvještaja od 30. VI. 1945. saznajemo da je rad na ovom brodogradilištu od oslobođenja do trenutaka sastavljanja izvješća bio podijeljen u dvije faze i to do siječnja 1945. kad je brodogradilište bilo u režiji samog vlasnika, a kasnije je prešlo u režiju NOO-Trogir i to zbog toga što je vlasnik Ante Katalinić krajem veljače umro od tetanusa, a njegova nasljednika nije bilo u Trogiru. Rad po mjesecima na popravcima oštećenih brodova u ovom brodogradilištu odvijao se na sljedeći način: 1. I. popravljena su 3 ribarska broda; 2. II. 4; 3. III. 6; 4. IV. 7; 5. V. 7; 6. VI. 3 ribarska broda. Ovo brodogradilište ostalo je i dalje u režiji Kotarskog NOO-a jer se ukazala potreba za popravkom još nekoliko brodova. Iz izvješća sastavljenog tri mjeseca poslije, 31. VIII. 1945., saznajemo da je brodogradilište sa strane Kotarskog NOO-a u Trogiru demobilizirano te je bilo prepušteno slobodnoj inicijativi. Sin preminulog vlasnika tada se još uvijek nalazio u vojsci te je za istog bilo zatraženo oslobođenje kako bi se mogao nastaviti rad na brodogradilištu. Brodogradilište je još uvijek posjedovalo strojeve i alat za rad za koje nije bilo stručnog osoblja da ga pokrene u pogon, što bi znatno bilo doprinijelo obnovi uništenog brodogradnja u ratu.¹¹⁶ Ante Katalinić (17. X. 1897. – 25. II. 1945.) izučio je brodograditeljski zanat kod svog oca, također brodograditelja Ivana Katalinića (1869. - 1926.), potom u Korčuli. No, kako mu je nedostajalo teorijsko znanje, dodatno se školovao u Malfeti kod Barija u Italiji, tako da je bio jedan od rijetkih školovanih projektanata i brodograditelja u Trogiru. Valja istaknuti da je tamo naučio trasirati, projektirati i konstruirati; dobro se upoznao i s materijalima koji se koriste prilikom izgradnje broda. Najkvalitetniji su ariš, hrast i česmina za dio broda pod morem, jahor ili brijest za kolumbu, bukva, borovina ili murva za madire i korbu, čempresovina za jarbole i katarke, jasovina ili cijepana bukovina za vesla ... Naučio je i kad je koje drvo najbolje sjeći, „između dvije gospe“: Gospe od Karmela i Vele Gospe, ili „u srid zime“ te koliko se drvo moralo močiti u moru, sušiti na suncu i potom premazivati petroljem ili uljem. Ante Katalinić je brodove projektirao, trasirao i konstruirao. Nacrta brodova koje je načinio Ante Katalinić, ali i udžbenici iz kojih je učio čuvaju se u Muzeju grada Trogira. Stari proto Ante Katalinić, zanimljivo je, bavio se i slikarstvom. Njegovi nasljednici čuvaju slike koje je naslikao. Član roda Katalinić u Rijeci, također brodograditelj, imao je talent za crtanje. U rukopisnoj radnoj bilježnici u kojoj je crtao razne tipove i dijelove brodova, između ostaloga, nalaze se i crteži portreta i interijera trogirске katedrale. Željela bih naglasiti da je brodogradnja, ne samo tehnika, već svojevrsna umjetnost. S kolikom ljubavlju i ushićenjima su stari kalafati

¹¹⁵ HRDAST Registar poduzeća, Reg a III Split, 8 PR/OTSS-20.

¹¹⁶ DAST, Sig. ONOD / Lok. PRIV., Serija 1-7, Kutija 8, Godina 1945., 1946.

govorili o svojim brodovima, o linijama i zaobljenim plohama, o provama i krmama kao da se radi o ženskom tijelu? Je li to možda slučaj da neki nacrti izgledaju poput umjetničkih djela? Valja spomenuti da su trogirski brodovlasnici, poput obitelji Ivčević, Puović, Moretti, Kalebota i Sentinella naručivali slike svojih jedrenjaka. Brodogradnja je ne samo tehnika već i kultura u najširem smislu riječi tog pojma. Ona je imala svoje meštre, domišljate i marljive radnike koji su imali svoj stil života i sustav vrijednosti, zdušno predani poslu kojeg su voljeli.



Sl. 6. Ivan Katalinić, brodograditelj sa suprugom Palmom Silobrčić

U brodogradilištu Katalinić sagrađeni su sljedeći brodovi: a) Teretni brodovi tipa „Zvijezda“ (Stella). Prvi brod sagrađen je za Lалу iz Kaštel Lukšića (druge podatke o vlasniku nemamo), porinut je 2. XI. 1938., nosivosti 6 vagona (60 toma), dužine $L_{pp}=14,3$ m. Drugi brod istih karakteristika, ali podignutog pramčanog skoka palube radi viškoga kanala, građen je za Borčića iz Komiže. Porinut je 1938. pod imenom „Kamik“, prodan kasnije braći Andriolić u Slatine, preimenovan u „Otač Roko“. Treći brod tipa stella građen je za Zadrana Rossia 1942. i 1943. godine. Kako je vlasnik u rujnu 1943., ili nešto prije, otišao u Italiju, a za vrijeme okupacije Nijemaca nije se moglo raditi i da se htjelo, brod je ostao nedovršen u veoma dobrom stadiju gradnje. U

veljači 1945. meštar Ante Katalinić umire od tetanusa te su brod poslije rata dovršili brodograditelji iz Betine pod imenom „Borba“. Brod je kasnije preimenovan u „Pirovac“, dužina broda L=18,5 m, nosivost 7 vagona (70 tona). b)Pilotski brodovi: prvi je građen za Grgičeve iz Vranjice 1930. godine pod imenom „Marica“, a drugi za Grubićeve, također iz Vranjice 1931. godine. c)Regatni krstaši „Vltava“ i „Vladimir III“; Vltava je za Yachting club „Praha“ dovršena 15. rujna 1935. godine. Pobjedila je na regati koju je organizirao „Jugoslavenski Yachting club „Labud“ iz Splita. Vladimir III građen je 1936. za Vladimira Pezidera Sriću iz Zagreba; karakteristika L= 11,2 m, istisnine 8.400 kg, pomoćni motor Thornykroft 8 KS. d)Luksuzni motorni brodovi „Pharos“ i „Lidija“; „Pharos“ je građen 1935. godine, L=8,4 m, motor „Fiat“ 40 KS, brzina v=16 čv.; „Lidija“ 1937 godine, dužine L=8 m, motor 24 KS, brzina 10 čv. e)Pasare; ona obitelji Aržić dugo je bila vezana pod tvrđavom Kamerlengo (sačuvane su linije tog broda). f)Značajna djelatnost Ante Katalinića do početka Drugog svjetskog rata bila je ugradnja brodskih motora u postojeće brodove na jedra, stelle, bracerne, leute, trabakule, itd. u suradnji s tvornicom motora MAN iz Augsburga. Ante Katalinić snimao je brodske linije i ostale potrebne podatke te ih slao MAN-u koji je poslije analiza slao motore, osovine i propelere s pripadajućom opremom. Od te zarade, koja je bila znatna, Ante je 1938. godine kupio električne strojeve banseng (kružna pila) za pilanje balvana, rebara, itd. te planju za obradu velikih elemenata. Nažalost, nije dugo uživao raditi na ovim odličnim strojevima; došao je rat, Ante je umro, brodogradilište je nacionalizirano, a strojevi su odneseni u Split.



Sl. 7. Marin Katalinić, Ivanov, brodograditelj

Obiteljska brodograđevna tradicija nastavila se jer je sin Ante Katalinića, dipl. ing. brodogradnje Marin Katalinić, svoju brodograditeljsku djelatnost nastavio u novoosnovanom brodogradilištu „Jozo Lozovina-Mosor“ u Trogiru.¹¹⁷ Muzeju grada Trogira poklonio je veliki broj brodograđevnog alata: letvice za crtanje, krivuljari, trobridno mjerilo, drvo, mjerilo na sklapanje u inch, škvara cota, šestar, poluokrugla dlijeta (lita), dlijeta (lita), skošur (kacabrokva), ovačka kliješta, visak (flumbin), svrdla, macola kalafatska, skošur, stegača, ključ za davanje puta pili, mlat sa ušima, planja (inkaštar), planja sa ovalnom šjoletom, planja, (šuvraman), planja (zgrošin), planja, šegac, tesle, bradva, rafet, boceli, uteg za letvicu – za crtanje brodskih linija, polumodel “Stelle”.



Sl. 8. Karmelengo cont. sh. ed. cut

Škver Petrić se nalazio pod gradskim zidinama, južno od crkve sv. Dominika, gdje je nekoć bio onaj općinski, državni, na kojem su se za vrijeme Venecije gradile mletačke galije. Škver je bio u posjedu Nikole Petrića do 1840. godine kada se Nikola Petrić zbog starosti povukao. Tada je Petrićev škver preuzeo Tadija Katalinić koji je iz „Lučice“ na Čiovu preselio u grad. Nakon smrti Tadije Katalinića ovaj škver je ponovo prešao u vlasništvo obitelji Petrić jer je dr. Ante Katalinić, Tadijin rođak i baštinik, unajmio škver brodograditelju Petru

¹¹⁷ Koristim prigodu da se posebno zahvalim dipl. ing. brodogradnje Marinu Kataliniću, sinu Ante Katalinića, koji mi je pomogao svojim stručnim znanjem. Posebno se zahvaljujemo što je dio arhivske dokumentacije, udžbenike o brodogradnji, nacрте, te veliki dio brodograđevnog alata poklonio Muzeju grada Trogira za novoosnovanu Pomorsku zbirku.

Petriću pok. Josipa od 1871. do 1887. godine. Brodogradilište je kupila općina 1888. i srušila ga da bi na tom mjestu sagradila i poljepšala obalu. Nasipavanje, poravnavanje zemljišta i temelj nove obale u dužini od 180 m bili su dovršeni 1902. godine. Brodograditelj Petar Petrić (Trogir, 1822. - Graz, 1906.) izučio je zanat kod svog oca Nikole te je praksom postao vrstan majstor, brodograditelj, iako nije znao ni čitati ni pisati. Lutao je po svijetu te je neko vrijeme boravio u Budimpešti gdje se ukrcao na jedan brod i plovio Dunavom. Radio je i na tamošnjim brodogradilištima, na šlepovima i brodovima. U rodni Trogir vratio se 1870. kao vlasnik malog parobroda. To je bio prvi i jedini domaći parobrod na ovom području u ono vrijeme. Svojim parobrodom putovao je od Trogira do Kaštela, Splita, pa onda do Šibenika, potom i do Metkovića. Nagovarao je svoje sugrađane da i oni kupe veći parobrod. No, skeptični Trogirani, strogo konzervativni, s puno nepovjerenja gledali su u „čudovište“ moderne tehnike; nisu vjerovali u to da će brodovi na paru istisnuti jedrenjake. Prvi parni brod u Trogiru nazivali su podrugljivim imenom dampf / para, parnjača. Pa čak i tvrtka „Rismondo“ koja je u to vrijeme imala 4 jedrenjaka nabavila je prvi parobrod „Hercegovina“ tek 1879. godine. U Petrićevu škveru bio je zaposlen veliki broj radnika; u njemu su se gradili i popravljali domaći i strani brodovi, grčki, turski i talijanski. Od 1871. do 1883. bilo je popravljeno ili sagrađeno oko 280 brodova, 6236 tona;¹¹⁸ 1871.-1908. čak 465 raznih brodova. Dana 3. XII. 1923. upisan je obrt Nikole Ivanova i Josipa Petrića (red. br. 40712, Čiovo 252, Trogir);¹¹⁹ 18. lipnja 1931. u Registar poduzeća brodogradilište braće Jozie i Nikole Petrića, Ivanovih sinova (Firm 504/31).¹²⁰ Brodograditelj Nikola Petrić darovao je Muzeju grada Trogira dio brodograđevnog alata: dlijeto (lito), metal, svrdlo, drvo, metal, šestar pipalo, obuhvatni šestar, bat, krivuljar, nacрте brodova te fotografiju brodograditelja Petrića i njihova jedrenjaka.

Brodogradilište – škver Russo se nalazio na Čiovu. Gotovo svi članovi ovog roda bili su brodograditelji: Nikola (1891.-1968.); Marin, koji je odselio u SAD; Ignjaci (28. VII. 1899. - 1976.); Augustin (1910.-1965.). Dana 26. svibnja 1931. registrirano je brodogradilište Russo Nikole, Ivanova (Firm. 407/31.). U njegovu brodogradilištu sagrađena je 1935. gajeta „Marija“ 50-TG, (dužina 6 m, širina 1,95 m, vis. 0,67 m, 1,82 RT, vesla i motor Faryman 6 KS). Voditelj gajete, prema očevidniku iz 1967. godine, bio je Nikola Russo pok. Dominka, a vlasnici su bili Marica, Ante, Nikola i Ivan Russo pok. Dominka te Marija Rožić, žena Špira (svaki za 1/5). Godine 1942. sagrađena je u ovom brodogradilištu „Gobova gajetica“ (dužina 4,20 m, širina 1,62 m), vlasnik Marin Gjeldum, a sagradili su je brodograditelji: Ignjaci i Nediljko (vjerojatno Nikola) Russo, koji je, kako se to vidi iz radne knjižice, radio

¹¹⁸ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909.), 61.-62.

¹¹⁹ HRDAST – 91 TOK, SPR/OTSS-9, kut. 135.

¹²⁰ HRDAST, Registar poduzeća, Reg. a III Split, 8 PR/OTSS-20.

u trogirskom brodogradilištu „Mosor“. Ribar Dominko imao dva sina brodograditelja: Antu-Tonka (rođ. 1929.) i Nikolu (rođ. 5. X. 1931.). Nikola se već kao šesnaestogodišnji dječak, prije položene mature, zaposlio u brodogradilištu „Jozo Lozovina-Mosor“, kako se to vidi iz radne knjižice. Ante-Tonko Russo, brodotesar, služio je 1945. vojni rok u novom trogirskom brodogradilištu u kojem je nastavio raditi sve do umirovljenja. Poznato je da je sagradio više manjih brodova; 1970.-tih godina sagradio je brod za Vjeku Dekarisa, farmaceuta, koji je tada živio u Saint-Tropezu u Francuskoj.¹²¹



Sl. 9. Ante Tonko Russo, brodograditelj

¹²¹ Srdačno zahvaljujem učiteljici Mihaeli Russo i njezinoj obitelji na podacima o brodogradilištu-škeru Russo.



Sl. 10. Škver Russo



Sl. 11. Brodogradilište Strojan na Čiovu

Brodogradilište - škver Strojan spominje se prvi put u XIX. stoljeću. Ivan Strojan, zajedno s protom Nikolom Cicilianijem, kupio je 1888. godine od prote Vicka Katalinića škver koji se nalazio na nasipu, koji je gliboder, čisteći trogirsku luku 1856. godine, naslagao pod zidinama tvrđave Kamerlengo. Nikola Cicilijani i Ivan Strojan radili su zajedno sve do 1905. godine (općini su plaćali za zemljište na kojem se nalazilo brodogradilište godišnju najamninu od 80 kruna), kada je Ivan Strojan isplatio Nikoli Cicilianiju 600 kruna te postao jedinim vlasnikom brodogradilišta. Brodogradilište Strojan je 1930. godine premješteno na otok Čiovo. U njemu je sagrađen veliki broj brodova i parobroda; popravljani su i do 38 metara dugi drveni i željezni parobrodi.¹²² Brodogradilište je zabilježeno 26. svibnja 1921. godine kao brodogradilište „Sv. Toma“, vlasništvo Ante Strojana Ivanova (Firm. 399/31).¹²³ Pred Drugi svjetski rat Strojanovo brodogradilište bilo je jedno od najvećih i najznačajnijih brodogradilišta u Trogiru. Tada je u njemu radilo oko 20 radnika. Pored izgradnje i popravaka raznih vrsta ribarskih brodova i do 38 m dužine, u brodogradilištu Strojan građene su drvene teglenice (peniše, trogirski „pinice“) za potrebe splitskih i nekih drugih građevinskih poduzetnika, a služile su prilikom izgradnje i popravaka luka, obala i gatova kao i za prijevoz kamenih blokova.¹²⁴ No, za vrijeme talijanske okupacije Strojanovi su bili prisiljeni dati u najam talijanskom Društvu „Cantieri della Dalmazia S. A. Roma“¹²⁵ „brodogradilište koje je zapremalo oko 12.000 m² zemljišta, dijelom obrađenog, dijelom korištenog za brodogradilište, dijelom pošumljenog i neobrađenog sa stajnom kućom, radionicom i drugim što se odnosilo na brodogradilište, na položaju zvanom *Zubrijan*“ (28. X. 1941. sklopljen je ugovor; trajanje zakupa po ugovoru bilo je od 15. XI. 1941. do 15. XI. 1950.; mjesečna zakupnina iznosila je Lit. 5.000.- mjesečno). Tomislav Strojan i Zvonko Neveščanin prodali su 28. X. 1941. talijanskom Društvu „Cantieri della Dalmazia S. A. Roma“ sva postrojenja, inventar, materijal i alat brodogradilišta. U brodogradilištu je tada radilo oko 50 radnika (do kraja talijanske okupacije 100 radnika) koji su i dalje gradili peniše te obavljali remont i popravak talijanskih drvenih brodova. Započeli su i izgradnju većih motornih brodova koje nisu dovršili jer su radnici radili sabotaze, odugovlačili posao, bacali alat u more. 1942. postavljaju mine pod sve brodove u gradnji. Kapitulacijom Italije predstavnici društva izbjegli su u Italiju. No, brodogradilište je i dalje skoro normalno radilo za potrebe NOVJ i narodne vlasti, iako je

¹²² SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909.), 60.-61.

¹²³ HRDAST, Registar poduzeća, Reg. a III Split, 8 PR/OTSS-20.

¹²⁴ PRIBILOVIĆ, Kažimir, (1984.), 837.

¹²⁵ Naziv ovog Društva u arhivskim ispravama spominje se u različitim oblicima kao: *Cantieri della Dalmazia S. A. Roma (u Rimu)*, *Cantieri Navali della Dalmazia e Versilia (Versaglia, Versalia, Verzilia) S. A. u Rimu*, *Cantieri Navali della Dalmazia SpA*.

nedostajalo kvalificirane radne snage (mnogi su otišli u NOVJ) i potrebnog materijala te rezervnih dijelova. U sastavu brodogradilišta uspostavljena je posebna, tzv. pomorska radionica za popravak motora na brodovima. Mehanička radionica djelovala je u Hrušici (Okrug), a u njoj su radili slijedeći radnici: Vinko Balov, Frane Bilić, Frane i Ante (drvodjelac) Ciciliani, Marin Dušević (mehaničar), Marin Geić, Andrija i Ignjac (kovač) Hrabar, Ivan Ivanković (drvodjelac), Ante Jurjanović, Lovre i Marin Katalinić, Andrija Koščina, Andrija Kružić, Konstantin Litović (drvodjelac), Marin Mateljan (mehaničar), Frane Maravić, Ante, Joakim i Marin (drvodjelac) Milić, Augustin, Josip i Nikola Petrić, Nikola i Stojan Russo, Vinko Stella, Miroslav Strojan, Frane Veršić, Mijo Veselić (kovač), Vinko Vuletić i Frane Žižić. Nakon dolaska njemačkih snaga brodogradilište je radilo s minimalnim kapacitetom, sporo, sa čestim prekidima. Brodograditelji su evakuirani na otok Šoltu, odnosno Hvar, gdje su raspoređeni u brodogradilište u Milni na otoku Braču, odnosno brodogradilište IV. pomorskog obalnog sektora u Vrbovskoj na Hvaru. No, nakon iskrcavanja njemačkih snaga na Brač, Hvar i Šoltu u siječnju 1944. prebačeni su na otok Vis na kojem je brodogradilište radilo u sastavu IV. pomorskog obalnog sektora kao dio remontne baze Mornarice NOVJ sve do oslobođenja grada Trogira u listopadu 1944. godine.



Sl. 12. Brodograditelj Strojan sa suprugom

U studenom iste godine prebačena je grupa brodograditelja, alat, oprema i nešto drvene građe te nekoliko neispravnih brodova natrag u Trogir. Tako je u periodu od oslobođenja Trogira do završetka rata brodogradilište Mornarice NOVJ u Trogiru intenzivno radilo na

popravicima motornih brodova i jedrenjaka, desantnih splavi patrolnih čamaca, ribarskih i drugih vrsta i tipova brodova.¹²⁶ Dana 11. X. 1946. godine konfiscirano je brodogradilište Strojan tj. pokretna i nepokretna imovina Strojanovih i talijanskog Društva „Cantieri Navali della Dalmazia e Versilia S. A. u Rimu“: sva postrojenja, inventar, materijal i alat brodogradilišta, između ostalog „1 koča u izgradnji 30% dovršeno, 2 kočice u gradnji 20 % dovršene, 1 čamac – pašara, 1 čamac – batelina, brod oko 11 m dužine.“ Naknadno (22. V. 1947.) od konfiskacije je bio izuzet dio broda-guca¹²⁷ „Saldun“ (naveden u popisu kao posljednji predmet “brod oko 11 m dužine“), i to 49,85% vlasništvo Strojanovih dok je 15,16% vlasništva „Cantieri Navali della Dalmazia e Versilia S. A. Roma“ konfiscirano u korist države, a 34,99% ostalo je u vlasništvu Jugoslavenske mornarice. Strojanovima su konfiscirane čestice zemlje, zgrade i barake: stambena kuća, dvokatnica, sagrađena u neogotičkom stilu; uredovna zgrada, jednokatnica, u čijem prizemlju su bile prostorije za skladište; drvena baraka za alat; praonica, prizemnica; kokošinjak; nužnik; bunar za vodu; crkvice sv. Tome koja se koristila kao radionica; cisterna; naplovna površina te ulazna zgrada, prizemnica, zid, drvodjelske radionice, mehaničke radionice i drvena baraka koju su sagradili Talijani. Dana 21. VI. 1946. bio je sastavljen popis pokretnina Strojanovih: a) u sobi Tomislava Strojana: 1 kompletni krevet za jednu osobu, 1 umivaonik, 2 noćna ormarića, 1 veći ormar, 2 naslonjača, 3 stolice, 1 mali stolić, 1 peć; b) u sobi Miroslava Strojana: 1 stari ormar, 1 krevet, 1 noćni ormarić, 1 ormar; c) u sobi Ante Strojana: 2 kreveta, 2 ormara, 1 stol s mramornom pločom, 2 noćna ormarića, 3 svetačke slike, 4 sjedalice; d) u hodniku: 1 kuhinjski stol s 3 ladice, 1 stol, 1 veltrina, 1 pisaći stol; e) u kuhinji: 2 stola, 2 ormara, 4 stolice, 1 drvena posuda za drva, 1 bijeli ormar.“¹²⁸ Dana 4. studenog 1944. sastavljen je popis imovine „Cantieri della Dalmazia S. A. u Rimu“: 4 para važi od dužina 12 m, 11,5 m, 10 m i 7 m; 2 skale; 48 kom. drvenih poluga za izvlačivanje brodova; joce i ostali pribor za izvlačenje brodova ima dosta; 3 komp. drvena vitla; 36 nogara za armaduru; 4. vel. željezna bocela; 1 vel. željezna vaga mjeri 4.000 kg; 181 met. želj. lanaca razne debljine, nalazi se na brodu; 3 drvene morse; 120 met. želj. uze od 12 mm deb. na brodu; 3 snopa želj. uzeta, 16 mm; 2 snopa želj. uzeta 18 mm; 100 met. dužine polov. želj. užeta od 20 mm; 6 dizalica za teret; 8 malih želj. ispravnih bocela; 2 sjekača za željezo; 1 parni kaldaj neisprav.; 1 vinč sa eltr. motorom; 1 pomoćna bandslaga; 1 blanja kartabun sa motorom 250x60 ispravna; 1 blanja za debline sa motorom bez kaiša 80 cm; 1 blanja kartabun ispravna bez motora 200x40; 1 drebang za drvo ispravan bez motora; 1 stabilna bušilica bez motora

¹²⁶ Vidi opširnije: PRIBILOVIĆ, Kažimir, (1984.), 837.-849.

¹²⁷ Guc-ribarski brod. Vidi: VIDOVIĆ, R. (1984.), 156.-157.

¹²⁸ Vidi opširnije: HRDAST, Sign. ONOD/NI, Serija Konfiskacije 1-12. Kutija 6, Godina 1945.-1947.

ispravna; 1 cirkular sa drv. pločom; 1 motor bolinder od 7 HV neispravan; 1 mašina za oštrenje noževa i pila; 1 bansega od 120 cm neisp.; 1 vodoravni gater sa karetom ispr. bez motora; 1 vertikalni gater neispravan, motor ispravan; 1 vinč ispravan bez motora; 1 mašina za oštrenje pila gatera i bensega ispravna bez motora; 2 elektromotora od 16 KV neispravna; 1 stolarska klupa; 1 vodeni brus; 1 mehaničarska klupa bez morše; sve tranzmisijske u odjeljenju mašina su na mjestu; 1 električni šegun sa motorom ispravan; 1 šegun na benzinski motor ispravan; 1 pumpa za požar na elek. motor ispravna; 1 pumpa za požar sa benzinskim motorom; 3 vel. bormašine, ispravne; 1 mal. bormašina, ispravna; 2 ručne bušilice za želj.; 1 peć za cinkovanje čavala ispravna; 1 ventilator na nogu, isp.; 1 kovačka morša; 40 raznih morša; 2 decimalne vage; 4 vel. ruč. pile za rezanje balvana; 20 pila za vertikalni gater; 6 pila za horizontalni gater; 1 aparat za varenje pila; 1 neispravn dinamo; 10 gambeta; 4 pile za bansegu od 120 cm; 26 masklina; 32 lopate; 5 pila za bansagu od 80 cm; novih pila za bansagu od 120 cm u dužini m 26; 4 minimaksa; 1 trinele za bušenje osovine; 7 želj. strangulina; 3 kariole; 7 komplet bocela; 17 kola za bicela; 4 tesle; 4 bradve; 7 franc. ključeva; 6 gvozd. zgubija raz. vel.; 1 blanja ravnac; 1 blanja ravnac bez želj.; 13 raznih blanja za izradu profila; 1 nova blanja spuzarjola; 1 nova planja za utore inkastar; 1 rafet; 1 grantuber; 5 kola sovara za kola bansege; 38 trapnja za mašinu; 1 ključ engleski; 4 krika željeznih; 2 vijole željezne; 1 letlampa; 1 ručna zmarilija; 22 svrdla za brodograditelje raz. dimenzija; 86 svrdla američkih raznih dimenzija; 8 kutija smjese za minimaks; 3 nove mace bez držala; 1 mjerilo za struju; 2 omota cijevi za štrcaljke; 4 gvozdene pasteke male; 61 svrdli za brodogradilište razne mjere; 1 svrdao američki; 1 aparat za sastavljati kaiše; 4 noža za blanju na stroju; 3 paketa tekućine za minimaks; 1 deferencijal veliki; 1 deferencijal mali; 7 kola od vaguncina; 1 kolo od bocela; 1 ingranadj od vinča; 2 pile za cirkular; 1 gvozdni bocelj; 50 pasaica zidarskih za stiskanje kasuna; 5 kovačkih kliješta; 2 rašketa; 1 trapanj za mine; 2 kovačka puntarjola sa ručicom; 3 žlice za mine; 1 kolokodifer 18 mm debljine; 1 mašinski ingranadj; 1 automat sat kompletan; 1 kašeta za dinamit; 2 stolice za risanje; 1 drveni umivaonik; 1 kašeta za Crveni krst; 1 čiviluk; 1 transformator za zvonca; 1 željezna poledja; 4 police za materijal i alat; 1 stalaža za držanje svrdala; 2 drvene kašete za držanje čavala; 1 kašeta za držanje pila banseg; 1 tabla za garniture ključeva; 1 nova poledja; 1 vel. pisaći stol; 1 mali pisaći stol; 1 stalak za telefon; 1 telefon; 1 stalak za pisaću mašinu; 2 ploča za crtanje; 1 ormarić za ključeve; 16 utega za risanje; 1 ormar bez vrata; 2 stola za risanje u sali; 2 kavaleta; razne etaže za risanje; 1 telefon za brodogradilište; 1 automat za zvanje; 1 stol sa 3 ladjice; 1 obični stol sa škafetom; 1 stalaža za pile gutera; 1 livel, 2 ključa za bačve; 15 gambeta raz. veličine; 2 drvena bocela sa dva raja; 1 ručna želj. planja; 1 posuda za mazanje/pontegana/; 61 raznih masca; 1 ormar sa 13 vratnica za radnike; 2 rezervna noža na elektr.; 1 benz.

šegac: 2 vatrogasne mlaznice; 300-350 m² hrastovog drva u balvanima; 1 bansega ispravna bez motora od 80 cm; 1 mašina za pilanje željezna sa elektromotorom (predmeti se nalaze u brodogradilištu u Trogiru); 4^o bala stupe katramana; 300 kg minija u prahu; 270 kg. ulja za boju /surogat/; 250 kg paklene; 10000 kg željeza od 8mm do 4^o mm okruglog; 600 kg plosnatog željeza; razni električni pribor koji se nalazi u ormaru; 10 pila na bansegu od 70 cm; 220 staklenog papira 68x49; 1 propela /vijak/ za brod; 8 željeznih djelova horizontalnog gutera; 3 aparata za zahod od giza; 3 koljena od olova za umivaonik; 5520 kg zinga; 8 koljena i mufe; 1 rubineta za vodu od mesinga; 2 razvodnica od mesinga; 1 olandar od mesinga; 1 kutija raznih potrepština za elektriku; 1 šalter sa 2 osigurača; 7 kranki; 3 šaltera; 12 ljepila za pile; 3 zupčanika od planje za dubinu; 7 ploča od singa 200x1000x6,3 cm; 3 poledja od motora; 3 vaza intonka od 5 kg; 1 važ crne uljene boje od 7 kg; 1 ležaj za vinč od mesinga; 11 noževa za mašinu za rezanje željeza; 25 kg mašinskog ulja; 20 električne cijevi; 1 patent za brtvala od prozora; 3 kacavida; 1 olovna ploha od 2 m kg 29; 1 olovna ploha od 1 m 31 kg; 8 gvozdениh zgubija razne vrsti; 3 šaldadura; 3 omota izolirane žice za struju; 2 škvare krive; 1 kanta razine 20 kg; 1 omot olovne cijevi 63 kg tež. promjer 60 mm; 1 brodograditeljska macola; 1 lijeto; 1 čekić; 5 raznih ključeva za mašinu; 23 raznog kovačkog alata; 3 lijeta za kalafate; 1 gvozdена lijeta /špinel/; 2 kavije; 2 lijeta za vađenje čavala; 3 kavaleta za risanje; raznog kancelarijskog papira; 1 garnitura mašćih i kuši šineta sa madrevidom neispravna; 12 poledja starih; 5 minimaksa; 1 zmarlija mala; 6 stalaga za bormašinu; 7 željeznih fulera; 100 met. užeta od kanave; 90 bara zinganih 216 kg težine, 78x222 cm; 51 bara zinganih 48 kg težine, 37x2 cm; 81 bara zinganih 16 kg težine, 22x1,8 cm; 51 bara zinganih 48 kg težine, 37x2 cm; 121 bara zinganih 49 kg težine, 23x1,8 cm; 22 bara zinganih 16 kg težine, 34x2 cm; 28 bara zinganih 16 kg težine, 28x1,8 cm; 38 bara zinganih 9 kg težine, 24x1,2 cm; 45 bara zinganih 12 kg težine, 16x1,6 cm; 22 bara zinganih 5 kg težine, 16x1,2 cm; 105 bara zinganih 40 kg težine, 21x1,8 cm; 142 bara zinganih 65 kg težine, 20x1,8 cm; 48 bara zinganih 29 kg težine, 28x1,8 cm; 64 bara zinganih 27 kg težine, 24x1,6 cm; 160 bara zinganih 128 kg težine, 29x1,8 cm; 201 bara zinganih 46 kg težine, 24x1,3 cm; 7 bara zinganih 28 kg težine, 140x2,2 cm; 6 zinganih bara 19 kg, 112x2,2 cm; 16 zinganih bara razne mjere 16 kg; 10 zinganih bara razne mjere 15 kg; 48 zinganih bara razne mjere 26 kg; 90 zinganih bara razne mjere 135 kg, 60x1,8 cm; 12 zinganih bara razne mjere 20 kg od 80 x1,8 cm; 57 zinganih bara razne mjere 42 kg; 569 matica razne vrsti; 30 zakovica 60x1,3 mm; 270 vida pasaica 8x1,3 cm bez matica; 84 zinganih bara 17 kg, 20x1,2 cm; 6 kg želj. čavala od 120 mm; 5 kg želj. čav. od 14 cm; 42 kg želj. čav. od 13 cm; 26 kg želj. čav. od 14 cm; 5 kg želj. čav. od 10 cm; engl. ključ srednje vel; 600 kg željeznog tondina; borovo drvo u balvanima od 18 do 20 m³; 200 m³ hrastova drva u balvanima; 35 komada želj. tondina od 70 kg težine, 80x2 cm; 92 kg sive boje

(predmete je predigao Štab Jugoslavenske mornarice).¹²⁹ Sačuvane isprave koje se tiču nacionalizacije imovine trogirskog brodogradilišta Strojan, zanimljive su s više aspekata, posebno za povijest hrvatskog pomorskog, brodograditeljskog nazivlja pojedinih predmeta. U usporedbi s nazivljem kojeg sam zabilježila od danas živućih brodograditelja, ako zanemarim slovne pogreške prilikom pisanja popisa, vidim da razlike gotovo da i ne postoje.



Sl. 13. Trogirsko brodogradilište nakon Drugog svjetskog rata

Razvoj novog brodogradilišta započelo je u listopadu 1944. premještanjem remontne baze iz Visa u Trogir. Brodogradilište je počelo raditi s 52 radnika za potrebe JRM. U poslijeratnom razdoblju izgrađivalo je sve vrste drvenih brodova od najobičnijih čamaca do najkompliciranijih brodova. Početak kapitalne izgradnje novog brodogradilišta (objekti opremne radionice, mehaničke, motorne, bravarske itd.) uslijedilo je 1946. kada se brodogradilište rapidno širi, modernizira i mehanizira; nabavljaju se novi strojevi, povećava se broj radnika, grade se manji drveni, većinom ribarski brodovi, potom jedinice za ratnu mornaricu. Od 1948. brodogradilište djeluje samostalno kao poduzeće „Jozo Lozovina-Mosor“. Potom je konstituirano kao SOUR „Brodomosor“ koja u svom sastavu ima: RO „Brodogradilište“, RO

¹²⁹ Vidi opširnije: HRDAST, Sign. ONOD/NI, Serija Konfiskacije 1-12. Kutija 6, Godina 1945.-1947.

„Brodoremont“ i RZ „Zajednički poslovi“. U samostalnoj državi nastavlja svoj kontinuitet pod imenom BRODOTROGIR d. d. Glavni objekti u brodogradilištu građeni su 1951.-1953. godine (glavno skladište, velika brodograđevna radionica s tri navoza, nabavljen je dok u kojem se mogu dokovati brodovi do 1800 tona nosivosti), a jedan dio 1956. godine (velika hala nad malim navozima za gradnju jedinica do 40 metara).



Sl. 14. Brodogradilište nakon Drugog svjetskog rata

Godine 1948. brodogradilište je započelo svoje prve radove u čeliku. U početku je vršilo popravke na najjednostavnijim čeličnim brodovima i maonama, prevrtaljkama, klapetama itd., potom na raznim pomoćnim i lučkim jedinicama i naposljetku na putničkim brodovima „Jadranske linijske plovidbe“. Prva veća rekonstrukcija i obnova čeličnog broda izvršena je na tankeru Sisak – vlasništvo Jadranske linijske plovidbe 1952. godine, a prve dvije novogradnje u čeliku, svaka po 500 TDW, završene su i predane 1956. godine. Dakle, velika prekretnica u trogirskoj brodogradnji bio je prijelaz na gradnju čeličnih brodova 1956. godine, kada se brodogradilište orijentira na posve modernu proizvodnju, slijedeći najsuvremenije tehnologije, tehničke novotarije i hidrodinamička rješenja plovnih objekata u svijetu. Brodogradilište izrađuje i druge željezne konstrukcije kao dizalice, motore, rezervoare itd. Za svoje potrebe konstruiralo je dizalicu od 7 tona nosivosti. Potpuno se orijentira na gradnju čeličnih brodova dok se dotadašnji pogon drvenih brodova koristio za gradnju, odnosno obradu drvenog dijela trupa čeličnih brodova. Ono je prvo u državi usvojilo novi način rada u drvenoj brodogradnji, sistem „laminacije“. Ima dva pogona: pogon za gradnju čeličnih brodova i pogon za gradnju drvenih i kompozitnih brodova. Nakon toga izvozna orijentacija postaje primarnom preokupacijom, a serije brodova indonezijskog, sovjetskog, švedskog, indijskog... programa osigurale su mu dragocjeno povjerenje naručitelja. Grade se najsuvremenije novogradnje i remont vrlo

sofisticiranih brodova za strane i domaće naručitelje, kao što su suvremeni tankeri za prijevoz nafte i naftnih derivata od 40.000 TDW ili veliki dok-gigant za SSSR. Brodogradnja, koja je između dvaju svjetskih ratova imala manufakturna obilježja,¹³⁰ postala je relevantna industrijska grana s oko 5000 zaposlenih, s proizvodima za svjetsko tržište. Dakle i najnovija trogirski povijest vezana je uz brodogradnju. S industrijom dolazi do civilizacijskog skoka, promjene cjelokupne socijalne strukture tako da je veliki dio stanovnika trogirski općine našao zaposlenja u brodograđevnoj industriji. Stvoreni su novi kadrovi vrijednih radnika i inženjera koji su dali novo obilježje gradu.



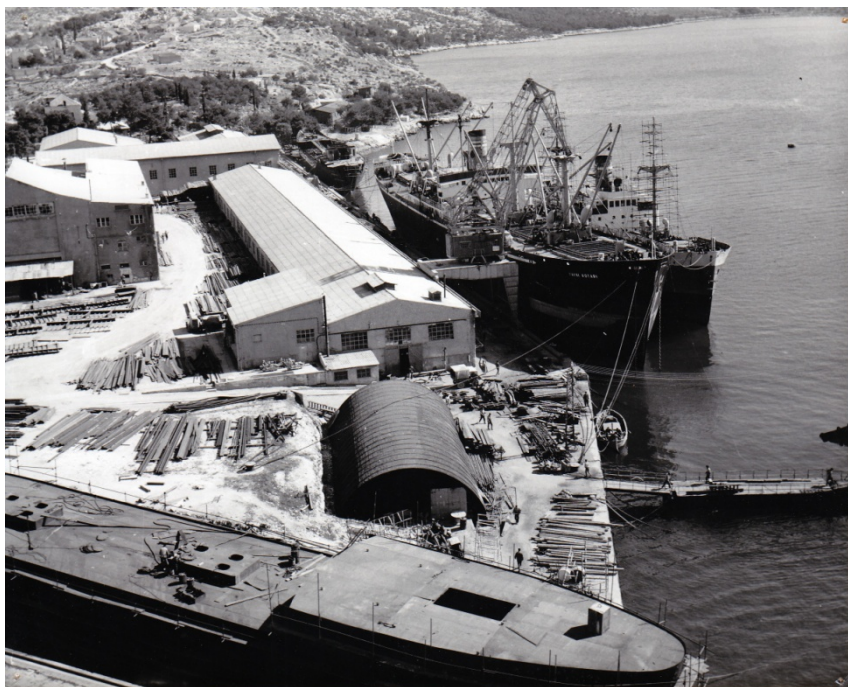
Sl. 15. Brodogradilište Jozo Lozovina-Mosor

Brodogradilište obuhvaća površinu od oko 170.000 m². Dva navoza (200 x 47 m i 160 x 20 m) omogućuju izradu brodova do 55.000 dwt i plutajućih dokova do 60.000 tona dizanja. Za domaće i strane naručitelje u brodogradilištu se grade razne vrste i tipovi plovni objekata od kojih su najčešći tankeri – barže, patrolni brodovi, teretni brodovi za prijevoz suhog tereta nosivosti od 650 do 12.850 dwt, tankeri – *product carriers* nosivosti od 6.000 dwt, plutajući dokovi kapaciteta dizanja od 1.500 do 60.000 tsd, oceanski remorkeri za tegljenje i spasavanje od 1689 brt, brodovi za prijevoz automobila i putnika i drugi brodovi. Između pojedinih gradnji navozi primaju brodove za rekonstrukciju, modernizaciju, reklasifikaciju, dokovanje i razne druge popravke. Proizvodni program uključuje tankere za prerađevine i kemikalije, plutajuće dokove, putničke i ro-ro putničke brodove, snabdjevače, tegljače, spasilačke i druge brodove.

Tijekom Domovinskog rata brodogradilište radi preinake kamiona u vojne transportere, izrađuje mala torpeda, automatsko oružje, bombe

¹³⁰ NOVAK, Mijo, (1984.), 31.-36.

(škveranke), tenkovske zapreke, organizira i sprovodi obranu i logistiku te zbrinjuje sve pripadnike raznih bojni iz redova Brodotrogira d. d. Nakon Domovinskog rata dodatno se modernizira – ulaže u tehnologiju rada, restrukturira se, radi remont i preinake brodova. Dakle brodogradilište u svom djelovanju ima vojni i mirnodopski program u kojem gradi putničke brodove, brodove za tegalj, opskrbljivače, brodove specijalne namjene, dokove, remont svih plovila, brodove za rasuti teret, za prerađevine i kemikalije, tankere. Valja istaknuti da je trogirsko brodogradilište najviše postiglo u izgradnji tankera te je dobitnik brojnih svjetskih nagrada za izgradnju tankera.



Sl. 16. Brodogradilište Jozo Lozovina-Mosor

Dana 6. travnja 2013. godine vlasništvo nad Brodotrogirirom d. d. preuzela je tvrtka Kermas Energija d. o. o. u vlasništvu g. Danka Končara. Budućnost Brodotrogira je restrukturiranje u efikasno i moderno poduzeće u kojoj će, nadamo se, brodogradnja biti temeljna gospodarska djelatnost kao bitno obilježje kulture i gospodarstva grada Trogira.¹³¹

¹³¹ Vidi opširnije u: *Matična knjiga novogradnji brodogradilišta „Jozo Lozovina-Mosor“*. JOZO LOZOVINA MOSOR = „Jozo Lozovina Mosor“ Brodograđeva industrija – Shipbuilders Trogir 1944.-1979.; PRIBILOVIĆ, (1984.), 849.

IZVORI

Arhivska građa:

Hrvatski državni arhiv Split (HRDAST), Trgovačko-obrtnička komora Split

Hrvatski državni arhiv u Zadru – Arhiv Trogira

Arhiv Brodotrogira d.d.

Pomorska zbirka Muzeja grada Trogira

Privatna zbirka obitelji Katalinić

Privatna zbirka obitelji Koščina

Privatna zbirka obitelji Russo

Objavljena građa:

Annuario Marittimo 1860.-1913.

Novine i časopisi:

Brodogradilište Mosor

Brodogradnja

Brodotrogir

Jadranska straža

Jugoslavnski mornar

Pomorstvo

Slobodna Dalmacija

Škverska besida

Trogirski glasnik

Trogirski list

LITERATURA

ARHIĐAKON, (1977.) = Toma Arhiđakon, Kronika, Split, 1977.

BABIĆ, et alii, (1990.) = Ivo Babić, Kruno Prijatelj, Tomislav Marasović, Radovan Ivančević, Svetislav Vučenović, Stanko Geić, Kulturno blago Trogira, Zagreb, 1990.

BENYOVSKY, (2005.) = Irena Benyovsky, Trogir u katastru Franje I., Zagreb, 2005.

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (1980.) = Nevenka Bezić-Božanić, Arhivske vijesti o trogirskim zanatlijama u XIII. stoljeću, Mogućnosti, 10-11, Split, 1980., 1026.-1035.

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (1987.) = Nevenka Bezić-Božanić, Stanovništvo Trogira u vrijeme preporoda, Mogućnosti 9-10, Split, 1987., 817.-851.

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (1988.) = Nevenka Bezić-Božanić, Struktura stanovništva u Trogiru u vrijeme organizovanog medicinskog studija, Acta hist. Med. Stom. Pharm. Vet. 1987/27/1-2, Beograd, 1988., 69.-77.

GRUBIŠIĆ, Miloš; CICILIANI, Ivo, (1993.), 49.-54.; FIŠTROVIĆ, V. (1996.), 162.-164.; KOZLIČIĆ, Mithad, (1993.), 242.; PRIMORAC, Ante (1993.), 27.-37.; VUKMAN, Vedrana (1993.) 39.-47.; RADIĆ, Danka, (2013.).

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (1993.) = Nevenka Bezić-Božanić, Trogirski obrtnici od druge polovine 16. stoljeća do pada Mletačke republike 1797. godine, Vartal, broj 1-2/1993., Trogir, 1993., 109.-125.

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (1996.-1997.) = Nevenka Bezić-Božanić, Trogirске obitelji u 17. stoljeću (5), Vartal, broj 1-2/1996, 1-2/1997., Trogir, 1996.-1997., 337.-352.

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (2002.) = Nevenka Bezić-Božanić, Trogirске obitelji u XVIII. stoljeću (9), Vartal, broj 1-2/2002., 107.-124.

BILICH-KAMENJARIN, KARAVANIĆ, (1995.), Istraživanje mujine pećine kod Trogira. Obavijesti Hrvatskoga arheološkog društva 27/3, 41.-42.

BILICH-KAMENJARIN, I., KARAVANIĆ, I., Druga sezona istraživanja Mujine pećine kod Kaštela, Kaštelanski zbornik 5, 78.-78.

KARAVANIĆ, I., BILICH-KAMENJARIN, I., Musterijensko nalazište Mujina pećina kod Trogira: rezultati trogodišnjih iskopavanja, Opuscula Archaeologica Radovi Arheološkog zavoda, vol. 21 no.1 prosinac 1997., 195-204.

BREŠAN, (2009.) = Joško Brešan, Ja i moja Viktorija – 238 godina, Otvoreno more, broj 89, 24. VII. 2009., 59.

BRODOGRADILIŠTE, (1974.) = Brodogradilište „Jozo Lozovina-Mosor“, Trogir, 1974.

BRUSIĆ, (1994.) = Zdenko Brusić, Baština hrvatske drvne brodogradnje, Katalog izložbe, Dubrovnik, 1994.

BULIMBAŠIĆ, (2008.) = Sandi Bulimbašić, Rudnici prirodnog asfalta u Vinišću – spomenici kulture, u: Vinišćarski zbor. 3, 331-341

CRTICE, (1950.) = Crtica o trogirskoj brodogradnji, Jugoslavenski mornar, 11/1950, 370.

CEGA, (1999.) = Fani Cega, Život s morem u Trogiru od druge polovice XVIII. st. do kraja prve polovice XIX. st., Građa i prilozi za povijest Dalmacije 15, Split, 1999., 173.-193.

CRNKOVIĆ, (1990.) = Nikola Crnković, Arhivska građa srednjodalmatinskih parobrodarskih i brodograđevnih poduzeća u Historijskom arhivu u Rijeci, Građa i prilozi za povijest Dalmacije, svezak XI., Split, 1990., 125.-140.

CVITANOVIĆ, (1954.) = Vladislav Cvitanović, Otoci Iž i Premuda, Radovi Instituta JAZU u Zadru, sv. 1, Zadar, 1954., 69.-107.

ČERINA, (2000.) = Dubravka Čerina, Zaštitna arheološka istraživanja podmorja južne obale u Trogiru, Obavijesti HAD 2, 68-72

ČERINA, (2001.) = Dubravka Čerina, Izvješće o arheološkom nadzoru građevnih radova pri rekonstrukciji južne obale u Trogiru, Obavijesti HAD 1, 59-63

ČERINA, (2002.) = Dubravka Čerina, Zaštitna arheološka istraživanja uz južno, zapadno i sjeverno pročelje crkve sv. Dominika u Trogiru, Obavijesti HAD 2, 79-89

ČERINA, (2004.) = Dubravka Čerina, Kasnoantičke amfore pronađene tijekom zaštitnih arheoloških istraživanja trogirske obale, *Histria Antiqua*, 12/2004., 149.-158.

DRAGIĆ, (2012.) = Ante Dragić, Pomorsko gospodarstvo Hrvatske XX. stoljeća. Zadar, 2012.

FIO, (1951.) = Oliver Fio, Brodogradnja srednje Dalmacije u razdoblju od 1853. do 1863. godine, *Brodogradnja*, 4, 152 i 159.

FIO, (1961.) = Oliver Fio, Narodni preporod u Dalmaciji i pomorstvo, *Radovi Instituta JAZU u Zadru* 8, Zadar, 1961., 171.-181.

FIO, (1962.) = Oliver Fio, Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918., Zadar, 1962.

FIO, (1980.) = Oliver Fio, Pomorsko-poslovne veze Lošinja i Cresa sa Srednjom Dalmacijom, *Pomorstvo Lošinja i Cresa u povodu sto dvadeset pete obljetnice uspostavljanja pomorske škole u Malom Lošinju*, Mali Lošinj, 1980., 243.-248.

FIŠTROVIĆ, (1966.) = V. Fištrović, Bučni susjed uspavane ljepotice. Dosadašnji razvoj, sadašnje stanje i perspektiva brodogradilišta "Jozo Lozovina - Mosor", *Naše more*, 4-5/1996., 162.-164.

FLESCHE, (1995.) = Nenad Flesch, Trogir Contribution to the USA Coast Guard Final Rule on Double Hull Standards, *Brodogradnja*, broj 3, Zagreb, 1995., 240.-244.

FORTIS, (1984.) = Alberto Fortis, Put po Dalmaciji, Zagreb

FREJDENBERG, (1974.) = M. M. Frejdenberg, Kakvim su brodovima plovili Dalmatinci u XIII.-XV. vijeku, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru*, Kotor, 1974., 22., 27.-39.

GABRIČEVIĆ, (1960.) = Branko Gabričević, Da li je postojalo brodogradilište u staroj Saloni, *Slobodna Dalmacija*, broj 4714, 16. travanj 1960., 3.

GARANJIN, (1995.) = Ivan Luka Garanjin, Ekonomsko-politička razmišljanja o Dalmaciji, Split, 1995.

GLUHONJA, (1951.) = Ivo Gluhonja, Brodovi na jedra, Rijeka, 1951.

GLUŠČEVIĆ, (1994.) = Smiljan Gluščević, Brodolomi i brodarenje na istočnoj obali Jadrana od prapovijesti do 19. stoljeća, *Kaštelanski zbornik* 4, Kaštela, 1994., 25.-60.

GRGA, (1984.) = Slavica Grga, Brod za snabdjevanje platformi, *Brodograđevna industrija „Jozo Lozovina.Mosor“*, Trogir, *Brodogradnja*, broj 2, Zagreb, 1984.,

GRGA, (1984.) = Slavica Grga, 40 godina u slobodi, *Obljetnice, Brodograđevna industrija „Jozo Lozovina.Mosor“*, Trogir, *Brodogradnja*, broj 5, Zagreb, rujan-listopad 1984., 300.

GRUBIŠIĆ = Miloš Grubišić, Brodogradilište Jozo Lozovina-Mosor Trogir-Yugoslavia, *Shipbuilders and Repairers I.F.F.*, (1995.) = I.F.F., Iz povijesnih albuma hrvatskih brodogradilišta „Trogir“, *Brodogradnja*, broj 2, Zagreb, 1995., 171.

ILIJANIĆ, (2010) = Zoran Ilijanić, Brodovi od drveta. Prijedlozi za očuvanje kulturne baštine, Selce, 2010.

IZ, (1928.) = Iz našeg yachtinga, *Jadranska straža*, 7/1928., 216.

JAKŠIĆ, (2004.) = Nikola Jakšić, Reljefi Trogirске klesarskeradionice iz crkve Sv. Marte u Bijaćima, *Starohrvatska prosvjeta*, ser. III, 26/1999., Split, 265.-286.

JOSIPOVIĆ, (2011.) = Ivan Josipović, Prilog Trogirskoj klesarskoj radionici, *Ars adriatica* 1/2011., 97.-108.

JOZO LOZOVINA MOSOR = „Jozo Lozovina Mosor“ Brodograđeva industrija – Shipbuilders Trogir 1944.-1979.

JURIŠIĆ, (1983.) = M. Jurišić, Prilog poznavanju ilirskog brodovlja na Jadranu do 2. st. pr.n.e., Prinosi Odjela za arheologiju Centra za povijesne znanosti Sveučilišta u Zagrebu, 1, 5-16.

KARAVANIĆ, BILICH-KAMENJARIN, (1007.) = Ivor Karavanić, Ivanka Bilich-Kamenjarin, Musterijensko nalazište Mujina pećina kod Trogira: rezultati trogodišnjih iskopavanja, *Opuscula Archaeologica Radovi Arheološkog zavoda*, vol. 21 no.1, prosinac 1997., 195.-204.

KATALINIĆ, (1841.) = Ivan Katalinić, *Memorie degli avvenimenti successi in Dalmazia dopo la caduta della Repubblica Venetia*, Spalato 1841.

KEČKEMET, (1962.) = Duško Kečkemet, Naša stara pomorska ikonografija, *Pomorski zbornik*, sv. I/1962., 553.-591.

KEČKEMET, (1988.) = Duško Kečkemet, Prvo splitsko dioničko brodogradilište, *Adrias*, 2, Split, 1988., 89.-103.

KLEN, (1962.) = Danilo Klen, Galijoti i ratni brodovi na vesla u našoj prošlosti, *Pomorski zbornik*, sv. I/1962., 115.-141.

KOJIĆ, (1962.) = Branko Kojić, Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vjekove, *Pomorski zbornik*, sv. I/1962., Zagreb, 1962., 67.-114.

KOJIĆ, (1972.) = Branko Kojić, Brodogradilište Jozo Lozovina-Mosor u Trogiru, *Pomorska enciklopedija* 1, Zagreb, 1972., 554.-556.

KOZLIČIĆ, BRUSIĆ, (1993.-1994.) = Mithad Kozličić, Zdenko Brusić, Liburnski i starohrvatski brodovi iz Nina (rekonstrukcija), *Adrias*, 4-5, 33.-42.

KOZLIČIĆ, (1992.) = Mithad Kozličić, Hrvatsko brodovlje - baština čovječanstva, *Brodogradnja*, 3-4, 157-159.

KOZLIČIĆ, (1991.) = Mithad Kozličić, Brod istočne obale Jadrana u starom i srednjem vijeku, *Katalog izložbe*, Kaštel Novi, 1991.

KOZLIČIĆ, (1993.) = Mithad Kozličić, Hrvatsko brodovlje. *Croatian Shipping. Le navi croate*, Split - Zagreb, 1993.

KOZLIČIĆ, (1994.) = Mithad Kozličić, Brodovlje na zavjetnim darovima pomoraca u crkvi Gospe od Pojišana, u: *Svetište Gospe od Pojišana*, Split, 1994., 58.-62.

KUŽIĆ, (2011.) = Krešimir Kužić, „Tog sretnog dana ...“ Uz 440. obljetnicu Lepantske bitke, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 53, Zagreb-Zadar, 2011., 101.-134.

LAKATOŠ, (1923.) = Joso Lakatoš, *Industrija Dalmacije*, Zagreb, 1923.

LOVRIĆ, (2008.) = Mirja Lovrić, *Hrvatska pomorska periodika do kraja XX. stoljeća*, Split, 2008.

MAŠTROVIĆ, (1961.) = Vjekoslav Maštrović, Prilog iz 1857. literaturi o brodogradnji u Dalmaciji, Pomorstvo, 12, 364.

MAŠTOVIĆ, (1978.) = Vjekoslav Maštrović, Brodarstvo Dalmacije u doba francuske vladavine (1806.-1813.), *Adriatica Maritima*, br. 2, Zadar, 1978., 63.-103.

MESTROVIĆ, (1975.) = Ante Meštrović, Rekonstrukcija hrvatskog trgovačkog broda iz 12.-13. st. senjskog jedrenjaka iz 17. st. i peliga, Pomorski zbornik, knjiga 13, Rijeka, 1975., 331.-356.

NOVAK, (1926.) = Grga Novak, Mornari, lađe i škverovi u Dalmaciji od XIII.-XVIII. stoljeća, *Jadranska straža*, 9, 200-204.

NOVAK (1955.) = Grga Novak, Prehistorijski Hvar. Grapčeva spilja, Zagreb, 1955.

NOVAK, (2004.) = Grga Novak, Prošlost Dalmacije 1-2, Split, 2004.

NOVAK, (2004.) = Grga Novak, Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća I., II., Split, 2004.

NOVAK, (1984.) = Mijo Novak, Ekonomsko-socijalne prilike u trogirskom kraju pred Drugi svjetski rat, Trogirski kraj u narodnooslobodilačkoj borbi 1941.-1945., (ur. Miroslav Ćurin), Split, 1984., 31.-36.

NUTRIZIO GRISOGONO, (1780.) = Petar Nutrizio Grisogono., *Notizie per servire alla storia naturale della Dalmazia ... con l'aggiunta di un compendio dell'istoria civile del signor Giovanni Rossignoli*, Trevigi

OMAŠIĆ, (1974.) = Vjekoslav Omašić, Sudjelovanje Trogirana i Splicišana u bici kod lepanta 1571. god., *Adriatica Maritima*, sv. 1, Zadar, 1974., 131.-150.

OMAŠIĆ, (2001.) = Vjekoslav Omašić, Kaštela od prapovijesti do početka XX. stoljeća I.,II., Kaštela, 2001.

PEDERIN, (1990.) = Ivan Pederin, Mletačka uprava, privreda i politika u Dalmaciji (1409-1797), Dubrovnik, 1990.

PERIČIĆ, (1977.) = Šime Peričić, Prilog poznavanju brodarstva Dalmacije u drugoj četvrtini XIX. stoljeća, Pomorski zbornik, knj. 15, Rijeka, 1977., 573.-589.

PERIČIĆ, (1978.) = Šime Peričić, Pomorska privreda trogirskog područja u XVIII. st., *Adriatica Maritima*, br. 2, Zadar, 1978., 37.-61.

PERIČIĆ, (1993.) = Šime Peričić, Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848., Split, 1993.

PIPLOVIĆ, (1988.) = Pomorske gradnje u Trogiru tijekom 19. stoljeća, *Adrias*, 2, Split, 1988., 105.-116.

PIPLOVIĆ, (1996.) = Stanko Piplović, Graditeljstvo Trogira u 19. stoljeću, Split, 1996.

POPARIĆ, (1899.) = Bare Poparić, O pomorskoj sili Hrvata za doba narodnih vladara, Zagreb, 1899.

POPARIĆ, (1932.) = Bare Poparić, Pregled povijesti pomorstva, dio I. Od najstarijih vremena do izuma parobroda, Zagreb, 1932.

PRIBILOVIĆ, (1984.) = Kažimir Pribilović, Brodogradilište Mornarice NOVJ u Trogiru poslije kapitulacije Italije i od oslobođenja Trogira do

kraja rata, Trogirski kraj u narodnooslobodilačkoj borbi 1941.-1945., (ur. Miroslav Ćurin), Split, 1984., 837.-849.

RAČKI, (1881.) = Franjo Rački, Notae Joannis Lucii, *Starine JAZU*, knjiga 13., 211.-268.,

RADIĆ, (2005.) = Danka Radić, Ex voto zavjetni darovi u Trogiru i okolici, Trogir, 2005.

RADIĆ, (2008.) = Danka Radić, Pomorska obitelj Moretti, Trogir-Rijeka, 2008.

RADIĆ, (2006.) = Danka Radić, Trogiraska luka, u: Luke istočnog Jadrana, Zbornik Pomorskog muzeja Orebić, (ur. Mithad Kozličić), Orebić, 2006., 97.-142.

RADIĆ, Danka, *Sidrenje vrimenta*, Predgovor kataloga izložbe slika, Petar Petrić (Pjero), Muzej grada Trogira, 16.-27. svibnja 2011.

RADIĆ, (2013.) = Danka Radić, Brodogradilište Trogir od zanatske do industrijske proizvodnje, Trogir, 2013.

RISMONDO-BERKET, (1987.) = Marica Rismondo-Berket, Podaci o pomorskom životu u Splitu od 1494. do 1497. godine, *Adrias 1*, Split, 1987., 39.-54.

RUSSO, MEDIĆ, (2012.) = Mihaela Russo, Mirela Medić, Otrgnimo iz zagrljaja prošlosti, Trogir, 2012.

SHIPBUILDERS = Shipbuilders „Jozo Lozovina Mosor“ Trogir Shipbuilding, Shiprepairing

SLADE-ŠILOVIĆ, (1956.) = Mirko Slade-Šilović, Od drvenog čamca do čeličnog broda, Slobodna Dalmacija, Split, 1956, Nova godina 1956., 12.

SLADE-ŠILOVIĆ, (2008.) = Radovan Slade-Šilović, Povijest brodogradnje u Trogiru, I.-VII. dio, Trogirski list, broj 160-166, 10., 17., 24., 31., lipnja, 7., 14., 21. lipnja, 2008.

SLADE-ŠILOVIĆ, (1909.) = Roko Slade-Šilović, Nekoje crtice iz narodnog gospodarstva u Trogiru, Dubrovnik, 1909.

SPISI, (1989.) = Spisi kancelarije šibenskog kneza Fantina de Cha de Pesaro 1441-1443. (priredio Josip Kolanović), Šibenik, 1989.

STATUT, (1988.) = Statut grada Trogira, Split, 1988.

STIPČEVIĆ, (1989.) = Aleksandar Stipčević, Iliri - život, povijest, kultura, Zagreb, 1989.

ŠEBEČIĆ, (2008.) = Berislav Šebečić, Rudnici prirodnog asfalta u Vinišća, u: Vinišćarski zbor. 1, 341.-377.

ŠITIN, (1994.) = Tonći Šitin, Karakteristike brodarstva, brodograđevne industrije i prometa luke u Splitu međuratnog razdoblja (1918-1941), *Adrias*, 4-5, 197.-213.

ŠITIN, (1994.) = Tonći Šitin, Karakteristike gospodarskog stanja u Dalmaciji tridesetih godina 20. st., Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru, 33(20), 183.-196.

TUDOR, (2009.) = Gordana Tudor, Od bracere do tankera, splitska brodogradnja u 19. i 20. stoljeću, Split, 2009.

YUGOSLAV (1955.) = Yugoslav Shipbuilding Industry, Rijeka, 1955., 43.-44.

VEKARIĆ, (1953.) = Stjepan Vekarić, Jedrenjaci i brodovi naših brodogradilišta, Split, 1953.

VEKARIĆ, (1962.) = Stjepan Vekarić, Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća, Pomorski zbornik, sv. I/1962., 143.-160.

VEKARIĆ, (1978.) = Stjepan Vekarić, Dalmatinski pomorci i njihovi brodovi u Dubrovniku u prvoj polovici XVII. stoljeća, Adriatica Maritima, br. 2, Zadar, 1978., 27.-36.

VIDOVIĆ, (1984.) = Radovan Vidović, Pomorski rječnik, Split, 1984.

VUČETIĆ, MAMIĆ, (1974.) = Nikola Vučetić, Ante Mamić, Brodogradilište „Jozo Lozovina – Mosor“ Trogir, Trogir, 1974.

TRADITIONAL SHIPBUILDING IN TROGIR

(Summary)

Shipbuilding in Trogir has a long tradition. It probably dates from the foundation of Trogir. The documents from the preserved archival materials from the 13th century mention the names of numerous craftsmen including the shipbuilders from Trogir (kalafati): Draggina, Tholan, Dessa and Gervazije. The ships from Trogir, such as “ Sv. Ivan” and “ Sv. Franjo”, are also named in the documents. In 1318 it was decided that the arsenal for communal galleys would be built in the place of the cemetery of the monastery of St John the Baptist. The historian from Trogir Ivan Lucio wrote that on the coast there were two shipyards, or the places where the boats were beached on the low coast. One of these shipyards was located near the church of St Dominic and the other near the church of St Nicholas. In 1417 shortly before the fall of Trogir under Venetian administration, the Hungarian and Croatian king Sigismund had a new, more spacious arsenal built on the west side outside the city, in the area called Konacvine (today's cemetery in Seget Donji).

In more recent times the shipyards were situated on the coast and behind the fortress Kamerlengo. There were several shipyards in Trogir during the 18th and 19th century. These are the shipyards owned by the family Pjerotić, Cindro, Lubin, Paladini and one communal. The most significant was the shipyard Koščina mentioned since the 16th century then Katalinić, Petrić and Strojan.

The period of the intensive development of shipbuilding industry in Trogir began in the early 20th century. The shipyards: Koščina, Katalinić, Petrić, Russo and Strojan were active on the island of Čiovo. However, after the Second World War small shipyards in Trogir were decaying and on the foundations of Strojan, the largest shipyard in Trogir which was confiscated, was established a new shipyard (“Mosor”, “Jozo

Lozovina-Mosor”, “Brodotrogir”). The preserved documents concerning the nationalization of the property of the shipyard Strojan, which I have presented in this paper, are interesting from several aspects, especially for the history of the Croatian maritime and shipbuilding terminology for some items.