

Splitsko brodogradilište u XIV. stoljeću i pomorska društva

UDK 629.128:94»14«:949.713—2 Split

Pregledni rad

Split je u XIV. st. bi zemljoradnički grad. No dijelovi splitskog distrikta nalazili su se na otocima. To je bio dio otoka Čiova i čitav otok Šolta. Split je imao i razvijenu pomorsku trgovinu, o čemu izvješćujem na drugom mjestu. U XIV. st. u bilježničkim ispravama splitske kancelarije spominju se »barche«, »barcosiumi« ili »carache« i »marciliane«. Barka je nespecificirani tip broda, barkozij ili karaka je tip ribarskog broda koji može poslužiti za prijevoz tereta, a marciliana je teretni brod.

Brodovi se prodaju s opremom. God. 1344.¹ prodaje se u Splitu barkozij s jedrima, jarbolom, antenom, sidrima i ostalom opremom koja mu pripada — »cum vela, arbore, antena, anchoras et omnibus suis coredis ad ipsum pertinentibus« za 46 dukata. Barkozij koji se prodaje 1376.² ima dva jarbola, pomoćni brodić — batellum, gvožđa — ferri, sartiye, diane — vrst zvona, libani — užad za povlačenje mreža, zelighe — pile, vesla, caldaie, manarie — druga vrst pila, fosene — željezne sprave s osam udica za lov na jegulje, ferri berigule — željezne sprave na okretanje što se rabe u ribolovu, avani — mortari, scudelle — posuđe, peć — fornum, mezzarole — ovalne bačvice u kojima su do jučer magarci i žene prenosili vodu, ognjište, bačve — caratelli e barili, i jedan oltar sa slikom sveca koji se nazivao glesiola.

Brodovlasnici su svoje brodove davali u zakup. Evo kako se daje u zakup barkozij 16. ožujka 1344: »Juraj iz Šibenika, Bartul Ciprijanov iz Zadra i Dominik Jurjev iz Trogira potvrđuju da su primili barkozij koji se zove Sveti Julijan da na njemu plove šest slijedećih mjeseci od gospodina Nikole Teodozija iz Splita na rizik istog gospodina Nikole i to rizik mora i ljudi, izuzev zlonamjernost, ili prevaru njih istih što spada njima. Taj barkozij je sa svojom opremom procijenjen složno na 400 mletačkih velikih libara. Oni se obvezuju da će od sve zarade na tom brodu dati i doznačiti istom gospodinu Nikoli jedan i po dio, dok će četiri dijela zadržati za sebe, a taj dio i po oni će mu dati po povratku sa svakog putovanja. Onda kad dođe taj rok, spomenuti Juraj, Bartul i Dominik će za sebe i svoje nasljednike napraviti obračun sa spomenutim gospodinom Nikolom.«⁴ Onda je brodovlasnik dao zakupnicima — »nauclerriima« zajam od 131 libre da otputuju u Obrovac, Senj i Jakin u Italiji i da tamo trguju.

U Splitu su se brodovi i gradili, no »calafati« i »marangoni«, dakle brodograditelji, često nisu bili Splićani. Kalafat Stjepan Tišćević iz Šibenika, nastanjen u Splitu obvezao se 1359. godine da će braći Bogdanu i Slavogostu iz Omiša načiniti brod — »unum lignum seu navigium«, a oni će mu nabaviti sve drvo i plaćat će mu po 24 libre mjesečno uz hranu i piće koje on bude za doba gradnje njihovog broda trebao.⁵ Isti Stjepan Tišćević primio je 1366.⁶ 20 dukata kao dio cijene za barkozij Jadrila Šiminog iz Splita koji je gradio.

Gasparo Angeli iz Mletaka prodao je Pavlu Beranu iz Splita »unum suum barcosium, seu lignum vocatum Sanctus Antonius« za 100 dukata. Brod je imao jarbol, dva jedra, tri sidra, pomoćni brodić — batellum i drugu opremu.⁷ Pavao Beran dao je taj brod u zakup za 2/5 prihoda, dok je Madius Miche dao svoj brod u zakup s

opremom Dragoju Paću⁸, ali tako da se prihod dijeli na pola. Mornar Ivan kupio je 1/3 broda na kojem je plovio s opremom od gospodara i brodovlasnika i plaćao mu po 1/3 prihoda.⁹

Splitski mornari Stanko i Slavogost prodali su u splitskom arsenalu 1/3 svog broda, koji se gradio, tom istom Beranu. 1360.¹⁰ Splitsko brodogradilište ipak nije bilo u stanju proizvesti svu opremu pa su se dijelovi opreme morali nabavljati u Mlecima. Ovakav tip pomorskog društva naziva se u ispravama »societas«. Međutim, od mnogih brodova prodaju se samo dijelovi, pa je Andrija Šimin iz Splita prodao 1366.¹¹ polovicu svog broda koji je imao »in societatem« s nekim Radojicom i polovicu opreme za 60 dukata tom istom Radojici.

Brodograđevni zanat prenosi se na druge pa Radoslav Miloslavić iz Splita daje 1368. sina brodograditelju Ostoju Mladinoviću u Splitu u nauk na 4 godine da nauči zanat »marangonusa«¹². Milat Dobrogostić iz Klisa iznad Splita, kojem je 15 godina, radio je 1376.¹³ s »calafatom« Gojčanom 6 godina da bi naučio brodograđevni zanat.

Mornari nerijetko prodavaju svoje barkozije, ali ostaju i dalje na njima. Tako Luka Andrijin iz Zadra »habitor« Splita, dakle doseljenik s pravom boravka, prodaje 1369. 1/3 svog barkozija Kolanu Vitovu i Marku Grižantiću iz Splita za 100 dukata, ali tim brodom i dalje zapovijeda i na njemu plovi.¹⁴

Brodograđevno drvo obično se sjeklo na šumovitom otoku Šolti.¹⁵ Sedamdesetih godina srećemo u Splitu veće brodove. Tako Valtoš Jurjev iz Hvara, »habitor« splitski i Nikola Leonardov, također s Hvala, prodaju 1373. Vitalu Dabišiću barkozij s dva jarbola za 625 dukata.¹⁶ Među brodovlasnicima, koji u Splitu nabavljaju brodove, nalaze se 1377. i Firentinci kao Biasio Bechanucio.¹⁷

Mornari zaključuju ugovore da prevoze terete, a ponekad i putnike kao redovnika Augustina Venturu iz Stonesia, kojeg je 1412. prevezao iz Splita u Ankonitanšku Marku Dandul Jurjev iz Poreča.¹⁸

God. 1412. brački je Univesitas po nalogu sindika Mihoja Krankovića i Mate Mihovilova, kao politička organizacija pučana i najviši organ vlasti na tom otoku, naručila od kalafata Kuzme iz Šibenika, splitskog »habitora«, da za otok Brač sagradi brigantin s 20 vesala. Bračani su se obvezali nabaviti građevno drvo i željezariju.¹⁹ Brigantin je poslije galije bio najveći brod, koji je plovio u to doba na Sredozemlju. To je bio ratni brod.

U to doba prodala se u Splitu i »gondola« s jedrom.²⁰

Kad su se u Splitu počeli graditi brodovi teško je reći, isto kao što je teško reći da postoji razdoblje između antike i srednjeg vijeka kad se brodovi nisu gradili. No jasno je da u XIV. st. možemo govoriti o procvatu brodogradnje u Splitu. Među brodograditeljima ne ističu se toliko Splićani, koji su više vezani za zemlju, već Šibenčani. U to doba osnivaju se i mnoga pomorska društva. Ta pomorska društva — »societates« jasno pokazuju karakter srednjovjekovnog vlasništva — ono je podijelje-

no i hijerarhizirano. Ekonomski individualizam, slobodni gospodarski poduzetnik i privatna inicijativa onda ne postoje još u onom smislu u kojem su se one razvile u XVIII. i još više u XIX. st., već mornar uvijek zavisi od vjerovnika ili brodograditelja. Takav oblik poslovne djelatnosti stvarao je osjećaj skučenosti, ali je bio podlogom jednom stabilnijem i mirnijem društvu nego što je to bilo društvo XIX. st.

Bilješke:

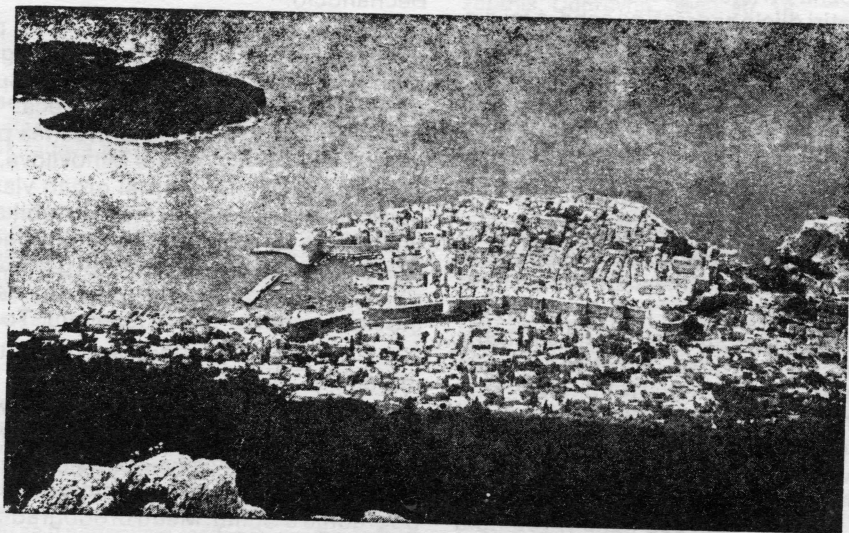
¹ Spisi stare Splitske općine, Kut. 1, sv. 2, L. 31r.
S obzirom da svi citirani dokumenti potječu iz Spisa stare Splitske općine u Hist. arhivu u Zadru, naziv fonda ubuduće nećemo ponavljati, već ćemo samo navoditi signaturu.

- ² K.3a, sv. 9, L. 3r.
- ³ K.1, sv. 2, L. 37v—38r.
- ⁴ K.1, sv. 2, L. 37.
- ⁵ K.1, sv. 4, L. 44r.
- ⁶ K.2, sv. 6, L. 34r.
- ⁷ K.1, sv. 4, L. 70r.
- ⁸ K.3, sv. 6, L. 35r.
- ⁹ K.2, sv. 6, L. 118v.
- ¹⁰ K.1, sv. 4, L. 68r.
- ¹¹ K.2, sv. 6, L. 29r.
- ¹² K.2, sv. 6, L. 64r.
- ¹³ K.3a, sv. 9, L. 51r.
- ¹⁴ K.2, sv. 7, L. 23v—24r.
- ¹⁵ K.2, sv. 7, L. 59v.
- ¹⁶ K.3, sv. 8, L. 212v.
- ¹⁷ K.3a, sv. 9, L. 237r.
- ¹⁸ K.3a, sv. 11, L. 144r—v.
- ¹⁹ K.3a, sv. 11, L. 154v.
- ²⁰ K.4, sv. 12a, L. 4r.



PODUZEĆE ZA AERODROMSKE USLUGE

AERODROM »DUBROVNIK« ČILIP I



Pogled na Dubrovnik iz zraka

pruža usluge prihvata i otpreme putnika, aviona, prtljage i robe kao i usluge ugostiteljstva i trgovine u svojoj pristanišnoj zgradi. U restoranu ugodno ćete se odmoriti i osvežiti prvorazrednim domaćim i stranim pićima i uživati u pogledu na pistu. U ukusno opremljenim prodavaonicama pruža Vam bogat izbor suvenira, žestokih pića, čokoladnih proizvoda, razglednica i žurnala na njemačkom i engleskom jeziku.