

Marginalije na temu Pomorstvo otoka Šipana

Posjed mora i morske obale svakoj državi daje posebno obilježje iz jednostavnog razloga što morska obala, kako je to davno utvrđeno i na bezbroj primjera do sada potvrđeno, izravno utječe na fizionomiju odnosno zemlje kao cjeline i posebno na svako njeno pojedinačno područje, prvenstveno ono uz obalni rub.

I na primjeru Dubrovačke Republike to je pravo imalo svoju veliku potvrdu. More i pomorstvo bili su u njoj sastavni dio ekonomskog života pa je ono u interesu zajednice i ugleda zemlje uvijek razvijano i unapređivano. Uz taj ekonomski imperativ u Dubrovačkoj Republici nikada nije stajalo nikakovo »ali«...

Izvanredno dobro su stari Dubrovčani poznavali ekonomiju i njene zakonitosti.

Striktno ih primjenjujući poslovali su s uspjehom u svim privrednim djelatnostima, a posebno u pomorskom privređivanju gdje se ta dosljednost posebno odražavala. Zahvaljujući toj dosljednosti upravo na primjeru Dubrovnika povijest nam rječito pokazuje neprekidan kontinuitet i kvalitet razvoja dubrovačkog pomorstva od VII do XX stoljeća.¹

I još nešto: između vjekovima dalekog »nekad« u dubrovačkom pomorstvu i postojećeg »sada« u svjetskom i našem pomorstvu nataložila su se stoljeća, ali je i pored toga između spomenuta dva razdoblja moguće povući paralelu i uočiti da su mnoge ekonomske zakonitosti po kojima se odvijalo pomorsko privređivanje u prošlosti na snazi i u suvremenoj ekonomskoj znanosti. I obratno: zakonitosti po kojima se danas razvija i posluje suvremeno brodarstvo, uz samo male korekture, ne razlikuje se mnogo od onih u starom Dubrovniku. (Pomorska privreda je naravno širok pojam koji obuhvaća razne grane pomorske privredne djelatnosti, ali ga ovdje valja shvatiti kao općeniti naziv za pomorsko privređivanje u cjelini).

Privredna računica kaže da ni jedna pomorska zemlja ne ulazi ni u kakav rizik ako izgradi trgovačku mornaricu koja je u razmjeru s volumenom i ciljevima njene vanjske trgovine. Dabome, i nešto preko toga...

U pomorskom privređivanju u starom Dubrovniku stoljećima su upravo tako postupali: trgovina, (u slučaju Dubrovnika više tranzitna nego vlastita) bila je onaj regulativ koji je skoro u potpunosti određivao vrstu brodova i veličinu trgovačke flote. A to je pravilo i u suvremenom pomorskom privređivanju jedno od najvažnijih.

Sve probleme s kojima su se na tom putu susretali stari Dubrovčani su rješavali maritimnom dalekovidnošću.

Kada je oko 1515. godine došlo do velike konjunktive i naglog porasta trgovine u svijetu, Dubrovčani su svoju trgovačku flotu osjetno povećali kako bi što uspješnije odgovorili posredničkoj ulozi u

trgovini između Turske i Zapada. I dalje su je gradili tako da je sredinom tog stoljeća »bila jedna od najvećih u svijetu«.² To je ono razdoblje kada je Palladius Fuscus, poznati pisac iz Padove, godine 1500. zapisao u svom djelu »De situ orare Illyricae« da »ni jedan dio Evrope nije tako sakriven da ne bi u njemu mogao naći dubrovačke trgovce«. Brodovi koji su tada građeni bili su veliki, nosivosti i do 1.100 kara,³ ali kada je posljednjih godina toga stoljeća konjunktura na tržištu počela slabiti, flota je odmah smanjena na potreban nivo, a umjesto velikih grade se brodovi manje nosivosti.

Zahtjevima tržišta Dubrovčani su se odmah prilagodili i u 17. stoljeću: kada su brodovi zapadnoevropskih država počeli sve više obavljati plovidbene zadatke u Sredozemnom moru Dubrovčani su iz toga područja svoju angažiranost prenijeli u Jadransko more gdje konkurencija nije bila tako velika, pa je pomorstvo i dalje značajan faktor u razvoju i obnovi. U to vrijeme Dubrovnik je imao 114 trgovačkih brodova s prosječnom pojedinačnom nosivošću ispod 100 kara.

Ali kad su početkom 18. stoljeća trgovački poslovi u svijetu krenuli na bolje Dubrovčani su ih dočekali sa adekvatnom flotom, da kraj tog stoljeća dočekaju sa 163 broda u ukupnoj tonaži od 40.749 tona. Pa iako po broju brodova ne zauzimaju visoko mjesto na tadašnjoj svjetskoj rang listi trgovačkih mornarica svijeta, po prosječnoj tonaži brodova (249,99 tone) na trećem su mjestu u svijetu, iza Danske i Portugala.⁴ Znači, i u tim vremenima, jednako kao i danas, nije manjkalo ekonomskih poremećaja na svjetskom tržištu a time i tržištu broskog prostora, ali se ipak uvijek plovilo i razvijalo misleći na sutrašnjicu. Malo gdje kao u pomorstvu promjene na bolje valja pravovremeno i spremno dočekati, što znači da u svakoj prilici trgovačkoj mornarici valja naći i osigurati pravo mjesto. Nije, naime, uvijek bitno dostići u tonaži najveće konkurente već spriječiti da ne propadne ono što se do tada postiglo. Nikad zaostati, nikad malaksati...

Uspješno voditi pomorsku privredu znači temeljito poznavati svjetsku trgovinu i brzo se prilagođavati promijenjenim prilikama te vješto koristiti

¹ Dr V. Foretić: Pomorska serija starog Dubrovačkog arhiva. Časopis »Pomorstvo« br. 12/1954. g. str. 664.

² Dr Jorjo Tadić: Organizacija Dubrovačkog pomorstva u 16. vijeku. Istorijski časopis 1 — 2. 1948. Beograd 1949. 3 — 53. Isti: Dubrovačko pomorstvo. Dubrovnik 1952. str. 165 — 168.

³ Dr Josip Luetić: Mornarica Dubrovačke Republike. Dubrovnik 1962. str. 49.

⁴ Cesare Maria Moschetti: Il codice marittimo del 1781. di Michele de Jorio per il Regno di Napoli. Napoli 1979. str. 180.

svaku konjukturu, — jedno je od zlatnih pravila u današnjem pomorskom privređivanju.

U starom Dubrovniku građeni su brodovi raznih tipova, veličine i brzine upravo prema prilika-**ma** i potrebama odnosnog trenutka i prilikama koje su očekivane. Bilo je slučajeva kada su brodove nabavljali i u inozemstvu,⁵ ali u pravilu gradili su ih na domaćim brodogradilištima polazeći od postavke da je najveća podrška brodogradnji kada gradi brodove za vlastitu mornaricu. Naime, u svakoj koncepciji razvitka poštivana je i omogućavana puna ekonomska valorizacija mora i područja koja se uz njega prostiru. A sve je to rađeno planski: prateći stalno konjukturu na svjetskom tržištu i domaće potrebe, planski se određivalo za svaku privrednu djelatnost pa tako i za pomorsko privređivanje gdje, što, kada i koliko se ima proizvesti i uraditi pa su na osnovu toga određivani i zadaci.

I još jedan detalj: nije postojala tendencija da se sva privredna djelatnost koncentrira u gradu ili njegovoj najbližoj okolini već su pojedine djelatnosti razvijane i u manjim mjestima, pa tako i brodogradnja i pomorstvo, poštujući pri tom geografske, ekonomske, finansijske, prometne i druge probleme ne zapostavljajući ni specifične uvjete što ih je za razvoj odnosne djelatnosti pružalo određeno mjesto ili područje. Konačno, ni na jednom dubrovačkom području (Primorje, Konavle, Župa dubrovačka, Dubrovački otoci i drugim) nije razvijana isključivo jedna djelatnost već više njih: jedna je obavezno bila pomorstvo ili neka od djelatnosti u najužoj vezi s njim, tako da nije bilo ni najmanjeg sela u Dubrovačkoj Republici a da netko od njegovih stanovnika nije bio uključen u pomorstvo.⁶ Ostale privredne djelatnosti, točnije rečeno pojedine od njih u određenim vremenskim intervalima imale su veći ili sporedniji značaj prema svjetskoj konjukturi i domaćim potrebama, tako da za sve vrijeme postojanja Dubrovačke Republike u strukturi njene privrede nema nekih značajnijih oscilacija koje bi ukazivale na veće pogreške. Naravno da je i tada bilo i rodnih i nerodnih godina, većeg ili manjeg utjecaja ratnih prilika na privređivanju i poslovanje, opasnosti od gusara, velikih epidemija i drugog. Konačno, i veliki potres 1667. godine ostavio je tragove u privređivanju jednako kao i Napoleonova okupacija 1808. godine... samo sve to nisu ekonomske već elementarne i političke komponente, ali ni one nisu eliminirale pomorački duh u ovom pomorskom gradu: uvijek i u svakoj prilici ostajali su vjerni moru i pomorstvu čemu i zahvaljuju brze privredne oporavke i svoj visoki kulturni i ekonomski napredak.

Danas nije uvijek tako za što, međutim, ne treba kriviti ekonomske zakonitosti: u odnosu na more i pomorsko privređivanje između »nekad« i »danas« tako je malen razmak da nema posebne potrebe ispunjavati ga poznatim postavkama o značenju mora za privredni prosperitet zemlje ili kraja koji ga posjeduje, a još manje ponavljati velike misli poznatih ljudi.

Prošlost je često bila putokaz budućnosti.

A kad ima primjera iz vlastite prošlosti nema potrebe ponirati u tuđu: ekonomske zakonitosti valja poštivati, pomorskom privređivanju valja odre-

điti pravo mjesto, a pojedine njegove grane svesrdno pomagati kad im je pomoć potrebna.

Kad se stvaranjem pogodnih uvjeta pomogne pomorstvu da prebrodi nadošle teškoće, u dogledno vrijeme na površinu izbiju nove tekovine koje pridonese ne samo njegovom vlastitom brzom oporavku i novom poletu već i oporavku i napretku privrede u cjelini. Tako valja i razumjeti zašto se sve u starom Dubrovniku naslanjalo na more i živjelo s njim i zašto se za sve ono što je i danas u njemu veliko i lijepo zahvaljuje moru i pomorstvu.

Malo je što u pomorstvu Dubrovačke Republike rješavano od slučaja do slučaja: a ako je nekad, zbog nepredvidivih razloga, i tako trebalo postupiti, urađeno je to s potrebnom odlučnošću i ekonomskom svrsishodnosti. Primjera takove prakse ne manjka, među kojima je razvoj brodogradnje i pomorstva na otoku Šipanu nadasve indikativan.

Mjesta kao i ljudi imaju svoj izgled, značaj i obilježja koja su im utisnuli vrijeme, život i protekli događaji, pa drugačije nije ni na Šipanu.

Kada su Dubrovčani dobili Šipan, od koga i kako, do danas nije potpuno jasno jer pojedini autori koji su o tome pisali različito navode i vrijeme i događaje koji su tome prethodili.⁷ Nismo mogli utvrditi ni koliko je stanovnika imao u ta davna vremena, ali po broju naselja na otoku, broju kuća i ostacima materijalne i duhovne kulture na otoku za pretpostaviti je da je bio naseljeniji od drugih elafitskih otoka.⁸ O njegovom imenu također se nije mnogo pisalo: zovu ga Giuppana, pa Giupana, Zupana, Jupana i slično već prema tome koliko je koji pisar bio dosljedan u bilježenju imena ovog otoka. Naziv »vineas Juppane« zabilježen je u spisima 1222. godine, a ime Šipan u današnjem obliku prvi put se susreće u službenim aktima iz 1370. godine. Otok je bio naseljen od Grka, pa Ilira i Romana koji su intezivno obrađivali zemlju, posebno vinograde, bavili su se i maslinarstvom, stočarstvom, brodogradnjom i plovidbom. A od svih tih grana privređivanja pomorska djelatnost, kao i djelatnosti u neposrednoj vezi s njom, utisnula je ovom otoku neizbrisive biljege o čemu tako rječito uz mnoge druge svjedoče i Skočibuhini dvorci na Šipanu kao

⁵ Dr Josip Luetić: Mornarica Dubrovačke Republike. Dubrovnik 1962. str. 67.

⁶ Ruoli 56 — 9. Knjige 1 do 18. Državni arhiv u Dubrovniku.

⁷ K. Jireček piše da je Šipan u posjedu Dubrovačke Republike »po svemu izvidu od pamtivjeka«... Dr Josip Lučić piše da »povijest otoka Šipana ne treba odvajati od povijesti početka samog Dubrovnika«... (Prošlost elafitskog otoka Šipan str. 96 — 113)

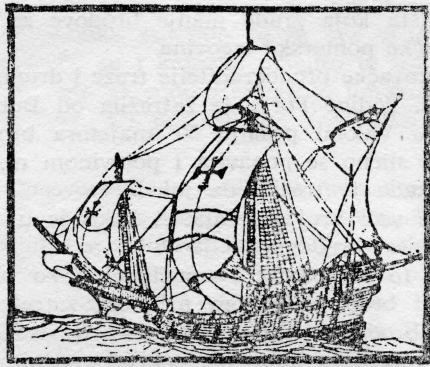
Saro Cerva (Crijević) piše da su Dubrovčani 1080. g. dobili Elafitske otoke (i Šipan) od kralja Silvestra koji je sinovac bosanskog kralja Stjepana« (Prologomena ... 56 — 57)

B. Cvjetković u »Povijest Dubrovačke Republike I. 1917, 93 piše »da li su Dubrovčani stekli Elafite u 9, 10 ili 11. stoljeću? Prevladava uvjerenje da se to desilo u 11. stoljeću, točnije 1080. g. ali se osporava i to tvrđenje« da su ta uvjerenja samo fantazija poznijih vremena.«

⁸ Matijašević u svome Zibaldone kaže da je Lopud u 16. stoljeću brojio do 18.000 stanovnika, što je u svakom slučaju pretjerano visok broj, V. Lisićar kaže 4.000 što je također mnogo ali je svakako realnije. (Ante Marinović: Lopudska universitas Anali God. III. Dubrovnik 1954. str. 183.

najznačajniji pomorski partimonij, u kulturno-historijskom smislu velik i vrijedan spomenik uopće, a spomenik pomorstvu posebno, i značajan putokaz koliko se mnogo može postići sposobnošću i velikim naporom. Sličnih primjera pomorskih obitelji na ovom otoku ima više (Jelići, Vukovići) sve do novije historije (Glavić), ali je mnogo više onih koje su ostale nepoznate, a koje su svoju egzistenciju također bile vezale uz more, ulažući i znanje i novac u brodove i trgovinu u čemu su jedni uspješni, neki propali a treći su na njihovoj propasti stvarali mogućnosti vlastitog uspjeha. Plovili su po svim tada poznatim morima i gradili brodove na šķverima svoga otoka, pristajali u svim lukama, prolazili kroz bure, oluje i raćne vihore, ali su vještii šķipanski pomorci i znalackii vođena politika starih Dubrovćana u odnosu na more i pomorstvo gotovo uvijek sretno vraćali brodove u domaće vode nakon izvršenog posla. Branili su čast svoje zastave i s ponosom isticali da su Dubrovćani,⁹ a brod je s dubrovaćkih šķvera i građan na dubrovaćki naćin. Pa iako su njihov život, rad i doživljaji dio historije ne samo dubrovaćkog već i našeg pomorstva uopće, o njima kao brodograditeljima i pomorcima izvornih podataka je malo: za kasnije razdoblja (18, 19. i 20. stoljeće) detalja je više. Saćuvavši stare mornarske vrline svojih predaka i kao pomorci i kao brodograditelji šķipanci su i danas uvaćeni ćlanovi brodskih posada na brodovima domaće i strane zastave s tom razlikom što se danas tom djetatnošću bave neuporedivo manje nego u prošlosti. U kazivanju otoćana živi predaja da su »uvijek navegali«, nisu znali za strah, nikada ih nije morila sumnja u pogledu plovidbe i posla, a sve to »držeci se tada postojećih propisa«, što se može dovesti u vezu sa Dubrovaćkim statutom iz 1272. godine koji posvećuje cijelu jednu knjigu (sedmu) reguliranju pomorskih pitanja na podrućju Dubrovaćke Republike, pa je sasvim vjerojatno da su se te odredbe odnosile i na pomorstvo otoka šķipana.

šķipanci su poznati kao poljoprivrednici i ribari, ali i kao pomorci i brodograditelji: kada, gdje i koje plovne objekte su gradili u najstarijoj prošlosti do danas nije poznato, iako je sasvim vjerojatno da su ih gradili na otoku. Jer, zahvaljujući postojanju određenog broja brodograditelja na šķipanu već u 14. stoljeću djeluje brodogradilište u Sudjurdju.¹⁰ Domaćem brodograđevnom obrtu Dubrovaćka Republika je posvećivala veliku paćnju¹¹ pa se i u slijedećim stoljećima susreće s podacima o brodogradnji na šķipanu, i to većih brodova.¹² I u 15. stoljeću brodograditelji sa šķipana su aktivni: brodogradnja tog vremena na šķipanu nosi sve znake zdrave stabljike koja je nikla iz snaćnog privrednog debla, pa se grade brodovi koji se zbog svoje velićine nisu mogli u to vrijeme sagraditi na gruškom šķveru.¹³ Skoro polovina svih brodograditelja u Dubrovaćkoj Republici u to je vrijeme (15. stoljeće) bila s otoka: gradili su brodove od 600 i više kara nosivosti, u prvom redu nave, najveći i s obzirom na navigaciju najsigurniji tip jedrenjaka, zatim karake i galijune, vrlo ćvrste i pouzdane brodove poznate u tadašnjem pomorskom svijetu kao »dubrovaćki brod« (argosy) koji je naziv postao po-



jam i počeo se upotrebljavati za sve velike trgovaćke brodove.¹⁴ Za njihove graditelje se kaže »da su najbolji, a možda i najsposobniji stručnjaci za gradnju velikih brodova« (Bartolomej Krešencio 1607. g.), a za brodove koje su oni gradili da mogu preći put od Lisabona do Flandrije i natrag a da se iz njihovih skladišta ne može izvaditi ni ćiši morske vode.¹⁵ Ta aktivnost nije splasnula ni u 16. stoljeću s izuzetkom što se grade brodovi manje nosivosti: izgradnji velikih brodova i inaće se protivila Dubrovaćka Republika pa je 15. X 1579. g. bilo odlučeno da se zabrani svaka daljnja izgradnja brodova većih od 400 kara.¹⁶ Razlog se ne navodi, ali se po svemu ćini da su slabe tehnićke mogućnosti luka u to vrijeme i slaba doprema robe iz unutrašnjosti zadavale velike teškoće krcanju robe na velike jedrenjake. »Trebalo je mnogo vremena dok se tako velik brod nakrca pa se događalo da se teret koji je bio prvi nakrcan u brodsko skladište pokvario prije nego bi se jedrenjak potpuno nakrcao.«¹⁷

A i pomorska trgovina, napose prijevoz tkanina iz Engleske u Dubrovnik u to vrijeme, bila je umnogome smanjena, pa je sve teće bilo nakrcati veliki brod: sve više se sa nostalgijom prisjećalo vremena kada su se već prvim putovanjem u Englesku i natrag mogla pokriti ulaganja u kupnju broda,¹⁸ pa je sasvim sigurno da se i na šķipanu u to vrijeme dobro zaraćivalo na gradnji brodova i dobro živjelo od toga posla. I ne samo na šķipanu već i u drugim mjestima Dubrovaćke Republike, posebno na Lopudu, u Cavtatu, Slanome, Stonu, Zatonu, Rijeci Dubrovaćkoj, Broćama, Brsećinama, Batahovini i u Orebiću gdje također postoje i djeluju bro-

⁹ Engel — Stojanović: Povijest Dubrovaćke Republike. str. 400.

¹⁰ Dr Josip Lućić: Prilog brodogradnji u Dubrovniku u drugoj polovini 14. stoljeća. Historijski zbornik IV. knjiga. god. 1951.

¹¹ Dr Josip Luetić: Pomorac i diplomat Ivan Kaznaćić. JAZU 1954. str. 7.

¹² Dr Jorjo Tadić: Dubrovaćki portreti. Beograd 1948. str. 205.

¹³ Dr Josip Luetić: Mornarica Dubrovaćke Republike. str. 40.

¹⁴ V. Kostić: Dubrovnik i Engleska 1300 — 1650. Beograd 1975. str. 145.

¹⁵ Isto

¹⁶ Dr Josip Luetić: Mornarica Dubrovaćke Republike. str. 49.

¹⁷ I. M. Kulischer: Storia economica del Medio evo e dell' epoca moderna. Vol II. Firenze 1955. str. 560.

¹⁸ Rešetar: Dubrovaćki brod 16. vijeka. Dubrovnik. Godina XVII. br. 13. (28. marć 1908.)

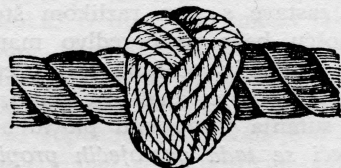
dogradilišta koja grade manje brodove za potrebe dubrovačke pomorske trgovine.

Dubrovačke brodograditelje traže i drugi: novembra 1502. godine Porta je zatražila od Dubrovčana da joj u Valonu pošalju 50. majstora brodograditelja,¹⁹ a slično se ponavlja i polovinom maja 1516. godine kada je tražila da joj Dubrovčani upute u Galipolje veći broj kalafata. A kako je u to vrijeme najviše brodograditelja bilo na dubrovačkim otocima to su odatle i upućivani, iako nikada u traženom broju.²⁰ Jednom prilikom zatraženo je i pedeset brodova²¹ što sve svjedoči o visokom kvalitetu i intezitetu dubrovačke brodogradnje, koja je u to vrijeme bila dijelom smještena i na otocima i u koju su ulagana velika sredstva. U to vrijeme Šipan je po broju brodova i jačini uloženog novca u pomorstvo bio na trećem mjestu u Dubrovačkoj Republici.²²

Iz daleke prošlosti šipanski brodograditelji izranjaju kao marljivi i sposobni graditelji raznih tipova brodova koji su time pridonijeli blagostanju i ugledu svoje Republike u tadašnjem pomorskom i trgovačkom svijetu, a sebi osiguravali pristojan život. Ni trajanja te djelatnosti na ovom otoku ne prekida se ni u kasnijim razdobljima kada je na dubrovačkim škverima uopće, pa tako i šipanskim, aktivnost splasnula, što valja tumačiti da su se uspješno prilagođavali nastalim situacijama, gradeći brodove prilagođene postojećim okolnostima, razvoju brodograđevne tehnike i namjene. Tako je bilo i sredinom 17. stoljeća kada se Dubrovnik u bazu Sredozemnog mora susreće s jakom konkurencijom zapadnoevropskih država, pa se na dubrovačkim škverima gradi manje brodova i manje veličine, tako da najveći ne prelaze 300 kara nosivosti, a kasnije i manji. Neka brodogradilišta su tada prestala i s aktivnošću, ali brodogradilište na Šipanu i dalje postoji i djeluje. I u to vrijeme na Šipanu je bilo dosta pomoraca raznih zvanja: mornara, brodskih majstora²³ i pomorskih kapetana.²⁴ Ta aktivnost se nastavlja i u slijedećem 18. stoljeću, kad je brodogradnja doživjela nekoliko padova ali i oporavaka, pa se ponovo susreće znatan broj pomoraca sa Šipana svih zvanja, naravno i brodograditelja, od kojih neki plove i na brodovima kao brodski meštri (kalafati): Antun Kuculo, Antun Vinzo i Antun Kusalović.²⁵ Ni Napoleonovom okupacijom Dubrovnika (1806, i kasnijim ukinućem Dubrovačke Republike (1808) nije posve zamrla pomorska i brodograđevna aktivnost na području Dubrovačke Republike: istina, sve je svedeno na najmanju mjeru, dubrovački pomorci (bar većina njih) poslušali su naredbu Senata Dubrovačke Republike od 9. kolovoza 1806. godine pa su rasprodali svoje brodove, odnosno prebacili ih pod druge zastave ili izvršili prividnu prodaju brodova,²⁶ pa tako pomorstvo i dalje živi. I na Šipanu su i pomorstvo i brodogradnja nadživjeli Dubrovačku Republiku: Šipanci na svojim brodicama i dalje plove, a djeluje i brodogradnja. U Luci Šipanskoj, u predjelu što ga mještani zovu Cabana, u orsanu koji je tu postojao, gradile su se i popravljale bracerne, barke i kaići, pa se tako u malome nastavlja velika tradicija brodograđevne vještine na ovom otoku. Šipanska brodogradnja nadživjela je i dolazak parobroda: inten-

zitet aktivnosti joj je i tada smanjen, ali ipak traje... Tek sredinom tekućeg stoljeća, kada dekadencija obrta poprima neekonomske trendove, (što nije mimoišlo ni Šipan), polagano ali konstantno silaznom putanjom ka svom zalasku išla je i šipanska brodogradnja. Na vrata tog posljednjeg šipanskog orsana nedavno je stavljen katanac, pa jedna vitalna djelatnost, značajna i za Šipan i našu pomorsku prošlost, sada živi još samo u priči.

Danas je prilično teško rekonstruirati svu aktivnost šipanskih brodograditelja zbog nedovoljnih i fragmentarnih podataka o toj djelatnosti u ranijim razdobljima, a pogotovo je teško s imenima i zanimanjima ljudi koji su radili na tim škverima: teško je to i brojkama iskazati jer je traganje i za njima ostalo bez pouzdanog rezultata pa se — bar za sada — valja zadovoljiti iznesenim navodima. Trebać će i vremena i još dosta istraživačkog rada dok se u ovu djelatnost na otoku Šipanu unese više svjetla o broju brodova koji su ovdje sagrađeni, o tehnologiji kojom su građeni, detaljima organizacije rada na ovim škverima, zanatlijama i zanatima koji su kao »prateće djelatnosti« upotpunjavale ovaj obrt, gdje su naučili vještinu gradnje brodova i mnogo čega drugog. Jer, preko noći se ne postaje pomorac, a najmanje brodograditelj. Ali, sve je palo u zaborav, ništa nije sačuvano, ili da budemo što precizniji — do sada se nije našlo.



A najteže je da se nešto pouzdanije dozna o životu tih ljudi. Jer, osim što su valjano radili (što je s ekonomskog stajališta u redu) i ti ljudi morali su imati i svoj privatni život i ljudske vrijednosti, ali podatke o tome nismo uspjeli naći, pa u slici o šipanskoj brodogradnji i dalje ostaju praznine, zbog čega ovaj rad ne treba smatrati konačnim u svim pojedinostima već građom, skicom za jedan obuhvatniji, uz konstataciju da je ritam konjunktura u šipanskoj brodogradnji kontinuirano prisutan i konstantno dinamičan kroz čitav niz stoljeća, ponekad i naglašeno dinamičan, i da su ekonomska vitalnost i tradicija u brodograđevnom poslu na otoku Ši-

¹⁹ Toma Popović: Turska i Dubrovnik u 16. vijeku. Beograd 1973. str. 63.

²⁰ Isto. str. 106.

²¹ Isto. str. 176.

²² Dr Jorjo Tadić: Dubrovačko pomorstvo. O pomorstvu Dubrovnika u 16. i 17. stoljeću. Dubrovnik 1952. str. 166 i 173.

²³ Vinko Ivančević: Posade na brodovima starog Dubrovnika. Naše more br. 2. 1. III. 1957. str. 111.

²⁴ Dr Jorjo Tadić: Dubrovačko pomorstvo. Dubrovnik 1952. str. 175.

²⁵ Ruoli de Bastimenti: 56 — 9. Antun Kuculo: 1746. 2/60v, 1765. 3/25, 1769. 3/127, 1778. 4/99, Antun Vinzo: 1746. 2/145

Antun Kusalović: 1769. 3/119.

(Prvi broj označava godinu, drugi broj knjige a treći stranicu knjige na kojoj je zapisano ime pomorca).

²⁶ Stjepan Vekarić: Podaci o dubrovačkim brodovima za vrijeme i nakon francuske okupacije. Dubrovnik 1953. Anali god. II. str. 359.

panu pustili duboko korijenje, dublje nego u bilo kojem drugom mjestu na području Dubrovačke Republike gdje su postojali i djelovali škveri.



O samom početku šipanskog pomorstva podaci su oskudni kao što je to slučaj i s drugim područjima gdje se ta djelatnost intezivnije razvijala u Dubrovačkoj Republici: u početku se nisu vodile posebne knjige o pomorstvu, a kasnije kada se počelo s vođenjem knjiga najprije se bilježilo što je smatrano važnijim, mnoge knjige su izgubljene,²⁷ neke nisu u cijelosti sačuvane i slično, pa je potrebno uporno tragati po raznim serijama Arhiva i po napisima raznih autora koji su pisali o pomorstvu, usput navodeći Šipance kao pomorce ili pojedine događaje u kojima su akteri pomorci sa Šipana ili drugi čije je zvanje u neposrednoj vezi sa pomorskim privređivanjem, i sve to mozaički slagati da se koliko-toliko dobije predstava o toj djelatnosti na ovom otoku. Toga nema mnogo: sve što smo uspjeli do sada pronaći više su grube konture jedne slike u daljini nego nešto po čemu bi se mogla stvoriti zaokružena historijska cjelina, ali i takvi od izuzetnog su značaja jer svjedoče da su Šipanci, u surovij školi pomorske plovidbe prošlih vremena stjecali samopouzdanje kao veliku vrlinu svakog pravog pomorca te da su uporno išli tim muževnim i srčanim putem nesalomljivosti pridonošeći velik udio slavi dubrovačkih jedara širom tada poznatog svijeta.

U starom Dubrovniku pomorstvom su se najviše bavili pučani²⁸ pa valja pretpostaviti da drugačije nije bilo ni na Šipanu, tim više što iz dosadašnjih izvora nismo utvrdili među šipanskim pomorcima ni jedno vlastelinsko ime. Život na otoku upućivao ih je od samog dolaska na nj na more i plovidbu, pa je sasvim realno pretpostaviti da su posjedovali i određena plovila koja su im služila i za ribolov i za prijevoz, a eventualno i za rasonodu. Međutim, o tome razdoblju šipanskog pomorstva nismo uspjeli naći pouzdane izvore: jedino se navodi jedna vrst barke na Šipanu koja se zvala »paraschelmus« a služila je »za prijevoz i dobit«, kako navodi dr Josip Lučić u svom radu »Prošlost elafitskog otoka Šipana do 1300. g«. Prvi pomorac sa Šipana čije je ime zabilježeno u službenim knjigama (po onome što se do sada znade) jest Maroje Cvetaković koji 10. I 1342. godine prevozi s Korčule tri lađe kame-²⁹na Traganje za drugim pomorcima sa Šipana u to vrijeme ostalo je bez rezultata (a i s drugih dubrovačkih područja rijetko se susreću u to vrijeme) što ne znači da pomorske aktivnosti tada nije bilo ili da je ona bila neznatna. Jer, upravo u to vrijeme, prema navodima dr Vinka Foretića (»Dubrovački arhiv u srednjem vijeku«, Anali VI-VII God. 1957, str. 315) Malo vijeće je (godine 1313) odredilo tarife za poslove koje su kancelari zapisivali u knjige koje su oni vodili. Zapisivali su i imenovanja brodskih pisara za pojedine brodove, za što je također bila određena tarifa, iz čega slijedi zaključak da je bilo i brodova na kojima su pisari radili. Usput rečeno zvanje brodskog pisara (škri-

vana) kao vrlo važna funkcija na brodovima Dubrovačke Republike zadržalo se za sve vrijeme njegov postojanja, pa i kasnije: ukinuto je tek 4. svibnja 1858. godine naredbom središnje uprave pomorstva i zamijenjeno poručnikom trgovačke mornarice.

A tokom slijedećih razdoblja nailazimo na podatke i o kovačima koji su za potrebe šipanskih (i drugih) pomoraca izrađivali oružje za naoružanje njihovih brodova. Osim u Dubrovniku oružje za brodove izrađivano je i na Šipanu. Tako se u septembru 1514. godine Radoš ili Radovan Radibratović, čija je kovačnica bila vrlo poznata i trajno zaposlena, obavzno da će Šipanju Antunu Ivanovu, patru lađe, skovati četiri željezne bombarde i šest maškula.³⁰ U rujnu 1524. godine obavezao se isti Radibratović »da će i za brod pomorskog kaptana Toma Antunova, također Šipanca, saliti četiri željezne bombarde«³¹ (Bombarde su manji topovi koji su mnogo upotrebljavali na brodovima.³² I Korčulanin Marko Talosić, kovački protomajstor, stanovnik je Šipana koji je Antunu Ivanovu Parapudni skovao dvije bombarde s tri maškula, jednako kao i Mihovil Marković, koji je u veljači 1530. godine skovao tri bombarde i pet željeznih maškula. Naime, po izradi brodskog oružja (i ne samo brodskog stari Dubrovnik je bio nadaleko poznat pa je osim za domaće brodare oružje kovano i za strane naručioce, i to počev od polovine 14. stoljeća pa nadalje.³³ I čuveni dubrovački ljevač Ivan Rabljanin (deTollis) također je izrađivao i brodsko oružje pa je Tomo Stjepović-Skočibuha, čuveni šipanski pomorac i brodovlasnik u starom Dubrovniku kupio od njega 1523. godine deset brončanih smarilija s dvadeset brončanih maškula za naoružanje svojih brodova.³⁴ Pomoračka porodica Skočibuha sa Šipana kao i Miho Pracatović-Pracat s Lopuda (za čiju porodicu dr Jorjo Tadić u »Dubrovački portreti« na str. 128 kaže da su najstariji Pracatovići za koje se danas zna bili sa Šipana odakle su krajem 15. vijeka prešli na Lopud) legenda su dubrovačkog pomorstva: raspolagali su velikim imanjima na kopnu i brojnim brodovima na moru među kojima su neki (Sv. Duh i Sv. Marija Loretska) bili najveći dubrovački brodovi svoga vremena. Tomo Stjepović-Skočibuha za-

²⁷ Dr Vinko Foretić: Pomorska serija starog Dubrovačkog arhiva. Pomorstvo br. 11/1954. str. 597.

²⁸ Dr Josip Lučić: Povijest Dubrovnika II. dio. str. 119.

²⁹ Dr Cvito Fisković: Prvi poznati dubrovački graditelj. JAZU 1955. str. 118.

³⁰ Dr Cvito Fisković: Prilog o naoružavanju dubrovačkih brodova u 16. stoljeću. Anali JAZU 1957 — 1959. God. VI — VII. Dubrovnik. str. 205.

Isto i Dragan Roller: Dubrovački zanati u 15. i 16. stoljeću. Građa za gospodarsku povijest Hrvatske. Knjiga 2. str. 104.

³¹ Dr Cvito Fisković: Prilog o naoružavanju ... isto.

³² Dragan Roller: Dubrovački zanati ... isti rad str. 99.

³³ 12. XI 1351. g. je najraniji datum za koji je dokazana izrada vatrenog oružja u Dubrovniku. (Dragan Roller: Dubrovački zanati u 15. i 16. st. Građa za gospodarsku povijest Hrvatske. Knjiga 2. str. 99.)

³⁴ Dr Cvito Fisković: Ivan Rabljanin. Anali JAZU VI — VII. Dbk. 1957 — 1959. str. 212.

povijedao je brodom »Sveća Katarina« od 600 kara nosivosti koji je (1555 — 1557) sagrađen na Šipanu, čije su 2/3 zajednički pripadale cijeloj porodici. Njegov brat Antun upravljao je drugim brodom u kome su Stjepovići imali 14 karata udjela, u trećem brodu imali su osam svojih udjela i tako redom. A Tomov sin Vice, i sam pomorac, još više je unaprijedio naslijeđeno imanje i na kopnu i na moru tako da je imao udjela u 17 raznih brodova u ukupnom iznosu od 18.515 dukata.³⁵ O toj pomoračkoj obitelji sa Šipana, a posebno o Vici Stjepoviću Skočibuhi pisali su sveobuhvatno mnogi autori zbog čega se ovom prilikom u okviru ovog rada nećemo njime posebno baviti: vjerujući više u vlastite snage i iskustva svojih predaka nego u tuđe uzore on je zajedno sa drugim Šipancima (i ne samo njima) išao utrtim putevima svojih prethodnika u pomoračkom zvanju živeći u to doba veoma intenzivnim pomorskim životom.

Međutim, ono što je posebno značajno jest da u to isto vrijeme ima na Šipanu i drugih — da tako kažemo — velikih pomoraca i trgovaca koji su nepravedno ostali u sjeni Vice Stjepovića-Skočibuhe, jer su pomoračke vrline i trgovačka preduzimljivost jednako i njih krasile. Kao izvanredno poduzetna, sposobna i vješta trgovca valja spomenuti pučanina Nikolu Petrovog sa Šipana, zvanog »Fornariza«, ubirača carine za sol, prvog koji je poslije uspostavljanja »Dubrovačke carine« na Pločama obavljao taj posao (oko 1520. g.) na veliko zadovoljstvo Dubrovačke Republike.³⁶ Njegov otac Petar Nikolin bio je dragoman za turski jezik, a obavljao je i znatnije trgovačke poslove u Turskoj. Ni drugi Šipanci koji su plovili nisu mnogo zaostajali za Skočibuhom.

Tako početkom 1510. godine susrećemo brod kapetana Pavla L. Jelića koji s robom dubrovačkih trgovaca plovi iz Aleksandrije za Flandriju i Englesku.³⁷ Ovaj šipanski pomorac osnivač je poznate kapetanske i brodovlasničke kuće koja je i u kasnijim razdobljima »davala vrlo ugledne zapovjednike na dubrovačkim diugolinijskim brodovima«. (V. Kostić). Tom prilikom (oktobra 1510. g.) kupio je brod »Santa Maria«, a zatim je kupio i polovinu velikog i dobro naoružanog dubrovačkog broda »Sveti Križ« i preuzeo zapovjedništvo nad njime, ploveći između istočnih i zapadnih tržišta. Drugi pomorac iz te pomoračke kuće, Andrea Jelić, (1529. g.) kupuje udio u brodu »Alfonsina« i preuzima zapovjedništvo tog broda,³⁸ a početkom 1544. g. susrećemo i kapetana Marina P. Jelića sa Šipana kao zapovjednika broda »Apostol Pavao« od 600 kara nosivosti. A kad je umro Pavle Jelić, (1523 ili 1524. g.) koga s razlogom nazivaju jednim od pionira dubrovačke plovidbe na Zapad, zapovjedništvo broda »Sveti Križ« preuzeo je njegov sin Luka i nastavio s prijevozom robe, u prvom redu za Englesku. Među šipanskim pomorcima koji su prevozili robu na Zapad (1516. godine) susrećemo u Southamptonu brod Nikole Ivanova Jakoevića,³⁹ zatim brod Marina Cvetkovog (oko 1526. g.)⁴⁰ kao i brod Antuna Ivanova Parapunje, kapetana sa Šipana koji je 1530. godine putovao za Englesku kao zapovjednik broda »Sveta Gospa od Križa«. Na Zapad plovi i ši-

panski brod »Santa Maria delle Grazie« (1526. godine), vlasništvo Toma A. Stjepovića (Krivonosovića) kao i brod »Santa Trinitá« vlasništvo šipanskog brodovlasnika Toma Stjepovića (Skočibuhe) kojim je zapovijedao njegov brat Marko Stijepov (zvan Vojin ili Loza).⁴¹ Krajem 1598. godine susrećemo i šipanskog trgovca i pomorca Ivana Vukovića, poznatog kao prvog pučanina koji vodi jednu stalnu trgovačku kuću u Engleskoj.⁴² On i njegovo društvo kupili su 5/8 engleskih broda »The Trinity« od 140. tona i sa trideset članova posade. Međutim, ono što je pri svemu navedenome od značaja za istaknuti jest da su svi navedeni pomorci potjecali iz pučanskih porodica sa Šipana, za razliku od ranije kada su zapovjednici, pisari i vlasnici brodova skoro isključivo bili članovi vlasteoskih porodica. Od tada pa nadalje ta se slika ponavlja sve češće da se u 18. stoljeću skoro potpuno izmijeni u korist pučana koji sve više ulažu sredstva u kupnju brodova i u kupnju brodskih dionica (karata), među kojima se susreću i Šipanci, i to ne samo oni koji plove kao zapovjednici (što je bio običaj, skoro pravilo da zapovjednik u brodu kojim zapovijeda ima i određeni broj dionica vlastitog udjela) već i drugi.

Ali ni time popis šipanskih pomoraca iz tog vremena nije zaključen: umjesto na putu za Englesku, što je bio čest slučaj do tada, plejadu šipanskih pomoraca, kapetana i brodovlasnika od tada više susrećemo na putu za Messinu i Levant, gdje odvoze ili odlaze po razni teret prethodno osiguravši, kako je to u Dubrovačkoj Republici bio ne samo običaj već i pravilo, brod, posadu, putnike, teret i sve ostalo protiv svega što brod može zadesiti na dugim putovanjima beskrajinim morem: i protiv nevremena, havarije, gusara i slično. Nekad se osigurava »za određeno vrijeme«, nekad »za određeno putovanje«, nekad »za bilo koje vrijeme« i slično uz razne postotke već prema vrijednosti broda, tereta, duljini putovanja i područja u koje brod odlazi. A pisari su bilježili detalje tih poslova i putovanja u posebne knjige⁴³ što su sačuvane sve do naših dana, pa nije teško rekonstruirati opseg poslova kao i imena brodova i njihovih zapovjednika pod čijom su zapovjedi plovili na postavljene plovidbene zadatke. U pojedinim »policama osiguranja« (da ih nazovemo suvremenim nazivom), pisanim prema uobičajenom obrascu, susrećemo 10. veljače 1563. godine u Messini navu »Sanča Clara« kojom zapovijeda kapetan Ivan Nikolin sa Šipana.⁴⁴

Nije zabilježeno što će u toj luci krcati ni gdje će teret odvesti. Sudeći po mnogočemu, a u prvom redu što se na njegovo ime u arhivskim izvorima češće nailazi nego na druga, kapetan Ivan Nikolin

³⁵ Dr Jorjo Tadić: Dubrovački portreti. Str. 199 — 233.

³⁶ Cons. Min. ,93

³⁷ V. Kostić: Dubrovnik i Engleska 1330 — 1650. Beograd 1975. str. 153.

³⁸ Diversi Not. Knjiga 99. Fo 163v — 164v. DAD

³⁹ V. Kostić. Dubrovnik i Engleska ... str. 214.

⁴⁰ Isto str. 328

⁴¹ Isto str. 160

⁴² Isto str. 306

⁴³ Noli e Sicurtà. 56 — 1 DAD

⁴⁴ Isto 56 — 1 Svez. 1. str. 39

sa Šipana bio je poslovan čovjek i dobar pomorac. Uz njegovo ime ponekad se nadodaje Vukac, nekad umjesto Ivan napisano je Đivan, ali je očito da je uvijek riječ o istoj osobi. Najčešće plovi na navama, a ti su brodovi tokom 15. stoljeća i kasnije spadali među najveće plovne jedinice u trgovačkoj mornarici Dubrovačke Republike, sposobne za duga putovanja i prijevoz većih količina raznog tereta. Kapetan Ivan Nikolin odlazio je u Messinu s istim brodom više puta, pa se u toj luci nalazi ponovno iste godine pripremajući se za put na Kretu, gdje će ukrati vino (malvasiju) i ostalu robu i prevesti u Tripoli, a po završetku pristat će ponovno u Messinu.⁴⁵ Teret i brod su osigurani što je urađeno i 11. II 1564. g. kada se samo spominju isti brod i isti zapovjednik bez naznake kuda će otploviti i po kakav teret.⁴⁶ To se isto ponavlja i 8. VIII 1564. g. s tom razlikom što se u ovom slučaju kapetan Ivan Nikolin sa Šipana pojavljuje i kao osiguranik i kao zapovjednik.⁴⁷ Na navi »Sanča Clara« kapetan Ivan Nikolin sa Šipana, uz čije je ime ovog puta dodano Vukac, otplovio je 5. XII 1564. g. za Levant po teret žita koga će za račun komune i potrebe Dubrovnika prevesti u Dubrovnik.⁴⁸

Osiguranje broda, tereta, posade i drugog vrši se u različitim vremenskom trajanju, a najčešće »na vrijeme od šest mjeseci« što znači da su putovanja prilično duga. Takav je slučaj zabilježen i 4. XI 1566. g. kada izvjesni Stijepo Pava Radonjić osigurava brod i teret na navi »Santa Clara«, kojom zapovijeda Ivan Nikolin Vukac, »na vrijeme od šest mjeseci«.⁴⁹ U kasnijim putovanjima kapetana Ivana Nikolina Vukca ne susrećemo više na navi »Santa Clara« već 4. IV 1573. g. na jednom galeonu kome se ne navodi ime već se samo kaže da se osigurava teret i brod bez spomena vrste tereta i odredišta,⁵⁰ zatim je zapovjednik nave »San Giovanni della Grotta« s kojom 4. VIII 1573. g. iz Dubrovnika s teretom svile plovi za Anconu pa su i brod i taj dragocjeni teret također osigurani protiv svega što brod može zadesiti na tom putovanju⁵¹, a potom ga ne susrećemo prilično dugo vremena: tek 14. V 1582. godine kada na jednoj navi, kojoj ime nije zabilježeno, plovi iz Gruške luke u Barlettu po sol koju će prevesti u jednu luku u pokrajini Abruzzo, a osiguranje broda i tereta traje »od polaska iz Gruža do povratka u Gruž«.⁵² Valjda na istoj navi, jer joj ime ni ovog puta nije navedeno, 2. X 1582. godine sa teretom platna plovi iz Dubrovnika za Anconu⁵³ jednako kao i 3. X 1582. g. sa istim teretom.⁵⁴ Pod tim istim datumom zabilježena su još dva osiguranja tereća i broda kojim zapovijeda Đivan Nikolin Vukac⁵⁵ ali osiguranici su različite osobe: vjerojatno se želio kompletirati teret kako brod ne bi plovio poluprazan, jer se u sva tri slučaja govori o istom teretu, kojeg — kako se vidi iz posljednje zabilješke — treba prevesti iz Dubrovnika u Anconu sa navetom »San Giovanni della Grotta« uz iste uvjete osiguranja kao i prilikom ranijih putovanja.

U istom vremenskom razdoblju i drugi kapetani sa Šipana plovi na istim rutama i sa sličnim teretima: češće od ostalih spominje se kapetan Stijepo Petrov, uvijek na galijunu »San Giovanni Battista«, koji je ponekad zabilježen i kao nava, a za koju

se u jednoj bilješci kaže da je vlasništvo Sebastijana Gučetića. Na tom brodu susrećemo ga 24. IX 1563. g.: osiguran je i brod i teret protiv nevremena, gusara i svega drugog što je brod u tim vremenima u Sredozemlju moglo zadesiti i to ne samo teret koji je ovom prilikom u brodu, a koji nije naznačen, već »i za bilo koji drugi teret«.⁵⁶ Vjerojatno je otplovio za Messinu jer u toj luci već 16. XI 1563. g. krca teret za Aleksandriju, a i tri dana kasnije isti brod i isti zapovjednik još su u Messini.⁵⁷

I slijedeće godine, 20. III 1564. ponovno plovi za Messinu na istom brodu⁵⁸, a 2. X te iste godine osigurava brod i teret na vrijeme od šest mjeseci uz 14% za bilo koje putovanje, što bi trebalo da znači da mu je predstojao dug put.⁵⁹ Takovo putovanje uslijedilo je i slijedeće godine, jer se 29. V 1565. g. navodi da Sebastijan Martolica Gučetić u ime svoje i svoje braće osigurava teret i navu »San Giovanni Battista«, kojom zapovijeda Stjepan Petrov sa Šipana, na vrijeme od šest mjeseci uz 14%. Ovom prilikom se među osiguravateljima navodi i ime Bernarda Pavla Jelića sa Šipana, pomorca iz poznate šipanske pomoračke obitelji, što svjedoči da su Šipanci bili svestrano angažirani u pomorskim poslovima.⁶⁰ Sve se, gotovo u potpunosti isto, ponavlja i 1. X 1565. godine: isti osiguranik, isti brod, isti zapovjednik i isti rok osiguranja, — jedino su osiguravatelji drugi.⁶¹ Isti osiguranik u istom brodu, koji je ovog puta zabilježen kao nava, pod istim zapovjednikom, 30. IV 1567. g. ponovno se priprema za put: ne navodi se kuda će otploviti ali se znade odakle će krenuti: jedna od klauzula osiguranja navodi da »osiguranje počinje kada brod sa Mljeta stigne u Dubrovnik i otplovi iz Dubrovnika«.⁶² Kapetan Stijepo Petrov sa Šipana na Gučetićevo galijunu »San Giovanni Battista« odlazi iz Dubrovnika za Messinu i 17. XII 1569. godine pa osigurava sav teret koji će prevesti do te luke, ali se ne govori koji teret vozi.⁶³

Od ostalih šipanskih pomoraca iz ovog razdoblja nalazimo kapetana Lovra Matkova na navi »Santa Maria della Croce« 15. XII 1563. g. bez posebnih podataka o teretu i putovanju,⁶⁴ a zatim Frana Nikolina Ruska, zapovjednika na Skočibuhinoj navi »Santa Cattarina«, koji 30. VIII 1566. g. krca u Dubrovniku teret s kojim će otploviti za Levant, odakle

⁴⁵ Isto 56 — 1 Svez. 1. marg. bilješka 18. 3. 1564.

⁴⁶ Isto 56 — 1 Svez. 1. str. 116v

⁴⁷ Isto 56 — 1 Svez. 1. str. 186

⁴⁸ Isto 56 — 1 Svez. 1. str. 249

⁴⁹ Isto 56 — 1 Svez. 3. str. 96

⁵⁰ Isto 56 — 1 Svez. 9. str. 71

⁵¹ Isto 56-1 Svez. 9. str. 138

⁵² Isto 56-1a Svez. 8. str. 106

⁵³ Isto 56-1a Svez. 8. str. 155

⁵⁴ Isto 56-1a Svez. 8. str. 138

⁵⁵ Isto 56-1a Svez. 8. str. 160 i 164

⁵⁶ Isto 56-1 Svez. 1. str. 68v

⁵⁷ Isto 56-1 Svez. 1. str. 93v i 96

⁵⁸ Isto 56-1 Svez. 1. str. 137

⁵⁹ Isto 56-1 Svez. 1. str. 209v

⁶⁰ Isto 56-1 Svez. 2. str. 43

⁶¹ Isto 56-1 Svez. 2. str. 96v

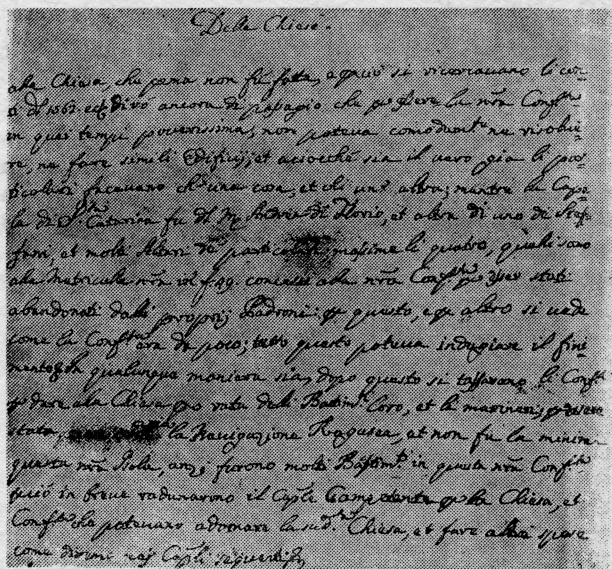
⁶² Isto 56-1 Svez. 3. str. 49v

⁶³ Isto 56-1a Svez. 6. str. 116v

⁶⁴ Isto 56-1 Svez. 1. str. 101

le će dovesti žitarice za potrebe Dubrovnika.⁶⁵ Kapetana Luka Matijina sa Šipana nalazimo 29. XI 1565. g. na navi »Santa Maria delle Grazie«,⁶⁶ kapetana Ivana Franova sa Šipana 23. V 1582. g. kao zapovjednika nave »Santa Maria delle Grazie e San Antonio«⁶⁷ na kojoj se nalazi i 27. X 1582. g.,⁶⁸ kapetana Stijepa Franova 20. XII 1567. g. na zapovjedi nave »San Giovanni Battista«,⁶⁹ a kapetana Toma Ivanova Martino, također sa Šipana, na zapovjedi nave »Santo Spirito e Santa Maria de Loreto« koju opunomoćenci univerzalnih nasljednika Toma i Nikole pok. Antuna Tomova Krivonosovića 12. XII 1582. godine osiguravaju za vrijeme od šest mjeseci za putovanje koje nije pobliže precizirano kao ni teret što će ga tom prilikom prevesti.⁷⁰ Sa navom »Santa Maria delle Grazie« polazi 26. V 1573. g. u Messinu i natrag kapetan Marin Nikolin Bradašić sa Šipana, ne navodi se s kojim teretom ili po koji teret,⁷¹ često spominjani Ivan Nikolin Vukac 13. VIII 1573. g. na galijunu »San Giovanni delle Grotta« vozi kože iz Dubrovnika u Anconu⁷² a Ivan Battista Marinov iz Šipana u zajednici sa Vicom Toma Stjepović (Skočibuha) unajmljuju 17. V 1576. g. brod tipa skirac od Marka Bronze iz Perasta s kojim će iz Appuglie prevesti drvo za gruško brodogradilište.⁷³ U prijevozničkim poslovima kao i poslovima osiguranja više se puta u ovom razdoblju susreće i poznati šipanski brodovlasnik Vice Stjepović Skočibuha: 26. III 1577. g. kao osiguranik za vremensko putovanje u trajanju od šest mjeseci nave »Santa Anunziata« kojom zapovijeda Stijepo Nikolin Rusko sa Šipana,⁷⁴ kao garant 6. VI 1579. g. patrunu nave »San Francesco di Paula« Ivanu Battisti Marina Sagri⁷⁵ sa Šipana, kao kreditor istom zapovjedniku na istom brodu 4. XII 1579. g.⁷⁶ i 29. XII 1579. g. istom zapovjedniku ali sada na navi

»Santa Cattarina« te ponovno 27. I 1580. g. kada nava »Santa Cattarina« krca kože u dubrovačkoj luci koje će prevesti u Messinu.⁷⁸ Navu »Santa Cattarina« susrećemo i tokom slijedećeg razdoblja na raznim plovidbenim zadacima pod zapovjedi raznih zapovjednika sa Šipana: 9. V 1580. g. pod zapovjedništvom Trifona di Luka, za koga se doslovno navodi »da je stanovnik Šipana«, koji plovi iz Dubrovnika za Brindisi s teretom volovskih koža,⁷⁹ zatim 12. IX 1580. g. pod zapovjedništvom Ivana Maria Sagri iz Šipana,⁸⁰ te pod zapovjedi istog kapetana 24. IX 1580. g. kada se kao osiguratelj broda javlja Vice Stjepović Skočibuha sa Šipana koji osigurava brod za šest mjeseci »za sve strane svijeta«.⁸¹ Među ostalim šipanskim pomorcima u ovom razdoblju prisutan je Tomo Franov Sagri koji na navi »Spirito Santo« patruna Jaka Vlahova iz Šipana, 9. V 1577. g. plovi iz Dubrovnika na Cipar po sol za Dubrovnik i Anconu,⁸² zatim kapetan Jaka Vlahov Martolosić na ovoj istoj navi 3. XII 1578. g.,⁸³ kapetan Ivan Agri iz Šipana 18. III 1580. g. na navi »Santa Trinità e San Nicolo«,⁸⁴ zatim patrun Trifone di Luka iz Šipana koji na svoj grip 17. III 1581. g. krca konje u Dubrovniku koje će prevesti u Brindisi,⁸⁵ te ponovno kapetan Ivan Battista Sagri koji se kao osiguranik i zapovjednik 19. VIII 1581. g. priprema da s navom »San Francesco di Paula« otplovi iz Dubrovnika za Valonu i natrag, bez posebne naznake kada će krenuti, s kojim teretom ili po kakav teret,⁸⁶ na osnovi čega možemo zaključiti da se u navedeno vrijeme život šipanskih pomoraca odvijao ustaljenim tokom, bez posebnih događaja: prevozeći terete kako im se pružala prilika i vođeni zajedničkim interesima i idejama za dobrobit pomorstva i zajednice dali su dragocjen doprinos ne samo šipanskom i dubrovačkom pomorstvu već i veličini našeg pomorstva kroz vjekove.



Podatak iz 1562. g. iz kojeg se vidi da su pripadnici bratstva Sv. Marije iz Pakljene (Sudurad) na o. Šipanu trebali doprinositi crkvi i bratovštini srazmjerno brodovima i mornarica koje su imali. Kaže se da je bilo mnogo brodova u ovoj bratovštini...

(Compendio universale delli interessi della Chiesa et confraternità di Santa Maria delle Grazie di Pachgliena di isola di Giuppana a San Giorgio, str. 5)

Iz ovog razdoblja imamo i podatak iz kojeg proizlazi da su braća (odnosi se na bratstvo Svete Marije iz Pakljene u Sudurđu na otoku Šipanu) trebala sudjelovati u opremi spomenute crkve srazmjerno njihovim brodovima i mornarima. Navodi se da je bilo mnogo brodova u ovoj bratovštini, pa je za kratko vrijeme sakupljen odgovarajući iz-

- ⁶⁵ Isto 56-1 Svez. 3. str. 49v
- ⁶⁶ Isto 56-1 Svez. 2. str. 139
- ⁶⁷ Isto 56-1a Svez. 8. str. 108
- ⁶⁸ Isto 56-1a Svez. 8. str. 181
- ⁶⁹ Isto 56-1 Svez. 4. str. 48
- ⁷⁰ Isto 56-1a Svez. 8. str. 213
- ⁷¹ Isto 56-1 Svez. 10. str. 34
- ⁷² Isto 56-1 Svez. 10. str. 50 i 51
- ⁷³ Isto 56-1 Svez. 10. str. 249v
- ⁷⁴ Isto 56-1 Svez. 11. str. 92
- ⁷⁵ Isto 56-1 Svez. 12. str. 260
- ⁷⁶ Isto 56-1 Svez. 13. str. 107v
- ⁷⁷ Isto 56-1 Svez. 13. str. 136v
- ⁷⁸ Isto 56-1 Svez. 13. str. 157
- ⁷⁹ Isto 56-1 Svez. 13. str. 245
- ⁸⁰ Isto 56-1 Svez. 14. str. 66
- ⁸¹ Isto 56-1 Svez. 14. str. 86
- ⁸² Isto 56-1 Svez. 11. str. 160
- ⁸³ Isto 56-1 Svez. 12. str. 124v
- ⁸⁴ Isto 56-1 Svez. 13. str. 195
- ⁸⁵ Isto 56-1 Svez. 14. str. 204
- ⁸⁶ Isto 56-1 Svez. 15. str. 55

nos za crkvu i bratovštinu.⁸⁷ Iz istog izvora (na strani 91) doznajemo da je parok dužan svake sedmice govoriti dvije mise za mrtve (što se susreće i kod drugih bratovština), ali i za pomorce sa Šipana, a zabilježen je i podatak (na strani 15 u istoj knjizi) da je 21. IX 1568. g. donesena odluka od strane bratovštine da Vice Toma Skočibuha može naplatiti sav novac od patruna brodova za dijelove koji pripadaju našoj crkvi i da ih investira u razne dohotke u Napoli, kako mu se bude najbolje činilo i kako je predviđeno u Libro delle Capitolazioni da 1562. in 1610. f^o 6. Na strani 97. ovog istog izvora zabilježen je detalj da je Vice Stjepović-Skočibuha oporučno ostavio sredstva za otkup zarobljenika sa otoka Šipana, a prvenstveno mornara s ovog otoka koji su dospjeli u zarobljeništvo, a ako nema zarobljenih pomoraca tada se ta sredstva namjenjuju siromasima. Taj je legat, prema oporuci, iznosio 700 dukata. Zapisan je i podatak (na strani 10. ove iste knjige) da knezovi (šipanski) ne smiju siliti otočane da im nose njihovu robu od barke do Dvora niti od Dvora do barke, već su jedino dužni da ih prevezu prema običaju koji važi i kako je zabilježeno u Diversi della cancellaria di Giuppana del 1585. f^o 105. To je ono razdoblje (15. i 16. stoljeća) za koga dr Jorjo Tadić kaže da je Šipan bio jedan od glavnih centara dubrovačkog pomorstva. »Mnogo prije nego što su se drugi dijelovi Republike podigli i istakli u pomorstvu, imali su Šipan i Koločep mnoge svoje brodove i čitave generacije sposobnih, iskusnih i preduzimljivih pomoraca.« U razdoblju od 1579. do 1604. godine u sastavu trgovačke mornarice Dubrovačke Republike u službenim knjigama registrirano je 125 jedrenjaka (uglavnom nava i galijuna) za koje su njihovi vlasnici plaćali određene državne pristojbe i takse, među kojima su dva broda bila i sa Šipana.⁸⁸ Prava je šteta što se iz tog vremenskog razdoblja (17. stoljeće) sačuvalo malo podataka, pogotovo izvornih, pa je vrijeme štošta zbrisalo, oštetilo i izmijenilo tako da s mnogim drugim šipanskim temama i ovo razdoblje čeka da se iz prošlosti daleke i zaboravljene otrgne više podataka o tom pomoračkom otočkom svijetu. Međutim, iz onoga što se znade vidi se da je i u to vrijeme pomoračka djelatnost na otoku i dalje prisutna, nešto u skromnijem izdanju i u skladu s odrazom na zbivanja i »tok historijskog razvoja mediteranske pomorske trgovine u 17. vijeku što je znatno utjecalo i na dubrovačko pomorstvo.«⁸⁹

Međutim, Šipan nije samo poznat kao otok brojnih i vrsnih pomoraca, zapovjednika i brodovlasnika već i kao luka gdje se vrše lučke operacije: bilježimo podatak od 14. XI 1565. g. kada Nikola Rado (iz Slanoga), zapovjednik nave »Santa Maria delle Grazie« krca u luci Šipan teret koga će prevesti u Valonu. Teret nije specifičan, a što se osiguranja tiče ono počinje od dana kada otplovi iz Šipana za Valonu.⁹⁰ I Ivan Damjanov de Rosi, vlasnik i zapovjednik barke iz Budve, krcao je 21. II. 1568. g. teret u luci Šipan za Bari, Barlettu ili Manfredoniu,⁹¹ a Vicko Nikolini Brzica kao osiguranik pojavljuje se 5. XII 1573. g. u Luci Šipan gdje se za njegov način krca na navu »Santo Spirito«, kojom zapovijeda Ivan Maria Sagni, teret kože i voska

Tre liste

1. Nome di Dio à buon viaggio, guadagno, et salvamento.
 Marina di pro. biva. si affiana, et uole esser affiancato per tutto quella bona, et grada della Serania, la quale degli infelici Affec^{ti} san dichiarata in et sopra le cre et schianine, leguali la caricato nel porto di S^{to} Spirito a fine per bona la nava novata, et spirito, purcipiata per Honorato Sagni, o per qual si uoghia altro di la persona, egiante, et uole esser affiancato dal di, bon, et punto, et debbe n^obe la caricato purcipiata che con la detto Nave à buon salvamento, aniate tanto in Serania, et tutte salve in terra tanto dichiarate, et bona sans altro, et questo affiancato si fa di ordine ecclesiarca della S^{ta} Chiesa à lo deputat a ragione di 3^o per cento, et uole esser affiancato la grada, pensato, et infotunio, seriano, et humano, possibile et impotibile, imaginabile, et inimaginabile, di acqua, di fuoco, di gelo in nave, di rovelaglia d'omia, et di venici, di uenitore, de Navi, galere, fuste, et altri legri armati, et disarmati, et da ogni altro caso, pensato, et infotunio, quale alle dette n^obe intavenir potesse no eccettuando altro, ponendo gli Affec^{ti} in loco del Affiancato, si come affiancato no sepo. Dichiarando che la detta Nave di dette n^obe possa raggionare portati li vanti, avanti, adietro, d'obba, d'opopia, d'opora

Faksimil dokumenta iz kojeg se vidi da se u luci Suđurađ na Šipanu na navu »Santo Spirito« krca teret za Messinu (Noli e Sicutà 56—1, Sv. 9. str. 210v 25. XI 1573. HAD)

što će ga prevesti i iskrcati u Messini uz dobit od 3 posto.⁹² I u luci Suđurađ na Šipanu (San Giorgio a Giuppana) na navu »Santo Spirito«, pod zapovjedništvom Toma Sagri sa Šipana 23. XI 1573. g. krca se teret svijeca i pokrivača za Messinu⁹³ što sve govori u prilog svestranosti u pomorskom privređivanju na otoku Šipanu čiji su intezitet i razvoj bili mnogo veći nego se do sada vjerovalo. Iz luke Šipanske 4. VIII 1573. g. polazi za Anconu i galijun »San Giovanni delle Grotta«⁹⁴ pod zapovjedništvom Ivana Nikolina Vukca sa teretom platna, a u luci Suđurađ priprema se »Santa Maria della Croce«, navetta od 150 kara nosivosti, pod zapovjedništvom Mata Paskova Lukina sa Šipana da

⁸⁷ Compendio universale delli interessi della Chiesa et confraternità di Santa Maria delle Grazie di Pachliena di isola di Giuppana a San Giorgio. Str. 5.

⁸⁸ Dr Josip Luetić: Dubrovačko brodogradništvo 17. stoljeća. Građa za pomorsku povijest Dubrovnika. Knjiga 3. str. 33.

⁸⁹ V. P. Potemkin: Historija diplomacije. I. svezak. Matica Hrvatska, Zagreb. Zagreb 1951.

⁹⁰ Noli e Sicutà. 56-1 Svez. 2. str. 126

⁹¹ Isto 56-1 Svez. 4. str. 48

⁹² Isto 56-1 Svez. 9. str. 223v

⁹³ Isto 56-1 Svez. 9. str. 210v

⁹⁴ Isto 56-1 Svez. 10. str. 48 i 49

22. X 1574. g. otplovi u Vieste (Italija) po drvenu građu za gruško brodogradilište.⁹⁵ Trgovačkih operacija u šipanskim lukama ne manjka ni u kasnijim razdobljima: 9. X 1576. g. u luci Šipan nalazi se nava »Santa Maria della Vittoria«, kojom zapovijeda šipanski kapetan Ivo Franov Mrčelj, pripremajući se za put u Aleksandriju odakle će za potrebe Dubrovnik dovesti žito... i nava »San Francesco di Paula« 6. XI 1578. g. priprema se za odlazak: njen zapovjednik Ivan Battista di Marco Sagri sa Šipana osigurava brod i teret za šest mjeseci »neprekidno od dana kada otputuje sa Šipana«,⁹⁶ Vice Tomov Mandarello, Šipanjac koji zapovijeda navom »Santa Maria delle Grazie e S. Antonio« priprema se također za isplavljenje sa Šipana: ne navodi se kuda će otploviti ni koji će teret odvesti ili dovesti, ali budući se 23. II 1580. g. sam osigurava protiv zarobljavanja od gusara a osiguranje traje šest mjeseci od dana kada isplovi, radi se o duljem putovanju⁹⁷. ... i Giovanni Battista Sagri sa navom »San Francisco di Paula« otplovit će 7. XI 1581. g. iz »šipanskih voda« kako se doslovno navodi u ugovoru o osiguranju⁹⁸ iz čega proizlazi znatna aktivnost ne samo šipanskih brodova već i luka što šipanskoj pomorskoj djelatnosti u tom vremenskom razdoblju daje obilježje svestranosti, a trgovini tog otoka izvozni karakter.

Među arhivskim dokumentima iz 17-tog stoljeća našli smo ih nekoliko koji se odnose na šipanske pomorce. Tako u popisu brodova vanjadranske plovidbe od 1650. do 1667. godine, koji su plaćali posebne državne takse, među suvlasnicima ili zapovjednicima nalazimo kapetana Marka Ogrizića sa Šipana na pataču »Santa Cattarina« od 68 kara nosivosti, zatim Matka Cvjetkovića na pataču »Santa Maria di Loreto« od 89 kara nosivosti i Mata N. Cvjetkovića na pataču »Santa Maria della Concensione« od 101 kara nosivosti. U popisu brodova koji su plovili izvan granica Dubrovačke Republike kao glavni vlasnik tartane »Madonna di Concensione«, nosivosti 24. kara, zapisan je Vicko Tomov sa Šipana, a galeona »Madonna dell' Loreto e S. Antonio di Padova«, nosivost 25 kara, glavni vlasnik nosivosti 24 kara, zapisan je Vicko Tomov sa Šipana.⁹⁹ Nadalje nalazimo i zabilješku iz koje se vidi da Mato Ogrizić sa Šipana, zapovjednik pulake »Santa Maria e S. Giuseppe«, prijavljuje 15. VII 1643. godine pomorsku nezgodu jednako kao i Mato Markov, zapovjednik gripa »Madonna del Carmine« koji je 28. 5. 1660. godine prijavio pomorsku nezgodu koju je pretrpio njegov brod.¹⁰⁰ U godini 1676. bilježimo detalj da galijun kojim zapovijeda Ivan Gazivoda sa Šipana plovi iz Dubrovnik za Veneciju,¹⁰¹ zatim detalj da 27. veljače 1677. godine Senat prihvata molbu kapetana Mata Cvjetkovića (sa Šipana) da mu dade prednost pri krcaanju tereta u dubrovačkoj luci,¹⁰² da je trabakula patruna Nika Murata godine 1710. zaposlena na plovidbenom zadatku na liniji Dubrovnik — Puglia¹⁰³ i tako dalje. Dubrovačka trgovina, a s tim u vezi i pomorska privreda, u prvoj polovini 17. stoljeća, zbog novonastalih prilika, prolaze stanovitu krizu tražeći novi put i prikladnije uvjete za svoju pomorsko-trgovačku aktivnost. Na taj razvoj utje-

cao je uz navedeno i ostalo i poznati potres iz 1667. godine koji je ostavio teške tragove i u dubrovačkom pomorstvu. Oslabio je i brodograđevni obrt: gradi se manje brodova i manje veličine — najveći ne prelaze 300 kara — a kasnije i manji, a i pomoraca je manje, posebno sa dubrovačkih otoka: dok je u 16. stoljeću broj pomorskih kapetana u Dubrovniku bio veći od broja brodova (oko 250), a dosta je pomorskih kapetana u to vrijeme bilo i sa Šipana,¹⁰⁴ dotle su u ovom razdoblju pomorci (pa i sa Šipana) u manjini.¹⁰⁵ Takovo stanje potrajalo je sve do kraja 17. stoljeća do kada je i dubrovačka tranzitna trgovina vrlo skromna.¹⁰⁶ Ali već početkom 18. stoljeća sva aktivnost Dubrovačke Republike ponovno se usmjerava na pomorstvo. Iako su u tom razdoblju imali dosta neprilika (političkih) ipak su plovili i trgovali razvijajući te djelatnosti sve više pa su toliko napredovali da je to bilo zapaženo i na Zapadu i na Istoku. Navodi se da je tada dubrovačko brodarstvo zapošljavalo oko tisuću pomoraca,¹⁰⁷ među kojima ih je poprilično i sa Šipana, koji svoja sredstva ponovno i sve više ulažu kao karatisti (suvlasnici) u brodove, u čemu se posebno ističu šipanski kapetan Baldo Burić, brodski pisar Rafaelo Boroje i izvjesni Marko Tomašević sa Šipana koga ne nalazimo kao aktivnog pomorca u popisima šipanskih pomoraca.¹⁰⁸

Među šipanskim pomorcima u razdoblju od plovine 18. stoljeća pa do smjene stoljeće i dalje od pada Dubrovačke Republike, čija su imena zabilježena u službenim knjigama¹⁰⁹ i dokumentima, kapetan Baldo Burić zaslužuje više prostora: njegov životni put od mornara do kapetana i brodovlasnika sličan je mnogim drugim u to vrijeme, ali s tom razlikom što je njegov uspon bio brži i što ga kao kapetana i brodovlasnika dulje pratimo u arhivskim knjigama i dokumentima. Prvi put ga susrećemo 1780. godine kao brodskog gvar-

⁹⁵ Isto 56-1 Svez. 10. str. 105

⁹⁶ Isto 56-1 Svez. 10. str. 105

⁹⁷ Isto 56-1 Svez. 13. str. 174

⁹⁸ Isto 56-1 Svez. 15. str. 112v

⁹⁹ Dubrovačko pomorstvo 1852. 1952. Dubrovnik. str. 197.

¹⁰⁰ Dr Jozo Luetić: Građa za pomorsku povijest Dubrovnik. Dubrovačko brodogradnje 17. stoljeća. Knjiga 3. str. 77.

¹⁰¹ Isto. str. 99.

¹⁰² Isto. str. 137.

¹⁰³ Diversi de Notariae 26/142. Str. 2. DAD.

¹⁰⁴ Dr Jozo Luetić: Mornarica Dubrovačke Republike. Dbk. 1962. str. 47.

¹⁰⁵ Isto. str. 68.

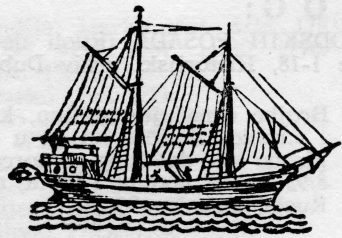
¹⁰⁶ Sicurtà di Notaria za 17. stoljeće. DAD.

¹⁰⁷ Dr Josip Luetić: O pomorstvu Dubrovačke Republike u 18. stoljeću. Građa za pomorsku povijest Dubrovnik. Knjiga 2. Str. 15.

¹⁰⁸ Vendite di Caratti (Navigazione) od 1799. do 1810. DAD.

¹⁰⁹ Ruoli di Bastimento. (Popis brodova s momčadi i vlasnicima). Serija 56—9, knjige od 1 do 18. Prvi broj označava godinu, drugi knjigu Ruola, a treći stranicu na kojoj je zabilježeno ime dotičnog pomorca. Uz imena za koja nisam siguran da su točno zapisana, s obzirom na neujednačenost ortografije kojim su pisana, označio sam ih znakom »?«.

diana (Ruoli knjiga 5. str. 54), zadnji put se u jednoj presudi od 22. veljače 1814. godine spominje i njegovo ime¹¹⁰, a u međuvremenu je kapetan na kekiji »S. Giuseppe e Maria« (24. I 1785. Knj. 6. str. 129), na pulaki »La Sacra Famiglia« (28. V 1789. Knj. 7. str. 121), na istom brodu je i 28. I 1798. (Ruoli Knj. 12. str. 23. v.) kao i početkom 1800. godine. U slijedećim godinama ne susrećemo ga da plovi ali se susreće u pomorskim transakcijama¹¹¹: tako je zabilježeno da je 1. VI 1801. g. prodao tri karata vlasništva u nekom brodu u kome je bio suvlasnik, a u kupnjama datiranim 28. II 1802., zatim 10. VI 1802., 6. VII 1802., 13. XI 1802., 24. I 1803. i 26. VI 1803. kupio je ukupno deset karata suvlasništva u raznim brodovima. Dosta sličnosti s njime ima i kapetan Miho Burić (nismo mogli utvrditi da li je u srodstvu sa kapetanom Baldom Burićem): godine 1780. plovi kao mornar, (Knj. 5. str. 89), godine 1789. je nostromo (Knj. 7. str. 121) a 22. IV 1793. godine susrećemo ga kao kapetana na pulaki »La Sacra Famiglia« (Knj. 7. str. 63. v.) na kojem se brodu nalazi i 8. II 1800. g. (Knj. 13. str. 5. v.). Zatim plovi kao kapetan na brigantinu »S. Cattarina« (19. VI 1802. Knj. 15. str. 20) a zatim na pulaki »Regina Ester« 8. VIII 1804. godine (Knj. 16. str. 65). I on se bavi transakcijama pa je 21. X 1800. godine prodao 2 i po karata u brodu kojim je zapovijedao (»La Sacra Famiglia«), a 18. VI 1802. godine kupio je dva karata u nekom drugom brodu.



Ostali pomorski kapetani sa Šipana u spomenutom razdoblju su:

Kapetan Baldasar Tomašić na kekiji »Il Vigilante« u kojem brodu ima pet karata udjela. (18. VI 1779. g. i 26. III 1783. g. Knjiga 5. str. 23. v. i Knj. 6. str. 55).

Kapetan Antonio Ogrizić na kekiji »Il Vigilante« 13. II 1785. (Knj. 7. str. 1).

Kapetan Ivan Boroje na kekiji »Madonna Santissima del Rosario«. Na tom brodu plovio je od 19. I 1794. (Knj. 8. str. 95) do 18. III 1802. g. (Knj. 15. str. 7. v.).

Kapetan Nikola Tomašić na kekiji »Il Vigilante« 2. VIII 1786. (Knj. 7. str. 41. v.). Na istom brodu je i 22. II 1790. g. (Knj. 7. str. 151. v.) kao i 24. IV 1794. godine (Knj. 8. str. 113), a zatim je kapetan na brigantinu »La Sacra Famiglia« (27. IV 1796. Knj. 10. str. 9.) u kome ima četiri karata udjela. I 25. I 1800. (Knj. 12. str. 112. v.) na istom je brodu.

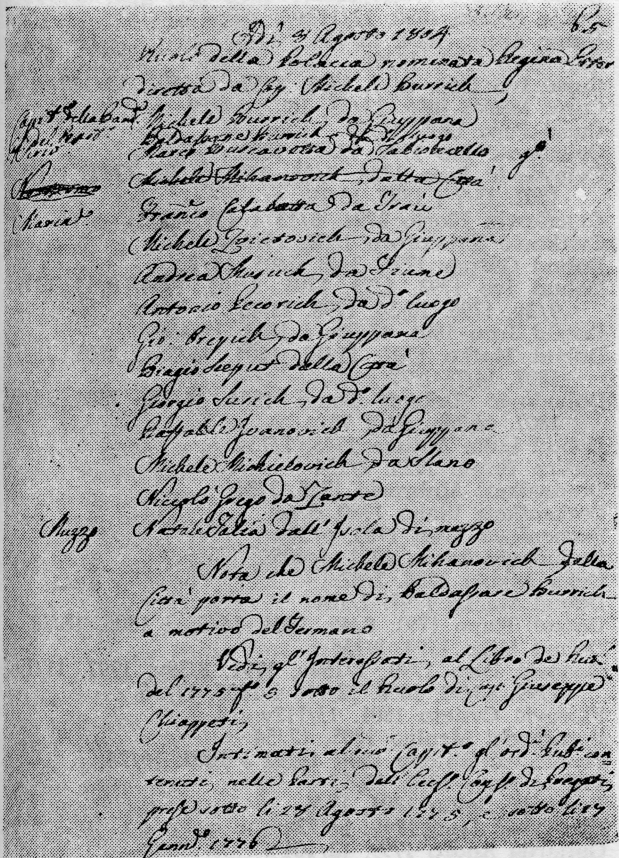
Kapetan Antun Tomašić na kekiji »Il Vigilante« gdje ga susrećemo 26. X 1795. (Knj. 9. str. 51), zatim 23. II 1798. (Knj. 12. str. 25. v.) kao i 26. II 1800. godine (Knj. 13. str. 13), nakon čega je zapovjednik pulake »La Speculatrice« 23. XI 1804. g. (Knj. 17. str. 22. v.).

Kapetan Stijepo Maždin na brigantinu »Il Generoso« godine 1806. (Knj. 18. str. 20).

Kapetan Marko Murat na kekiji »Santissima Trinità« 26. V 1807. (Knj. 14. str. 59.) i

Kapetan Vičko Murati »Fortunić« na pulaki »Madonna del Rosario e S. Biagio« 24. II 1788. g. (Knj. 7. str. 84).

Osim pomorskih kapetana u ovom istom razdoblju velik je broj Šipanjaca i u drugim pomorskim zvanjima: brodskih pisara bilo je 17 među kojima je Rafaelo Boroje poznat i po transakcijama: 29. I 1804. g. kupio je 4 i po karata, 12. IV 1804. pola karata, 4. VI 1804. godine četiri karata i 25. VIII 1805. godine jedan karat suvlasništva u raznim brodovima,¹¹² nostromo je bilo osam, patruna jedan, ekonom a tri, gvardijana sedam, pilota dva, kormilara jedan te brodskih dječaka (»malih«) 14 što je također velik broj pogotovo kada se uspoređi s drugim pomorskim područjima izvan grada, a mornara je najviše: točno dvije stotine!



Faksimil popisa brodske momčadi na pulaki dubrovačke zastave »Regina Ester« pod zapovjedništvom kapetana Miha Burića iz Šipana. Na brodu se nalaze još tri mornara sa Šipana. (Ruoli de Bastimenti 56—9, Sv. 16. str. 65 HAD)

¹¹⁰ Diversi di Giuppana. Ser. 68,3 b. Svezak 1. 1814—1815. str. 55.

¹¹¹ Vendite di Caratti. Ser. 56—10. Postoji samo jedna knjiga u DAD, obuhvaća razdoblje od 1799. do 1810. g. Knjiga nije paginirana. Nisu zabilježena ni imena brodova na koje se odnosi kupnja ili prodaja brodskih dijelova (karata).

¹¹² Isto.

P R I L O G :

POPIS BRODSKIH POSADA (Ruoli de Bastimenti 56-9, knjige 1-18, Historijski arhiv Dubrovnik)

Napomena: Brojke označuju: godinu, knjigu Ruola i stranicu dotične knjige u kojoj je zapisano ime dotičnog pomorca. Npr. 1794. 8/95 znači: godina 1794-ta, osma knjiga Ruola, stranica 95-ta.

Pisari:

Boroje Ante 1804. 16/52
Boroje Antuna Ivan 1799. 5/41
Burić Gašpar 1784. 6/119
Boroje Rafaelo 1785. 7/1 i 1786. 7/41v
Curić Baldo 1799. 12/78v i 1803. 16/3
Dobud Ivo 1793. 8/73, 1794. 8/103, 1794. 8/152, 1799. 12/63v, 1800. 12/5v, 1800. 13/66v, 1801. 13/93 i 13/99, 1803. 16/8v, 1805. 17/51 i 1807. 14/74
Goravica Frano 1804. 16/55v
Goravica Vlaho 1799. 12/59, 1788. 7/102, 1790. 7/158
Ivanković Rafo 1798. 12/23v, 1800. 13/66v, 1801. 13/123, 1804. 16/6
Klarić Miho 1800. 12/112v
Murati Ivan 1783. 6/51
Marmić Ivo 1785. 7/16
Ogrizić Niko 1804. 17/5v
Stijepčević Baldasar 1777. 4/91
Spalierko Ivan 1793. 8/63v
Strbinić Ivo 1800. 13/17v
Tomašić Baldasar 1779. 5/36

Patrun:

Cvjetković Miho 1807. 14/60

Nostromo:

Andrijas Petar 1784. 6/94
Burić Baldo 1780. 5/87v
Domeniketi Vlaho 1780. 5/66
Goravica Vlaho 1783. 6/57
Ogrizić Antun 1781. 5/105 i 1783. 6/61
Rusin Marko 1791. 7/190
Tomašić Melko 1790. 7/151v, 1800. 13/13
Tomašević Nikola 1777. 4/53, 1800. 13/13

Ekonom:

Burić Pavo 1783. 6/72, 1797. 11/5
Papa Pero 1795. 9/10, 1800. 13/55
Višesović Miho 1788. 7/88

Gvardijan:

Burić Pavo 1779. 5/23v
Burić Baldo 1780. 5/54
Fortunić Vicko 1801. 13/113v
Goravica Pero 1775. 3/35, 1795. 9/51
Lepri Antun 1790. 7/165v i 1795. 9/30
Papa Frano 1789. 7/102, 1790. 7/151v, 1795. 9/15
Đurović Petar 1795. 9/51

Pilot:

Murati Vicenco 1783. 6/72
Strbinić Ivo 1805. 17/49

Kormilar:

Stjepović Vicko 1797. 11/48, 1801. 13/73v, 1803. 16/27, 1804. 17/5

Kalafati:

Kuculo Antun 1755. 2/60v
Kusalović Antun 1769. 3/119
Vinzo Antun 1755. 2/145

»MALI« (Muzzo)

Dobud Pero 1805. 17/59
Hrstalo Ivo 1804. 16/52
Ivanković Luka 1800. 13/67
Krelić Marin 1799. 12/62
Martin Vicencov 1755. 2/3v
Maroević Paolo 1755. 2/122

Muratović Vicko 1775. 3/43
Ogrizić Antun 1785. 7/1
Padela Đorđo 1791. 8/46?
Paskoje Pasko 1799. 12/70
Rasja Miho 1798. 12/23v?
Rusin Miho 1798. 12/23v?
Tonković Baldo 1755. 2/18
Đanović Ivan 1794. 8/95

Mornari

Antunović Anto 1799. 12/59
Arkulin Pero 1804. 16/52
Antun Marinov 1755. 2/10v
Andrijaši Vicko 1786. 7/55v?
Andraši Vicenco 1791. 8/31
Baluch Ante 1802. 15/7v
Boroje Ante 1796. 10/8v, 1799. 12/59, 1800. 13/13v i 58v, 1802. 15/7
Boroje Pero 1802. 15/7v
Burić Božo 1805. 17/44v i 17/55v
Burić Ivo 1803. 15/48
Burić Marko 1797. 11/45, 1788. 7/86 i 1800. 13/6v i 13/63
Burić Pavo 1797. 11/5
Buteri(n) Tonko 1791. 8/16, 1793. 8/64, 1794. 8/140 i 1797. 11/30
Butjerić Anto 1799. 12/59
Butijer Marko 1798. 12/21
Buturović Tonko 1797. 11/6v,
Butor 1804. 16/44
Bogić Gašpar 1745. 1/80
Boroje Paolo 1775. 3/78
Burić Marin 1769. 3/129v
Bararić Nikola 1769. 3/143v
Burović Gašpar 1780. 5/54
Beglia Jakov 1783. 6/81
Božović Baldasar 1785. 6/129v
Butor Marko 1795. 9/25, 1794. 8/113
Burić Mato 1796. 10/42
Burić Miho 1797. 11/28v
Bakia Nikola 1800. 12/112v
Butor Antun 1804. 16/43
Car Niko 1803. 15/61
Curić Ivo 1783. 6/17, 1791. 8/57v i 1802. 13/140v
Curić Melko 1800. 13/33, 1807. 14/59
Curić Pero 1805. 18/15
Cvjetković Ivo 1799. 12/92, 1802. 15/36
Cvjetković Pero 1788. 7/85, 1791. 8/50, 1797. 11/45 i 1802. 15/7 i 1802. 15/19
Cvjetković Florio 1794. 8/13 i 1795. 9/51
Cvitić Kristoforo 1802. 15/36v
Dobud Gašpar 1775. 3/43, 1805. 18/2v
Dobud Ivo 1793. 8/73, 1794. 8/103, 1794. 8/152, 1795. 9/3v, 1796. 10/36, 1798. 12/22
Dobud Jožo 1801. 13/99v i 1803. 15/45v
Dobud Matko 1797. 11/12, 1804. 16/55v, 1805. 18/13, 1807. 14/75 i 77
Dobudović (Dobud) Tomo 1804. 16/55, 1806. 18/30, 1807. 14/68v, 71 i 75
Dobud Luka Antuna 1745. 1/73v
Dušica Frano 1755. 2/254
Domeniketi Ambrozio 1755. 3/81
Domeniketi Vlaho 1780. 5/66
Domeniketi Ivan 1783. 6/24v
Dobudović Antun 1781. 5/105
Delia Nikola 1786. 7/82
Dobud Marko 1791. 7/184
Dobud Tomo 1791. 8/46, 1804. 16/55 i 1806. 18/30
Dobud Miho 1794. 8/135
Đanović Pero 1790. 7/159v, 1791. 8/39v, 1797. 11/19v, 1799. 10/92, 1800. 12/118 i 1805. 17/36
Fiorović Cvijeto 1801. 13/112v
Franceschi Menigo 1805. 17/54
Franičević Stijepo 1801. 13/92 i 1803. 16/24
Franić Anto 1800. 13/55
Fortunić Baldo 1804. 17/6
Franković Ivan 1745. 1/172v
Galjarda Andro 1799. 12/104
Gazivoda Antun 1799. 12/55v
Gazivoda Baldo 1802. 15/7 i 15/19v
Gazivodić (Gazivoda) Tomo 1800. 13/59, 1802. 15/30, 1805. 18/14 i 1745. 1/174

Gegović (Glegović) Božo 1799. 12/117, 1801. 13/118
 Glavić Gašpar 1801. str. 87v i 1804. 16/35
 Glavić Ivo 1798. 12/22 i 1791. 8/55
 Glavić Pero 1804. 17/6
 Goravica Marko 1800. 13/5v i 13/66v, 1804. 16/35v
 Grbić Niko 1799. str. 107, 1801. 13/116v
 Griskii (Grizić) Niko 1800. 13/5v i 13/66v
Galinović Tomo 1745. 1/141v?
 Gazivodić Ivan 1755. 2/Lo7v
 Goravica Nikola 1755. 2/180
 Glavić Vičko 1775. 4/4
 Goravica Miho 1779. 5/36
 Gazivoda Frano 1780. 5/88
 Goravica Petar 1785. 7/1 i 1790. 7/151v
 Gazivoda Andro 1793. 8/76v i 1794. 8/151
 Ganbić Nikola 1800. 12/107
 Gasparić Frano 1807. 14/59
 Hreljić Miho 1800. 13/5v i 13/66v, 1802. 13/129
 Ivanković Ivo 1802. 15/26
 Ivan Pavov 1755. 2/15v
 Ivušić Jozo 1795. 9/16v
 Jakobić Vice 1797. 11/5
 Kalafatović Ante 1804. 16/56
Kalce Božo 1804. 16/52?
 Kola Antun 1799. str. 82, 1800. 13/31, 1801. 13/90v
 Koporčić Pero 1799. 12/77v, 1803. 16/1
 Kosović Pero 1806. 14/43
 Kovač Pero 1798. 12/25v, 1800. 13/13
 Krelić Antun 1804. 16/43v
 Krelić Miho 1799. 12/62
 Kreso Niko 1799. 12/59 i 1802. 15/7v
Kristović Kristo 1802. 15/36v
Kulundžija Niko 1797. 11/6v
 Kristo Jakovljević 1745. 1/103v
 Koporčić Paolo 1755. 2/15, 1795. 9/11v
 Kozević Ivan 1755. 2/78v
 Kuvelić Baldasar 1785. 7/16
 Kuvelić Đorđo 1785. 7/16
 Koporčić Ivan 1791. 8/51, 1794. 8/136
 Kalvoda Baldasar 1795. 9/62
 Lovnić Jakov 1807. 14/62
 Lunardini Frano 1755. 2/254v
 Lunardini Evangelio 1775. 3/93
 Lupi Petar 1783. 6/14v
 Lupi Krista Ivan 1785. 7/30
Lupi Jakov 1791. 8/17
 Malatesta Frano 1800. 13/13
 Marković Antun 1805. 17/38v
 Maroje Nikola 1797. 11/33, 1799. 12/65
 Marunčić Baldo 1807. 14/59
 Milić Pavo 1802. 15/7 i 15/19v, 1805. 17/35v i 1806. 18/20
 Murat Pavo 1798. 12/36v
 Muratti Miho 1799. 12/55v
 Muratti Vlaho 1797. 11/45, 1804. 17/6, 1788. 7/84
 Murati Vičko 1783. 6/60, 1794. 8/133, 1802. 13/129 i 1803. 16/1
 Murati (Muratović) Marin 1799. 12/100, 1801. 13/125v, 1802. 15/55v i 1806. 18/30
 Murati Petar 1745. 1/189
 Mandoflija Stjepan 1755. 2/127v
 Marinović Antun 1755. 2/189v
 Maroje Marko 1775. 3/68
 Murati Marin 1775. 4/46, 1784. 6/66, 1794. 8/136, 1795. 9/44v
 Mamić Ivan 1783. 6/4v
 Murati Frano 1783. 6/83
 Murati Jakova Paolo 1795. 9/39v
 Murat Paola Marin 1795. 9/43
 Nikola Petrov 1745. 1/114
 Nasin Marko 1794. 8/101
 Orepčić Antun 1791. 8/55, 1799. 12/59, 1804. 16/55v
 Orepčić Ivo 1798. 12/27, 1800. 6/67, 1804. 16/65
 Orepčić Tomo 1790. 7/158, 1796. 10/25, 1797. 11/8, 1802. 15/7v, 1803. 15/46v
 Ognizić Marin 1794. 8/95, 1799. 12/84, 1801. 13/118v, 1802. 15/6
 Ognizić Antun 1755. 2/72v
 Palunko Pavao 1803. 15/57
 Papa Marin 1785. 7/21, 1800. 13/13, 1806. 14/43
 Pasarić Frano 1807. 14/60
 12/59, 1803. 15/61

Perdija (Pendija) Marko 1791. 8/16, 1793. 8/64, 1794. 8/140, 1795. 9/13, 1797. 11/30, 1798. 12/34, 1799. 12/59, 1803. 15/61
 Pasqualis Marko 1745. 1/11
 Palunko Miho 1745. 1/154v
Papa Paolo 1755. 2/180v
 Papa Nikola 1755. 2/195
 Paolo Marojević 1775. 3/52
 Palunčić Stijepo 1780. 5/96v
 Palunko Stijepo 1785. 7/38
 Pavlić Marin 1788. 7/89
Parčić Marko 1796. 10/9
 Malatesta Vlahov Luka 1745. 1/13
 Marinović Antun 1775. 3/103
 Marić Paolo 1777. 4/58
 Murati Pavao 1789. 7/121
 Murati Marin 1791. 8/51, 1794. 8/110
 Murati Stefano 1796. 10/11
 Jozović Nikola 1745. 1/19
 Jozović Petrov Nikola 1745. 1/54
 Jozović Baldo 1778. 7/86
 Đurđević Mato 1790. 7/177v
 Radović Ivo Ivov 1805. 17/56
 Repić Ivo 1798. 12/27, 1800. 13/5v i 13/66v
 Rusin Božo 1796. 10/20, 1800. 13/70v
 Rusin Frano 1801. 13/105v, 1805. 17/29v
 Rusin Luka 1805. 18/15v
 Rusin Miho 1804. 17/5v
 Repić Tomo 1775. 3/123
 Rusin Ivan 1784. 6/121v
 Repić Ivan 1790. 7/151v
 Rosović Baldo 1790. 7/164v
 Repić Antun 1795. 9/51
 Simić Anto 1799. 12/55v
Sipa Luka 1800. 12/112v
 Stjepović Ivo 1802. 15/24, 1803. 15/54v, 1805. 14/36, 1807. 18/33
 Supivoda Tomo 1799. 12/59
 Stjepović Đorđe 1745. 1/189
 Stjepan Ivanov 1755. 2/3v
 Stjepčević Baldo 1755. 2/184v
 Stjepan Marko 1786. 7/82
 Stjepanović Petar 1795. 9/12
 Stjepović Vičko 1801. 13/117, 1804. 16/55v
 Simović Stefano 1803. 16/3v
 Štrbinčić Niko 1805. 17/49
 Špica Kristo 1785. 7/13, 1795. 9/11v
 Tomašić Jozo 1802. 12/112v
Tonković Antun 1802. 13/140v, 1796. 10/9
 Tomašić Baldo 1755. 2/18
 Tomašević Baldo 1755. 2/244
 Tomašić Vičko 1779. 5/23v
 Tomašić Antun 1785. 7/1
 Tomašević Antun 1785. 7/31v
 Tomašić Petar 1790. 7/151v
 Tutor Marko 1795. 9/51
 Vuković Jakov 1785. 7/39v, 1807. 14/55v i 14/60
Urđević Božo 1785. 7/38
 Vitesović Đorđo 1769. 3/123v
 Vugličević Ivan 1779. 5/44
 Vukašić Jakov 1788. 7/84
 Vitesović Miho 1791. 8/10v
 Vuković Ivan 1794. 8/151
 Zec Jozo 1803. 16/4, 1804. 16/45
 Zec Antun 1779. 5/8v
 Žile Đorđo 1790. 7/161

◇ ◇ ◇

Pomorskim transakcijama bavili su se sa Sipana još i Ivan Matković, Marko Tomašević, Marin Muratti, kapetan Antun Tomašić, Mato Vuković i Ivan Vuković¹¹⁸ koji iako nemaju veći broj karata u brodovima vrijedni su pažnje jer svjedoče o shvaćanju i kod »običajnih« ljudi u starom Dubrovniku

¹¹⁸ Isto.

da su sredstva plasirana u pomorstvo najkorisnija investicija.¹¹⁴

I kad je sve ukazivalo da će dubrovačko, a time i šipansko pomorstvo ponovno snažno krenuti tradicionalno utrtrim stazama ka svojoj trećoj renesansi, uslijedila su burna vremena koja su potresla Evropu. Zajedno sa trubama Napoleonovih ešalona riječ revolucija najčešće se čula pa su i kopneni i pomorski putovi postali sve nesigurniji. Istina, propašću Venecije Dubrovčani su se oslobodili ne samo političkog protivnika koji im je kroz duga stoljeća zagorčavao život već i jakog takmaca u pomorskoj plovidbi i trgovini, pa sada bez opasnosti od mletačkog lava, koji je pred Napoleonom nemoćno spustio krila, plovi prilično snažna dubrovačka trgovačka mornarica od 277 jedrenjaka sa 25.512 kara nosivosti,¹¹⁵ na kojima kao zapovjednike (prema prezimenima) prepoznajemo i šipanske kapetane K. Lupi, J. Domeniketi, M. Burić, K. Butjerić i S. Lupi kao posljednje odbljeske jedne protekle slave.

Jer, na evropskoj političkoj sceni događaji su se brže odvijali nego su ih stari Dubrovčani predvi-

đali: u političkoj nestaloženosti tog vremena zatajila je vjekovima vješta dubrovačka diplomacija. Uradili su, istina, sve da im Francuzi budu neposredan susjed a ne okupator pa ih nastoje odvratiti od namjere da pređu preko dubrovačke teritorije na putu za Boku: čak su i uvjereni da su u tome uspjeli iako je u stvari sve već tada bilo riješeno.

Napoleonove čete stigle su pred dubrovačke zidine...

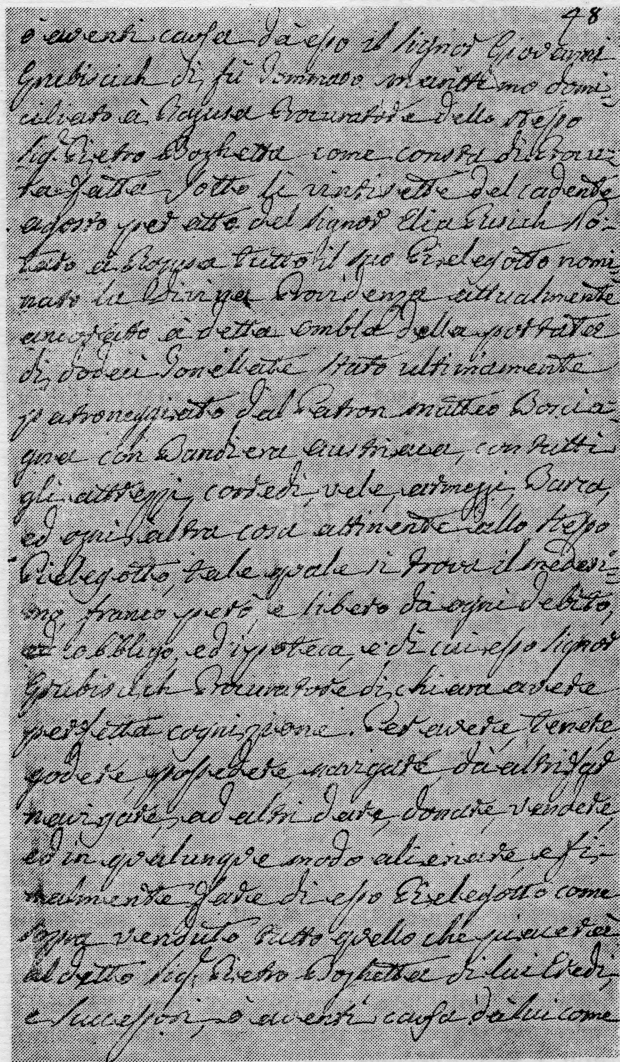
Rascvali svibanj te 1806. godine, pun magičnih kontrasta u ovom kraju, bio je najtužniji mjesec u hiljadugodišnjem postojanju Dubrovačke Republike.

Grandiozni tvrđavni sustav nije pružio otpor i jedna država, jedno vrijeme i jedan svijet otišli su u nepovrat.

I ponosno dubrovačko brodovlje spustilo je jedra¹¹⁶ jer se nekad moćna trgovačka flota smanjila na svega 49 brodova. Ni kancelijeri nisu više tako pedantni u bilježenju pomorskih (i drugih) događaja pa je prilično teško pratiti što se sve događalo u to vrijeme na dubrovačkoj pomorskoj sceni, mada se navodi da je Dubrovnik i tada još uvijek pokazivao veliku životnu snagu,¹¹⁷ a to bi trebalo da znači i pomorsku jer se u pomorstvu i oko pomorstva uvijek u Dubrovniku sve vrtjelo.

Francuska okupacija Republike Dubrovačke nije dugo trajala, ali su se dugo osjećale njene posljedice.

Ugovorom u Schönbrunnu 1809. godine Napoleon je osnovao »Ilirske pokrajine« u čiji je sastav ušla i Dubrovačka Republika što je u pomorskom privređivanju (i ne samo njemu) u ovom dijelu Jadrana kompliciralo i onako složenu situaciju. Rigorozna pomorska blokada koju je Napoleon provodio u to vrijeme da bi onemogućio svaku vezu Austrije s Englezima, dovela je do krize u pomorskom privređivanju. Plovidba po moru postala je nesigurna i silom prilika ograničena na najmanju mjeru, a vojne vlasti su često vršile rekvizicije brodova za ratne svrhe, što nije mimoišlo ni šipanske pomorce: patruna Petra Koporičića iz Šipana, zapovjednika trabakule »L'anime del Purgatorio« »di bandiera Ragusea« 30. IX 1806. godine francuske su vlasti prisilile da ukrca na svoj brod oružje i municiju, a u Cavtatu hranu i vodu i da sve to preveze u Molunat za francusku vojsku.¹¹⁸ Zajedno s njime kao mornari plovili su na toj trabakuli Luko Jež i Luko Muhoberac. Pa ipak se i u takovim uvjetima plovi: dubrovački pomorački duh odgajan i stvaran kroz stoljeća nikada i ništa uništilo nije pa drugačije nije ni ovog puta. Ako je udarac i bio strašan ipak nije smrtonosan pa tinja nada da će i ova francuska nevolja proći, što nije bila i jedina



Detalj (faksimila) ugovora o prodaji pielegotta »La Divina Providenza« nosivosti 12 tona... (Diversi Giuppana, Mezzo, Calamotta, Ser. 68, 3b, Sv. 1. 1814—1815, str. 48)

¹¹⁴ U Gradi za pomorsku povijest Dubrovnika, Knjiga 2. Dubrovnik 1959. g. na str. 83. u popisu pomoraca registrirano je ukupno 25. pomoraca sa Šipana

¹¹⁵ Stjepan Vekarić: Podaci o dubrovačkim brodovima za vrijeme i nakon francuske okupacije. Anali JAZU. God. II. str. 361.

¹¹⁶ Isto. str. 366.

¹¹⁷ Dr Vinko Foretić: Povijest Dubrovnika do 1808. Knjiga II. str. 466.

¹¹⁸ Assamblee — Consolato di mare: 56 — 4, Svezak 13. 1804 — 1808. Fo 135.

iluzija kojom su se mnogi u to vrijeme tješili. Tako i patrolni Frano Malatesta »da Giuppana«, zapovjednik braceri »Madona delle Grazie« 2. X 1809. godine plovi sa Šipana u Dubrovnik,¹¹⁹ a susrećemo u istim izvorima i Nikolu Curića sa Šipana kao člana Assemblée — Consolato di mare, poznate institucije Dubrovačke Republike u čitavom pomorskom svijetu, koji je kao pomorski stručnjak sudjelovao u radu te institucije u poslovima pomorskih havarija.¹²⁰ Na put za Krf sprema se i braceri »Madona del Rosario«, šipanskog brodovlasnika Jaka Vukovića, pa njen zapovjednik Baldo Gazivoda, također sa Šipana, traži dozvolu za taj put.¹²¹ Po svojoj prilici dozvolu je dobio jer Balda Gazivodu kao zapovjednika, te Jaka Vukovića i Iva Dubelja kao unajmitelje, nalazimo na Krfu uz marginalnu bilješku da je patrolni Gazivoda — pobjegao!¹²² O razlozima njegovog bijega se ništa ne navodi, ali nije isključeno da se jednostavno više nije želio vraćati u Dubrovnik gdje su Francuzi sve više ispoljavali svoje prisustvo ponašajući se kao jedini gospodari. Zbog toga Dubrovčani nisu voljeli Francuze, a po jednoj narodnoj pjesmi iz tog vremena na Šipanu nisu ni Šipanci,¹²³ pa se vjerojatno zbog toga i šipanski kapetan odlučio da dezertira umjesto da poslušno izvršava francuske naloge. Dubrovčani su Francuzima na dušu pripisivali i sve što se tada nevaljalo dešavalo, bez obzira da li su oni bili direktni krivci ili ne, što nije ni čudo jer su ih oni izbacili iz njihovog stoljećima iznijansirano mira kojeg sada, kada su tu Francuzi, više nigdje ne nalaze pa s dubokim osjećajem nezadovoljstva još se više povlače u sebe i u svoje dvorce, među kojima i u one na Šipanu,¹²⁴ dostupne samo vrlo malom broju ljudi, provodeći strogo odmjeren, jednostavan i monoton život u brizi kako da sačuvaju ono što se još spasiti dade. A to su u prvom redu imanja i brodovi u koje su bili i uloženi njihovi najveći novci pa su odatle stizali i najveći prihodi. Ali i pored upornog traganja nismo, na žalost, mogli ući u trag podacima koji bi o pomorstvu u tom razdoblju nešto više kazali, a nadasve o kraćem razdoblju kada su poslije Francuza na Šipanu boravili Englezi, što je neizvjesnost u pogledu ponovnog uspostavljanja Dubrovačke Republike i oživljavanje pomorstva učinilo još većom.¹²⁵ U to vrijeme u evropskom pomorstvu (poslije pada Napoleona) nastupilo je razdoblje visoke konjunktore: praktično sve što je morem moglo plovidi donosilo je dobit, a dubrovački pomorci, jednako kao i oni sa Šipana sada sve više s rezignacijom očekuju da drugi riješe njihovu sudbinu. To razdoblje u pomorstvu otoka Šipana posao je posebne studije, pa do tada zabilježiti ćemo svega nekoliko detalja koje smo u izvorima našli a koji, makar i u malome, svjedoče da je i tada pomorska aktivnost ipak bila prisutna. Prodaje se brod, što i nije posebno značajno, ali u pomanjkanju drugih podataka, vrijedno je pažnje: riječ je o pelegu »Dobar drug« koji je 24. IX 1814. godine promijenio vlasnika: Nikola Masleić (za koga nismo uspjeli utvrditi odakle je) prodao je Matu Jakšiću 20 tona nosivosti velik brod sa svim »atracima« koji mu pripadaju za 150 »Talari Imperiali senza spada«.¹²⁶ Riječ je o manjem

brodu jer pelega (peliga, pielego) ima i većih sve do 40 pa i 54 tona.¹²⁷ Ima i drugih sličnih prodaja i pomorsko-trgovačkih poslova, istina ne na Šipanu već na susjednom otoku Lopudu, što ne mijenja mnogo na stvari, jer je riječ o istoj knežiji (tre isole): Marko Ninčević Domenikov iz Dubrovnika prodao je 6. III 1815. godine Franu Svilokosu Antunovu, nastanjenom na Kalamoti, polovicu vlasništva u pelegu »Madona delle Grazie«, nosivosti 16 tona, sa svim jedrima, opremom, barkom i svime drugim što pripada pelegu za 180 peča kolonarija »effettive di Spagna in argento«,¹²⁸ pomorac Petar Butjerić pok. Đurđa iz Omble prodao je 29. VIII 1814. g. svoj »pielegotto« »La divina Providenza«, nosivosti 12 tona Petru Bogeti pok. Marka, pomorcu na Kalamoti za 700 turskih pjastrji,¹²⁹ a 13. VIII 1814. godine registriran je spis iz kojeg se vidi da Špiro Luković pok. Silvestra, pomorac iz Prčanja, prodaje Matu Jakšiću čitavu pulaku »L'onorato Bokese«, nosivosti 283. tone, sa svom opremom koja pripada pulaki za 4.500 peča kolonarija »effettive di Spagna in argento«.¹³⁰ Trguje se i s drugim predmetima pa i rabarskim mrežama jer je upisan podatak o kupnji 20 mreža sardelara za račun Balda Burića rečena Bielov, a on je pomorski kapetan sa Šipana.¹³¹ A u jednoj zabilješci iz spomenutog razdoblja riječ je o pomorskoj nezgodi (Prova di Fortuna) koju je u vodama otoka Šipana 9. siječnja 1815. godine u devet sati ujutro doživio Giuseppe Pene, zapovjednik golete »L'Alcibiade«, engleske zastave: zahvatilo ga je nevrijeme od bure (koja ovdje znade biti veoma neugodna) na putu od Trsta »do ove luke«, pa traži potvrdu kojom bi dokazao mjerodavnima »gubitak i štetu koju zbog toga trpi«.¹³² I to je za sada sve uz dodatak da će cjelovita slika šipanskog pomorstva iz ovog razdoblja teško ikada biti zaokružena jer je na Šipanu uništeno mnogo arhiva i pred-

¹¹⁹ Isto. 56 — 4. Svezak 14. 1808 do 1811. Fo 41.

¹²⁰ Isto. Fo 49.

¹²¹ Arhiv Natali. Br. 4. DAD.

¹²² Isto. broj 252. DAD.

¹²³ U spomenutoj pjesmi opjevana je francuska okupacija Dubrovačke Republike početkom 19. stoljeća. Pjesmu je objavio don Andro Murat, i sam Šipanjac, prema kazivanju Mare ud. Boška Cvjetkovića.

¹²⁴ I poslije potresa 1667. godine Šipan je bio glavno pribježište za one koji su odlazili iz grada. (Dr Grga Novak — Dubrovnik, potres 1667. i Mleci. Anali JAZU br. 12. Dubrovnik 1970. str. 18.)

¹²⁵ Dubrovački vlastelin Jero Natali bio je britanski guverner otoka Šipana, Lopuda i Koločepa od kraja 1813. i Mljeta od kolovoza 1814. g. a zatim je 11. VII 1815. g. imenovan austrijskim guvernerom Triju otoka i Mljeta. (Z. Šundrica: Beretićevo zbornik. str. 271.)

¹²⁶ Libro dei Diversi della Cancellaria delle tre isole Giupana, Mezzo e Calamota del 1814, Ser. 68,3 b. Svezak 1. 1814—1815.

¹²⁷ Vinko Ivančević: Dubrovačko pomorstvo: Dubrovački jedrenjaci u 19. stoljeću. Str. 223 — 236.

¹²⁸ Libro dei Diversi della Cancellaria ... delle tre isole ... del 1814. Ser. 68,3 b. Svezak 1. 1814 — 1815. str. 131.

¹²⁹ Isto. str. 78.

¹³⁰ Isto. str. 39.

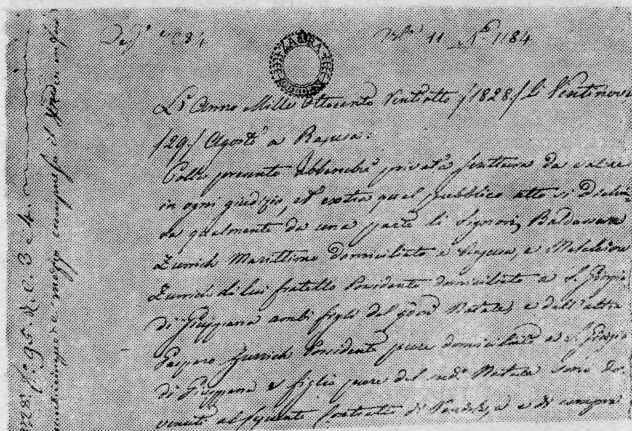
¹³¹ Isto. str. 54v.

¹³² Isto. str. 119v.

meta koji bi mogli uputiti na trag: dugô će trebati i najsitnije detalje bilježiti i nadopunjavati da se koliko-toliko rekonstruira što se sve događalo u pomorstvu ovog otoka za vrijeme i nakon nemirne Napoleonske epohe koja je i na njemu ostavila kobne posljedice za njegovu renesansu i dalji razvoj pa do prisajedinjenja Austriji, uza sve pokušaje na Bečkom kongresu da se Dubrovačka Republika obnovi. Međutim, ti pokušaji i zahtjevi nisu bili ni uzeti ozbiljno u razmatranje ni od jedne evropske sile, pogotovo ne od Austrije, koja je odavno željela da Jadran bude pod njenom apsolutnom dominacijom. Za čitavo područje Dubrovačke Republike to je doba teške klonulosti jer su i ostaci ostataka stajali pred likvidacijom. A najteže je bilo što je težište pomorske privrede počelo s južnog prelaziti na sjeverni Jadran.

Napoleonovim odlaskom sa svjetske političke scene i pripajanjem Dubrovačke Republike Austriji, novi vladajući sustav — bar u početku — nije imao previše razumijevanja za pomorstvo: jedan okupator smijenio je drugoga bez izgleda da Dubrovačka Republika više ikad bude što je bila. Stanovnici Dubrovnika, a posebno oni u selima i na otocima nisu više u zavisnosti od dubrovačke vlastele, ali i od očekivanih velikih promjena u stvari su dobili malo jer su navodno «odnosi među pučanima i vlastelom u Dubrovniku posebnog oblika pa ih treba naknadno proučavati». Austrija je i inače, političkim i neekonomskim mjerama na čitavom području bivše Dubrovačke Republike usporavala razvoj ekonomskih snaga¹³³ pa stoljećima stečene pozicije Dubrovčana na Balkanu, uhodana trgovina povezana s golemim turskim carstvom i snažno pomorstvo oslanjano na tu trgovinu dovedeni su u opasnost, što se nepovoljno odražavalo i na šipansko pomorstvo, mada ono i dalje postoji. U to vrijeme, u želji da oživi trgovački a time i pomorski promet, dubrovačke su vlasti 1819. godine pokušale dubrovačkoj luci pribaviti »portofranko«, ali sa austrijske strane tome nije udovoljeno.¹³⁴ Zbog toga su izvjesno vrijeme trgovina i pomorstvo stagnirali da nešto kasnije počnu ponovno napredovati i to najprije u samom Dubrovniku a kasnije i u okolici pa i na otocima, koji u strukturi austrijske privrede dobijaju ponešto dru-

gačiji značaj: obnovi vinograda i maslinjaka, kojih je proizvodnja počela naglo opadati, dat je prioritet zbog njihovog izvoznog karaktera pa se njihov uzgoj forsira i na Šipanu zbog čega otok u nekoliko gubi svoje pomorsko značenje i poprima poljoprivredno, mada se i dalje susreću i kao pomorci koji na svojim brodicama prevoze te artikle iz luka svog otoka u Dubrovnik i drugovdje. Iz jednog ugovora o diobi nekretnina na Šipanu,¹³⁵ datiranom sa 26. IX 1928. g. jedan od zainteresiranih je Baldasar Curić za koga se izričito navodi da je po zanimanju pomorac (marittimo), koji sigurno nije bio i jedini jer se u kasnijim godinama (1830. i dalje) navode i drugi koji u razne luke prevoze proizvode svoga otoka: na barci »Šipun«, 6. tona velikoj i sa tri člana posade, izvjesni Petar Cozzel sa Šipana 38 barila vina,¹³⁶ Ivan Koporčić 27. VI 1832. g. sa svojom barkom »Quadernia« nosivosti dvije tone i sa četiri člana posade vozi vino u Cavtat,¹³⁷ sa ovom istom barkom 23. I 1833. g. Jakov Murati sa Šipana vozi vino u Slano, a 24. IV 1833. g. Ivan Koporčić vozi vino iz Cavtata u Gruž, — pomorac Ivan Asfagri iz Sudurđu na Šipanu sa svojom gaetom »Sveti Nikola« od dvije tone i dva člana posade plovi po neki teret u Gruž,¹³⁸ i Šipanjac Ivan Tomašić sa svojom bracerom »Orsola«, nosivosti jedne tone i dva člana posade, 6. XII 1832. g. također plovi po teret u Gruž¹³⁹, a Miho Kulundžija, također iz Šipana, sa svojom barkom »Toretta« od tri tone nosivosti i tri člana posade 25. IV 1833. g. vozi vino iz Cavtata u Gruž.¹⁴⁰ Sličnih putovanja ne manjka ni u drugim godinama: Šipanjac Luka Ivanković sa bracerom »Quadernia«, od dvije tone i tri člana posade, 24. VI 1813. g. vraća se iz Lastova na Šipan,¹⁴¹ Petar Boroje na pelegu »Rosini« od 37 tona i četiri člana posade 6. VII 1834. g. plovi za Slano,¹⁴² i Petar Kustrić na svom pelegu »Pitagora« od 32 tone i sa tri člana posade također plovi za Slano, a Luka Ivanković, ovog puta na pelegu »Raguardevole« od 15 tona i sa četiri člana posade vraća se prazan iz Svetog Petra na Lastovu na svoj Šipan.¹⁴³ Samo, kad se spominje tip plovila »barka« valja razlikovati današnju barku od nekadašnje, a slično je i sa trabakulom, gondulom i drugim tipovima brodova.¹⁴⁴ Jer daljim razvojem brodarstva ponekad brodovi istog tipa i imena mijenjaju svoje tradicionalne nazive,¹⁴⁵ a ni po imenima brodova i njihovih vlasnika, odnosno zapovjed-



Iz ovog ugovora o diobi nekretnina (iz 1828. godine) u Sudurđu na Šipanu vidi se da je jedan od nasljednika bio po zanimanju pomorac

¹³³ Stijepo Obad: Prvi pokušaji sjedinjenja Konavala s ostalim hrvatskim krajevima. Anali JAZU. God. XII. Dbk 1970. str. 355.

¹³⁴ Šime Perićić: Prilog poznavanju pomorsko-trgovačkog prometa dubrovačkog okružja od 1815. do 1850. g. Anali JAZU 15 — 16. Dubrovnik 1978. g. str. 303.

¹³⁵ Registriran u Dubrovniku 26. IX. 1828. g. Fo 95, Dep. 7284. Vol. 11. No 1184.

¹³⁶ Giornale degli approdi o provenienze marittime god 1831. red. br. 164. DAD. Ove se knjige u Lučkoj kapetaniji u Dubrovniku vode od 1830. godine.

¹³⁷ Isto. red. br. 541. god. 1832.

¹³⁸ Isto. red. br. 573. god. 1832.

¹³⁹ Isto. red. br. 71. god. 1832.

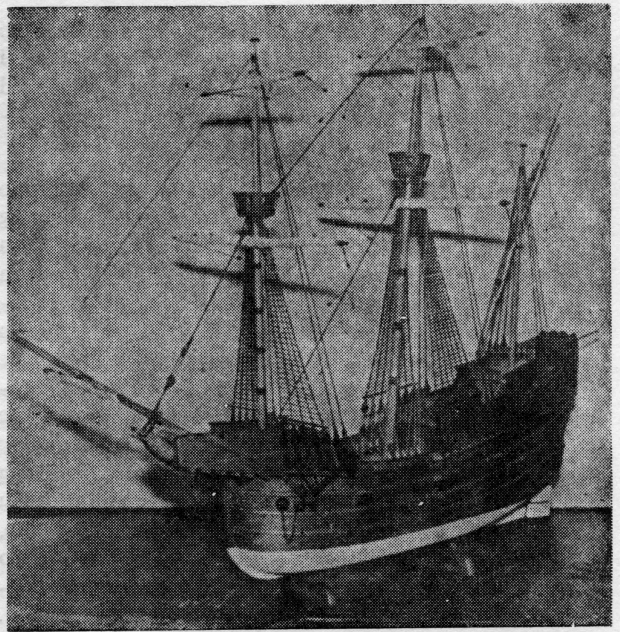
¹⁴⁰ Isto. red. br. 191. god. 1833.

¹⁴¹ Isto. red. br. 387. god. 1833.

¹⁴² Giornale delle partenze e arrivi dell' anno 1834. red. br. 307.

¹⁴³ Isto. red. br. 531. god. 1834.

nika, nije uvijek jednostavno utvrditi o kome se radi. U to vrijeme pisari su jezik učili više iz prakse nego iz knjiga pa im i ne treba zamjerati što nisu uvijek dosljedni u pisanju imena brodova i tipova, a danasve prezimena pomoraca koji su na njima plovili: bilježili su ih kako su ih shvatali ili kako im je bilo zgodnije da ih zabilježe, ali se osnovna slika time ipak ne mijenja, jer su imena mjesta u osnovi točno zapisana. Što dalje rukopisi su sve čitljiviji. Na tim brodicama osim vina i ulja prevozila se naravno i druga roba, a u prvom redu drvo, jer je u prvom razdoblju austrijske vladavine slobodu uživao samo uvoz onih artikala što su bili potrebni za gradnju brodova na gruškome škveru, pa brodovi odlaze po njih i na susjednu obalu, u luke Bari, Barlettu i Apugliu kao i u Trst. Kako upravo u tim godinama Austrija nastoji da se afirmira i kao pomorska sila, u Trstu je 1833. g. osnovan »Austro-ugarski Lloyd« — ta se okolnost sve više odražava i na dotadašnju plovidbu naših brodara, pa tako i šipanskih pomoraca, s tom razlikom da dok brodari iz Slanoga, Cavtata i Rijeke Dubrovačke sa većim jedrenjacima još uvijek prevoze terete za Trst (koji sve brže izrasta u pomorsko-trgovački emporij Srednje Evrope), Aleksandriju, Maltu i drugdje, Šipanci sa svojim brodicama plove najčešće oko susjednih otoka i bližih primorskih mjesta iz Gruža i za Gruž: Božo Fortunić sa gaetom »Giuditta« od četiri tone i dva člana posade,¹⁴⁶ (i Nikola Fortunić 17. VI 1866. g. red. br. 311), Ivo Šišević sa bracerom »Sincera Unione« od osam tona i tri člana posade,¹⁴⁷ Miho Kulundija (Minore) sa barkom »Jullia« od dvije tone i dva člana posade,¹⁴⁸ Baldo Martunčić sa gaetom »Zarigo« (ili Zurigo) od tri tone i četiri člana posade na kojoj plovi i Petar Cvjetković (5. X 1866. red. br. 572),¹⁴⁹ Melko Bunić sa barkom »Iries« (ili Iris) od dvije tone i dva člana posade,¹⁵⁰ Antun Ivanković sa barkom »Ardimede« od dvije tone i četiri člana posade,¹⁵¹ Nikola Dobud sa gaetom »Getruduccia« od dvije tone i dva člana posade,¹⁵² te Dušilo Suinungo sa barkom »Getrudnia« od dvije tone i dva člana posade.¹⁵³ A ono što posebno upada u oči u ovom razdoblju šipanskog pomorstva jesu imena njihovih brodice, koja su od ranijih svetačkih dobila suvremenija i simbolička imena: francuska revolucija je bez sumnje i ovdje u staro pravilo unijela novinu pa i šipanski brodari slijede tok osobnih osjećanja i odraz prilika u kome su živjeli, mada međusobno i na brodovima govore našim jezikom. A kako u to isto vrijeme brodovi već uveliko prelaze ocean, najprije se udruživanjem nastoje othrvati centralizatorskoj politici Austrije pa se tako i u dubrovačkom kraju (marta 1869. godine) osniva »Dubrovačko pomorsko društvo«, koje nije bilo dugog vijeka. Suparništvo između pare i jedara završilo je pobjedom parobroda, pa je jedrenjacima, i onim najvećim, sve teže s brodovima držati korak: vozarine su padale, boravci u lukama postajali su sve dulji u očekivanju tereta, krediti su postajali sve skuplji. Manji jedrenjaci su u početku sačuvali svoju funkciju s obzirom na niske režijske troškove, ali što dalje sve je i njima bilo teže, iako su njihovi vlasnici vjerovali da će za njih biti posla »sve dok na moru budu puhali vjetrovi«. Vjetrovi su naravno i dalje puhali



po moru, ali su se jedrenjaci sve više povlačili sa mora, pogotovo od kada je Austro-ugarski Lloyd svoje manje parobrode, koji su u početku plovili na duljim relacijama, nakon izvjesnog vremena prebacio u malu obalnu plovidbu, što je s konkurencijom talijanskih jedrenjaka male obalne plovidbe stvaralo velike teškoće našim brodarima. A kada je deset godina kasnije (1880. g.) sagrađen i prvi parobrod namijenjen direktnom saobraćaju između Dubrovnika i Trsta,¹⁵⁴ to je još više ubrzalo nestanak jedrenjaka, jedan po jedan savijali su sve brže jedra... tek tu i tamo po neki peleg, škuner ili briik susreće se na moru, pa tako i u dalekoj luci Frementala u Australiji još uvijek prkose pari brodovi na jedra izvjesnog »mr. Vicenta«, u stvari Vicka Vukovića rodnom sa Šipana, koji je u tom dalekom kraju posjedovao više brodova,¹⁵⁵ a na jednom skuneru je i sam plovio kao zapovjednik. Ni smo pratili posebno dalji put ovog šipanskog pomorca, ali je sigurno da se nije mnogo razlikovao od drugih: spustio je i sam jedra i priznao pari primat. Jer, već u »Registro partenze nell'anno Solare 1866. godine«¹⁵⁶ i u drugim kasnijim sve do godine 1914. kada je posljednji registar 16. VIII 1914. g. »per ordine Superiore spedito a Mostar«, brodice na jedra registrirano je sve ma-

¹⁴⁴ Stjepan Vekarić: Vrste i tipovi dubrovačkih brodova 14. st. Anali JAZU. God. X — XI. Dubrovnik 1962. — 63. str. 31.

¹⁴⁵ Isto. str. 19. Stari naziv plovila ostaje iako se brod u stvari pretvara u drugi tip.

¹⁴⁶ Giornale delle partenze e arrivi. (Registar se vodio u Lučkoj kapetaniji Gruž). 30. I. 1866. g. red. br. 60. DAD.

¹⁴⁷ Isto. red. br. 73. 6. II. 1866.

¹⁴⁸ Isto. red. br. 176. 17. IV. 1866.

¹⁴⁹ Isto. red. br. 182. 18. IV. 1866.

¹⁵⁰ Isto. red. br. 326. 16. VII. 1866.

¹⁵¹ Isto. red. br. 357. 1. VII. 1866.

¹⁵² Isto. red. br. 507. 1. IX. 1866.

¹⁵³ Isto. red. br. 611. 25. X. 1866.

¹⁵⁴ Dubrovačka plovidba — postanak i razvitak. Dbk. 1940. str. 20. Parobrod se zvao »Dubrovnik« sa 219. BRT i 310 tona nosivosti.

¹⁵⁵ Dr. Jozo Luetić: Katastrofa barka »Stefano«. »Pomorstvo« br. 1 — 2/1955. str. 31.

nje, a sa Šipana posebno, tako da se već tada o pomorskoj djelatnosti na ovom otoku jedva može i govoriti: pokušavalo se, ustajalo i podizalo, ali ni od kuda nije imao podršku pa više nikada nije ni došao nekadašnju visinu i ramiću slavu.

U međuvremenu dubrovačko pomorstvo doživjelo je svoju treću renesansu: nabavkom prvog parnog broda i udruživanjem udionika (karatista) u tom parobrodu pod imenom »Dubrovačka parobrodsko plovidba« nastala je nova era u dubrovačkom pomorstvu. Novoosnovano društvo brzo je povećavalo svoj plovidni park, pod istim imenom preraslo je (1909. g.) i u akcionarsko društvo, a jedan od protagonista u njegovom brzom daljem razvoju bio je Šipanjac Federiko Glavić,¹⁵⁷ uz čije se ime povezuje ne samo napredak društva već i očuvanje njegovog isključivo nacionalnog karaktera te objedinjenje svih brodarskih društava u dubrovačkom kraju u jedno, što je u to vrijeme dubrovačkom pomorstvu dalo snažan podstrek i jednu od vodećih pozicija u prijeratnom jugoslavenskom pomorskom privređivanju. U toj flotili plovio je i znatan broj Šipanjaca u svim pomoračkim zvanjima, ali ipak najviše na brodovima »bijele flote« Dubrovačke parobrodsko plovidbe, koja je po komforu svojih putničkih brodova uživala visok renome u tadašnjem turističkom svijetu. A jedna od novogradnja te snažne flote od 24 plovne jedinice (deset u dugoj i 14 u obalnoj plovidbi) nosila je ime Šipana, tog malog otoka Elafitskog arhipelaga s neprolaznom pomorskom slavom, u želji da se od zaborava otrgne i njegov značaj u našoj pomoračkoj prošlosti i udio njegovih stanovnika u pomoračkim zbivanjima kroz duge protekle vjekove.¹⁵⁸ A i danas to isto ime plovi na pramcu jednog brodića dubrovačkog brodarar¹⁵⁹ kao dokaz shvaćanja da se i u malom s morem i na moru, u privrednom smislu, može biti koristan u čemu je i sam otok Šipan kao primjer iz prošlosti nadasve karakterističan.

Još je jedno značajno područje iz šipanske pomorske prošlosti ostalo neobrađeno, a to je koliko su šipanski pomorci pored maritimnih sposobnosti imali

i teoretskog znanja. Otvorenim očima promatrali su svijet i pomorska zbivanja oko sebe i sve što je bilo od značaja i korisno prenosili su na domaće tlo. Bili su i brodovlasnici i kapetani, sudjelovali su u poslovima pomorskih osiguranja, u pomorskim transakcijama i slično pa bi bilo teško prihvatiti u bilo kojem obliku tezu da su sve to naučili isključivo pod jedrima. U tim vremenima bilo je Dubrovčana koji su svoju opću naobrazbu pa i stručno pomorsko zvanje stekli izvan Dubrovnika, daroviti su pojedinci upućivani u inozemstvo na različite nauke,¹⁶⁰ stariji i iskusniji pomorci imali su svoje privatne škole, a predavali su i na javnim školama pripremajući mlade pomorce za buduće kapetane,¹⁶¹ postojale su i neke vrste pomorskih škola, više tečajevi, na kojima su budući pomorci stjecali osnovna pomorska zvanja,¹⁶² a bilo je mogućnosti da i u tzv. »maloj skuli«¹⁶³ dobiju osnovno znanje koje im je ite kako bilo potrebno kada su sa svojim brodovima plovili u tuđi svijet. Nije isključeno da od svega toga nešto i na Šipanu nije bilo, odnosno da su

¹⁵⁶ Nalazi se u DAD u arhivu Lučke kapetanije Dubrovnik.

¹⁵⁷ Dubrovačka plovidba — postanak i razvitak. Dbk. 1940. g. str. 19. — 24.

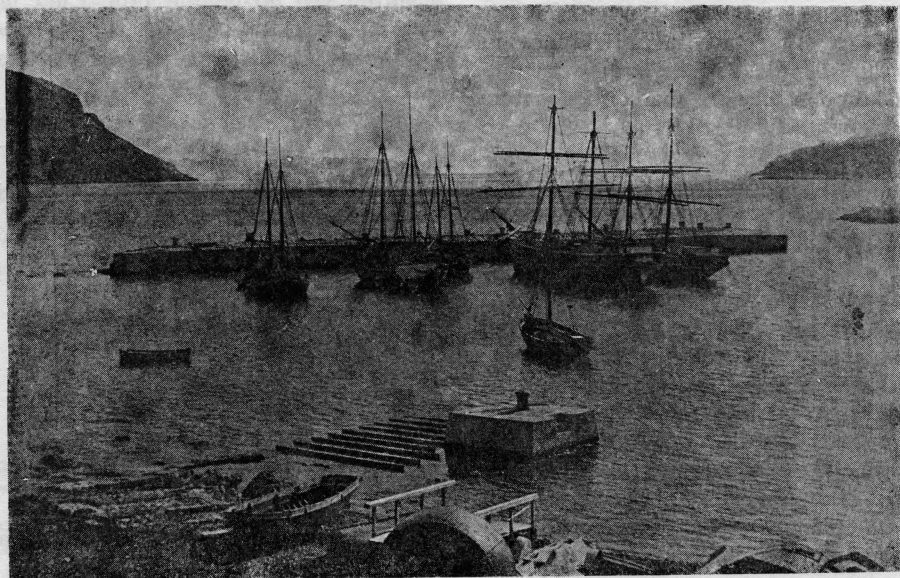
¹⁵⁸ Pomorski godišnjak Ministarstva pomorstva FNRJ za 1941 — 1951. Parobrod »Šipan« od 335 BRT sagrađen je godine 1930. u Elbingu. Raspolagao je sa 450 putničkih mjesta i imao 24. člana posade. Za vrijeme drugog svjetskog rata bio je potopljen kod Slanoga (u uvali Janska) 15. V. 1944. g. Po završetku rata izvađen je 1945. g. od ekipe JRM a 1946. godine je obnovljen u arsenalu u Tivtu i uključen u plovidbu.

¹⁵⁹ Motorni brod »Šipan«, vlasništvo »Atlantske plovidbe« iz Dubrovnika, sagrađen je 1965. godine u Frieslandu. Nosivost mu je 560 tona, a plovi u Obalnoj plovidbi dubrovačkog brodarar.

¹⁶⁰ Dr Ilija Mitić: Prilog proučavanju pomorskog obrazovanja u Dubrovniku za vrijeme Republike. Naše more br. 1 — 2. Ožujak 1983. g.

¹⁶¹ Dr Jozo Luetić: Mornarica Dubrovačke Republike. Dbk. 1962. str. 101.

¹⁶² Stijepo Obad: Prvi pokušaji sjedinjenja Konavala s ostalim hrvatskim krajevima. Anali JAZU. God. XII. Dbk. 1970. str. 357.



odlazili u Dubrovnik i tu stjecali opću i stručnu spremu, ali u dokumentima koji su nam stajali na raspoloženju podatke o tome nismo našli, pa preostaje da se za njima i dalje traga. U kasnijim razdobljima (od 1852. godine pa na ovamo) svoju stručnu vještinu dobivali su uz dugogodišnju plovidbu i školovanjem, mada ih nema baš mnogo: u prvih stotinu godina (od 1852. do 1952) samo je osam pomoraca sa Šipana dobilo školsku svjedodžbu završene Nautičke škole u Dubrovniku,¹⁶⁴ a u daljih dvadeset i pet godina (od 1977. za koje razdoblje postoje sređeni podaci) u svim odjeljenjima Nautičke škole u Dubrovniku školovano ih je svega 14,¹⁶⁵ što je i odveć malo za pomorski emporij kakav je nekada bio Šipani, pa je sasvim na mjestu konstatacija da se mlađi Šipanci sve više odbijaju od mora. Konkretno, potvrdu za to imamo i u podacima o Šipancima na brodovima »Atlantske plovidbe« u Dubrovniku:¹⁶⁶ u raznim svojstvima plovi ukupno 21 pomorac sa Šipana, od kojih su dvojica komandanti, te nekolicina na brodovima strane zastave. (O tim se pomorcima posebna statistika ne vodi pa je njihov točan broj nemoguće utvrditi). Dekadencija koja je šipansko pomorstvo zahvatila još u austrijskim vremenima trajala je i dalje sve do naših dana, a traje i u njima, tako da je ovaj otok skoro potpuno izgubio svoj pomorski identitet: sve je svedeno na takav nivo da se o pomorstvu na njemu, kao ekonomskoj kategoriji ne može ni govoriti jednako kao i djelatnostima koje su u uskoj vezi s njim, pa se kao opći zaključak ističe da je tankim, vrlo tankim nitima vezano danas pomorstvo (u bilo kom obliku) sa otokom Šipanom: ni traga više onim ljudima kojima je more bilo »jedino pravo veličanstvo«, ni morskim vukovima koji su pričali »o paklu pod jedrima, ali su se uvijek ponovno pod njih vraćali«... Iz daleka svijeta privlačio je i njihov rodni prag, i oni su bili samo ljudi koji su živeli u olujnim vremenima priželjkivali sunčane dane, ali koji su znali trijeznom misli smiriti emocije i poći pod jedra kad god je more zvalo. A more i danas zove, ali sve je manje mlađih Šipanaca koji taj zov razumiju. Proces odlazanja s otoka, započet sedamdesetih godina osamnaestog stoljeća¹⁶⁷ nastavljao se i dalje različitim intenzitetom u pojedinim vremenskim razdobljima da u našim danima dobije vrtoglav trend, čime se narušava ekonomska ravnoteža, jer na otoku ostaju stariji ljudi koji nisu sposobni za teže poslove. Tako je i na Šipanu: otok gubi stanovništvo, i to njegov najvitalniji dio. A bez mladih ruku i najbolji programi i planovi samo su puste želje i mrtvo slovo na papiru, svejedno o kojoj se djelatnosti radilo, pa u rješavanju šipanskih privrednih problema od tog detalja valja početi i s njim završiti. Odlasci su motivirani raznim razlozima, ali najveći broj ih je proizašao iz neadekvatnog tretiranja otoka kao specifičnog teritorija. Iako se dobro znađe da su zahtjevi svakodnevnog života i rada složeniji na otoku nego na kopnu, decenijama se u nas nije pravila razlika između otoka i kopna. Što više, umjesto prioriteta na otocima su problemi rješavani ritmom koji nije diktitirao život: ni u osnovnim uvjetima otoci nisu bili izjednačeni s kopnom, a da se i ne govori o priznavanju specifičnosti. I zbog toga ovdje se u privrednom smislu radilo sve i ništa,

svaštarilo se, pa sada sve stagnira: nivo nacionalnog dohotka za polovicu je niži od nivoa narodnog dohotka Jugoslavije u cjelini, a investicije ne iznose ni četvrtinu od prosječnih investicija u Jugoslaviji. Jedino se postojećom konjunkturou cijena u ribarstvu dobiva prividan dojam nekog uspjeha, jednako kao i kod izdavanja soba posjetiocima koji stignu na otok u mjesecima pune turističke sezone, isto kao što i izgradnja vikendica daje nekakav privid građevinske aktivnosti. Naime, ruševnim zgradama i nekadašnjim gospodarskim objektima daje se ladanjska namjena, što ih je — istini za volju — spasilo od daljnjeg propadanja, ali ekonomska korist od toga je simbolična, mada se upravo nastoji i tome pridati atribut perspektivnosti, pozivajući se na prošlost kada je na ovom otoku bilo dosta ljetnikovaca vlastele i ladanjskih kuća viđenijih pučana. Samo, ljetnikovci dubrovačke vlastele na Šipanu bili su ujedno i gospodarski objekti.¹⁶⁸ I kao što se ovi ljetnikovci ne mogu poistovjetiti sa firentinskim, mletačkim i drugim ljetnikovcima u prošlim vremenima ni po funkciji ni po izgledu, još je manje moguća usporedba današnjih vikendica sa ladanjskim kućama na ovom otoku u prošlosti, a pogotovo ne u ekonomskom pogledu. I zbog svega spomenutog o postojećem gospodarskom trenutku otoka Šipana ne treba govoriti kao o zakonitostima suvremenih pojava već o potrebi dublje ekonomske analize i šire reforme u smislu da se ekonomskim mjerama stimuliraju otočani da ostaju i rade na otoku a kontinentalce da dolaze i nastanjuju otoke, nastavljajući s pozitivnim otočkim tradicijama. I da se jasno odredi što da se na otoku radi, pa da se postepeno stvaraju preduvjeti za to: moguće je na Šipanu razvijati poljoprivredu mediteranskog tipa, jer postoje idealni uvjeti, ali je i za nju potrebno stvoriti preduvjete. Ribarstvo je također moguće razviti i unaprediti, ali i za njega valja stvoriti preduvjete. Kad je riječ o razvoju pomorstva, ne misli se da Šipanu treba poduzeće prekomorske plovidbe, ali da postoji više brodice za razne prijevoznike poslove korisno bi bilo iz više razloga, sve do turizma. Jer, turizam je kompleksna privredna djelatnost koja se sastoji u međusobnom povezivanju čitavog niza faktora pa i pomorskog prometa. Turizam? Zašto ne... propulzivna je to djelatnost, a Šipani je kao stvoren za nju... Prema jednim pokazateljima srednja godišnja temperatura na Šipanu, na osnovi petogodišnjeg prosjeka, iznosila je 15,8 stupanja Celsiusa, a prosjek oborina 888 milimetara,¹⁶⁹ što su idealni prirodni uvjeti s kakvim se malo koje područje u nas može pohvaliti: uz ljepote kojima ga je raskošno obdarila priroda, a koje su i danas u

¹⁶³ Prof. Zdravko Šundrica: O školskim prilikama na teritoriju Dubrovačke Republike u 18. vijeku. Anali X — XI. str. 296.

¹⁶⁴ Dubrovačko pomorstvo. U spomen 100-godišnjice Nautičke škole u Dubrovniku. Str. 77 — 92.

¹⁶⁵ 125-ta obljetnica pomorskog školstva u Dubrovniku. Dbk. 1977. str. 143 — 164.

¹⁶⁶ Podaci Kadrovskeg odjela »Atlantske plovidbe« iz Dubrovnika sa stanjem na dan 28. III. 1983. g.

¹⁶⁷ Maja Novak: Dubrovnik u 70-tim godinama 18. st. Anali JAZU VI — VII. Dbk. 1957. str. 267.

¹⁶⁸ Dr Cvito Fisković: Kultura dubrovačkog ladanja. Split 1966. str. 26.

najvećoj mjeri sačuvane, to je u svakom slučaju važan pokazatelj i artikal koji se može dobro prodati, a kad je riječ o inozemnom turizmu i »izvozni artikal« velike vrijednosti, ali i za njega valja stvoriti preduvjete i osigurati znatna sredstva infrastrukture« jer efekti u razvoju turizma zavise od razvoja ostalih privrednih djelatnosti«.170 Njegov razvoj ne ovisi samo o izgradnji jednog ili nekoliko hotela u onoj uvali, nekog prerađivačkog kapaciteta i sličnog, već i o stupnju općeg privrednog i kulturnog napretka čitavog otoka, pa da tek uđe u prospekte i programe. A opet, za svaku od spomenutih djelatnosti pojedinačno i svih zajedno potrebne su mlade ruke, takve koje će raditi i privređivati, bilo da su otočani ili kontinentalci, uz više sluha mjerodavnih za ritam koji diktira život. Jer, očito je da problemi otoka Šipana nisu samo problemi Šipana, pa ih tako valja i tretirati. To bi u svakom slučaju utjecalo da se s otoka ne odlazi, ili manje odlazi, a da se više naseljava i dolazi: da i došljaci

s vremenom prihvate more kao sinonim boljeg življenja i zajedno s otočanima doprinesu toliko potrebnoj valorizaciji mora u svim aspektima. Jer, otoci, more, plovidba i brodovi nisu ni ostatak prošlosti ni znak prolaznosti, već vjesnici ljepših dana: oni su i danas, jednako kao i jučer i isto kao sutra svi uzavreli od poruka i težnji, pa na njima i s njima valja tražiti i naći sadržaj i za ekonomsku renesansu i prosperitet otoka Šipana.

Prilikom pripremanja ovog rada mnogo mi je pomogao prof. Zdravko Sundrica a danasve dr Josip Luetić, ustupivši mi i pojedine svoje bilješke, pa im i na ovaj način izražavam zahvalnost na njihovoj dragocjenoj pomoći.

¹⁶⁹ Pomorski godišnjak Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu za 1932. godišće. VI. godišće. str. 28 i 29.

¹⁷⁰ Dr Ante Dulčić: Dolaze li jahte ili — zablude? Nedjeljna Dalmacija. Split 10. IV. 1983. g. br. 622. str. 4.

„LUKA DUBROVNIK“

DUBROVNIK

Gruška obala bb

Telefon: 23-350; Telex 27567 YU LUKADU

Brzjav: PODUZEĆE LUKE DUBROVNIK

OBAVLJA:

Utovar i istovar brodova za robu namijenjenu uvozu, izvozu, tranzitu i razvozu — Špediciju robe u razvozu — Održava i izgrađuje obale. Pruža kompletan servis jahtama.

RASPOLAŽE:

Vlastitim zatvorenim i otvorenim skladištima, dizalicama, traktorima, autoliftovima, kamionima i drugom lučkom mehanizacijom.

