

Dubrovački galijun - jedrenjak svjetskog glasa

Utvrdeno je da su stanovnici dubrovačkog kraja već u IX stoljeću bavili pomorstvom međunarodnog značaja, a prve sačuvane arhivalije koje govore o tome datiraju iz XII stoljeća. Iz njih se doznaje da je pomorsko-trgovačko poslovanje Dubrovčana bilo veoma razvijeno ne samo na Jadranskom moru već je bilo rasprostranjeno u basenu Sredozemnog mora od Pise do Carigrada. Dubrovačko se pomorstvo toliko razvilo da je već u XII stoljeću bilo značajan faktor u mediteranskom okviru. Tada je Dubrovnik najpoznatiji trgovački centar za trgovinu balkanskih zemalja. U XIII i u XIV stoljeću dubrovačka trgovačka mornarica nalazi se među prvim mornaricama u Sredozemnom moru.

Tursko osvajanje istočnih zemalja prouzrokovalo je prekid trgovine između evropskih i istočnih zemalja. Međutim, u XVI stoljeću trgovina između istočnih i zapadnih obala Mediterana je opet oživjela, pa tada Dubrovčani preuzimaju opet, još više nego prije, posredničku trgovinu između balkanskih zemalja i Zapadne Evrope. Dubrovčani imaju jaku trgovačku mornaricu velikih jedrenjaka koja je, smatra se, bila tada, svojim preookeanskim jedrenjacima, treća na svijetu.

Baza i glavni čimilac u razvoju brodarstva je bez sumnje brodogradilišna djelatnost. Tako je bilo i u Dubrovniku. Staro brodogradilište smješteno u staroj dubrovačkoj (gradskoj) luci nije moglo zadovoljiti velike potrebe dubrovačkog pomorstva u XVI stoljeću, pa se godine 1525. počniju graditi velike državno brodogradilište u prostranom gruškom zalivu. Bilo je i drugih brodogradilišta na teritoriju dubrovačke države i to na Lopudu, Šipanu, Lastovu, u Slanome, Orebiću, Stonu, Zatonu i još nekih manjih brodogradilišta.

Smatra se da je u dubrovačkoj državi u XVI stoljeću bilo oko 5.000 pomoraca. O odnosima između brodske posade i brodovlasnika imamo pisanih odredaba već u dubrovačkom Statutu iz 1272. godine. Veoma su značajna pomorska pravila od 1535. godine. Najvažnija osoba na brodu bio je zapovjednik, a u XVI stoljeću njih je u Dubrovniku bilo preko 250 kapetana. Poslije zapovjednika dolazi brodski pisar koji je u XVI stoljeću mogao biti samo dubrovački vlastelin. Na najmanjim dubrovačkim brodovima bila su 2-3 mornara, dok je na velikim dubrovačkim jedrenjacima bilo i do 60 članova brodske posade. Na najvećem dubrovačkom brodu (od 1.110 kara veličine) sagrađenom u Gružu 1568. godine bilo je ukrcano 140 pomoraca.

Dubrovačka trgovačka mornarica počela je rasti oko 1530. godine, a u razdoblju od 1530. do 1585. godine Dubrovačka Republika je imala oko 200 jedrenjaka i lađa različitih tipova brodova u ukupnoj veličini od preko 38.000 kara.

Jedrenjaci Dubrovačke Republike održavali su tokom XVI stoljeća veze između Dubrovnika i različitih stranih luka. Mnogo je dubrovačkih brodova bilo uposleno za potrebe drugih država, a najviše ih je bilo u službi Španjolske. Dubrovački su jedrenjaci tada plovili po čitavom Sredozemnom i Crnom moru i po Atlantskom oceanu.

Nakon snažnog uspona dubrovačkog pomorstva u XVI stoljeću nastupa u XVII stoljeću osjetno opadanje snage i pomorske moći Dubrovačke Republike. Već potkraj XVI, a osobito u XVII stoljeću francuska trgovačka mornarica i brodovi zapadno-evropskih država obavljaju plovidbene zadatke u basenu Sredozemnog mora i mnogo konkuriraju i sputavaju djelatnost dubrovačke trgovačke mornarice.

Prirodno je da je tako jaka pomorska trgovina dovela i do visokog kvaliteta dubrovačke brodogradnje, pa nije ništa neobično da je u cijelom tadašnjem pomorskom svijetu bila poznata gradnja brodova »na dubrovački način«. Osim toga treba naglasiti da je i »plovljenje na dubrovački način« bilo poznato u čitavom pomorskom svijetu.

Snažno razvijeno dubrovačko pomorstvo u XVI stoljeću moglo je da pomogne i tuđim mornaricama, u prvom redu da im da stručnjake u svim pomorskim granama i strukturama. Pored toga mnogi dubrovački znanstveni radnici dali su i u XVI stoljeću vrijednih radova iz kartografije, nautičke

znanosti, oceanografije, brodogradnje, astronomije, pomorske arhitekture itd. Među tim naučnim radnicima bili su: Nikola Nalješković, braća Ivan i Nikola Sagrojević, Vicko Volčić, V. Pucić i drugi.

Zbog ekonomskog propadanja dubrovačke države odlaze van domovine mnogobrojni dubrovački pomorci te se zapošljavaju u lukama i na brodovima inozemnih mornarica.

Dubrovačke je pomorce veoma rado primala u svoju mornaricu Španjolska kojoj je u to vrijeme trebalo mnogo vrsnih moreplovaca. Mnogi su i s vlastitim brodovima bili u službi španjolske mornarice, a drži se da su neki sudjelovali i uvelikim otkrićima.

Mnogi dubrovački pomorci u španjolskoj službi toliko se istakli u stekli visoka priznanja, najviše državne činove i odlikovanja. Ohmučevići iz Slanoga su se najviše odlikovali u toj službi. Među Ohmučevićima naročito se istakao Petar Ivelja kao vrhovni admiral i zapovjednik flotile zvane »squadra dell'Indie«. Godine 1588. Petar je zapovjedao pomorskom divizijom nazvanom »Dvanaest apostola«. Andrija N. Ohmučević, knez od Kastorije, služio je u španjolskoj mornarici punih 57 godine, a bio je zapovjednik jednog dijela španjolskog brodovlja u Sredozemlju. Zapovjedništvo nad jednim dijelom španjolske mornarice preuzmu za neko vrijeme Petar, Stijepo i Juraj Tasovčić (Stjepan je bio admiral). Admirali španjolske mornarice bili su Nikola, Lovro i Jerolim Mažibradić koji su zbog zasluga u pomorskoj službi i kao zapovjednici flotila dobili španjolsko grofovstvo. U početku XVII stoljeća Jakov Martolosić (sa Lopuda) bio je vrhovni zapovjednik flotile oceanskih galijuna.

I ostali mnogobrojni dubrovački pomorci sudjelovali su u mnogim značajnim svjetskim pomorsko-ratnim operacijama. Dovoljno je spomenuti da su samo u dobro poznatoj tako zvanoj »Nepobjedivoj armadi« učestvovala 33 dubrovačka broda.

Najbrojniji tipovi jedrenjaka kojima su Dubrovčani plovili u službi španjolske mornarice bili su galijuni. To je i razumljivo jer »od stručnjaka i majstora za gradnju galijuna najbrojniji i valjda najposobniji su u basenu Sredozemnog mora Dubrovčani, a oni i ne grade druge tipovi brodova« — tako piše tadašnji najpoznatiji talijanski pomorski stručnjak B. Crescentio još 1602. godine. Na drugom mjestu isti autor veli da su Dubrovčani najbolji brodograditelji za gradnju velikih jedrenjaka, u prvom redu galijuna koje su Dubrovčani izgrađivali na svojim i na tuđim brodogradilištima. Veliki admiral španjolske mornarice Petar Ivelja Ohmučević gradio je svoje galijune u Napulju gdje su bili dubrovački brodograditelji.

S obzirom na gradnju dubrovačkih galijuna treba spomenuti i naučnog radnika i praktičara kap. Nikolu Sagrojevića koji je napisao i izdao dvije knjige iz oceanografije u XVI stoljeću. Sagrojević je u svojoj trećoj knjizi, u kojoj je pisao o brodogradnji, opisao svoj novi način i originalni metod proračuna konstrukcije i izgradnje galijuna.

Osim B. Crescentija i drugi poznati stručnjak P. Pantera ističe da su za gradnju nava i galijuna visoko poštovani majstori iz Dubrovnika. To su bez sumnje najjači dokazi da su dubrovački brodograditelji u XVI stoljeću uživali svjetski glas u gradnji galijuna, pa nas je to punukalo da se izrade nacrti za model broda koji će prikazati dubrovački galijun iz XVI stoljeća. Zbog toga smo uz postojeću literaturu posegli za izvorne arhivske vijesti, a iskoristili smo originalne slike dubrovačkih brodova. Te originalne slike nalaze se na Lopudu i u Slanome. Iskoristili smo i sliku koja se nalazi u Rappallu (Monteallegro) kraj Genove u Italiji.

Slika u Rappallu prikazuje dubrovački brod naslikan 1574. godine. To je »ex voto« koji je zapovjednik broda N. Veselić darovao tamošnjoj crkvi nakon što je izbjegao brodolom blizu luke La Spezia. Slika je izrađena od srebra, duga je 15 cm i visoka 12 cm. Na slici je urezana na latinskom jeziku ime darovatelja i datum. Taj rad u srebru je dobro sačuvan pa se jasno razabire tip jedrenjaka sa tri

jarbola i kosnikom. Brod je prikazan kako plovi po snažnom vjetru i po uzburkanom moru. Zbog olujnog vjetra otvoreno je samo prednje jedro (prvenjača) dok su mu ostala jedra: glavno, košno, krmeno i posrtno-civadera (pričvršćeno uz kosnik) smotana. Nadgradnje s ogradom na pramcu i krmeno nagrađe su uzdignuta. S obje strane pramca vide se sidreni otvori i do njih jedan otvor za top. Sidra nijesu ucrtana. Na boku broda, čini se, da su prikazana vanjska vertikalna pojačanja trupa broda, a prikazani su uzdužni pojasi valjda cente (vanjska uzdužna pojačanja). Leta, praće, klobučnice, pripone, vrze i ukras na vrhu kosnika i još neki detalji opreme broda veoma su zgodno predstavljeni. Na krmenom dijelu broda ispod glavne palube lijepo su ucrtana tri ovalna otvora koja su sigurno služila za otvore topovskim cijevima. Taj je dubrovački brod imao na prednjem i na glavnom jarbolu po jedan koš. Na vrhu glavnog jarbola, na jabučnici je zastava.

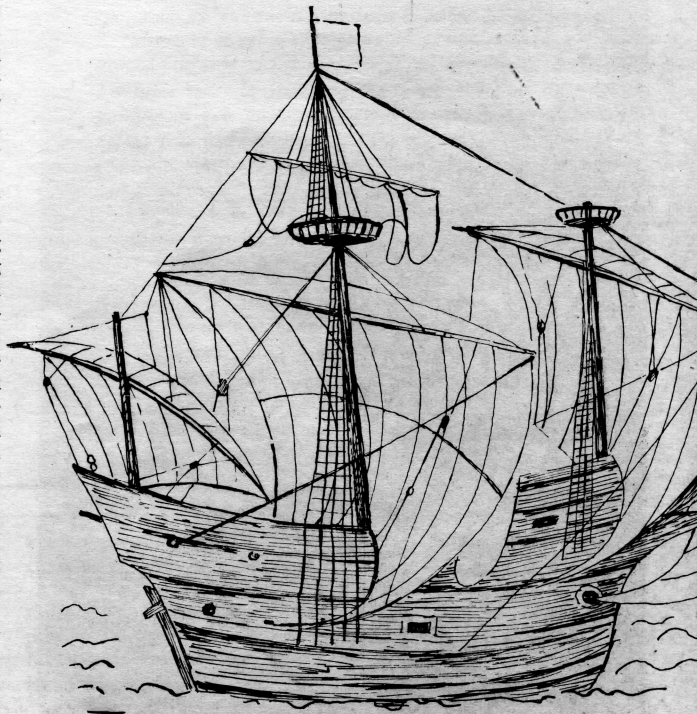
Druge dvije slike dubrovačkih jedrenjaka mnogo su zanimljivije i iz likovnog i iz pomorsko-historijskog gledišta. To su slike u bojama izrađene na drvu u drugoj polovini XVI stoljeća. Nalaze se sa strana glavnog oltara u franjevačkoj crkvi u Slanome. Oblik je broda na tim slikama sličan. Brod je visok i nije dug, pa se može cijeniti da je dužina tog tipa jedrenjaka tri puta veća od njegove širine. Prednji dio — pramac ima visoko nadgrađe kaštel (baluar) a zadnji dio jedrenjaka — krma istaknuta je sa još višim nadgrađem-kasarom. U prostorijama kaštela i kasara obično su stanovali članovi brodske posade, a za vrijeme borbe vrlo su dobro služili kao prikladno mjesto za napad i za obranu. Na tim slikama ne vide se vanjska pojačanja trupa broda osim nekih uzdužnih linija koje valjda prikazuju cente — uzdužne pojase. Odsječena uglasta krma tipična je za XVI stoljeće. Oba su broda sa tri jarbola. Opisat ću samo sliku onog dubrovačkog broda koja se nalazi s lijeve strane oltara. To je, po mom mišljenju, tip dubrovačkog galijuna koji je učestvovala u španjolskoj mornarici jer je donator te slike, kao i čitave oltarne pale, obitelj Ohmučević. Već je dobro poznato koliko su Ohmučevići učestvovali u službi španjolske mornarice, pa je prirodno da su donatori, koji su bili veliki admirali i zapovjednici flotila i brodova i to ponajviše galijuna, željeli ovjekovječiti tip svoga broda koji im je donio veliku slavu i velika bogatstva. Brod ima tri jarbola: prednji, glavni i krmeni. Na prva dva jarbola nalaze se koševi od kojih je koš glavnog jarbola veći. Brod je imao šest jedara: posrtno jedro (civadera), prednje jedro, prednje košno, glavno i košno jedro, a na krmenom jarbolu jedno latinsko jedro. Na brodskom tijelu pozadi (pričvršćeno na krmenoj statvi) vidi se kormilo sa rudom. Kosnik na pramcu broda vidljiv je istaknut. Međutim, pramčana je figura (zvir) zaklonjena posrtnim jedrom, ali se može naslutiti da je postojala. Prikazan je nešto veći kaštel, dok je krmeno nadgrađe-kasar naslikan u srazmjeru s brodom. Slika broda obiluje jasnim prikazom konopa, koloturnika i žaba tako da su tačno prikazani: podigači, leta, uzde jedara, pripone, vrze, praće, klobučnice itd. Na glavnom i prednjem jedru jasno se razabire da su ta jedra bila sašivena od većeg broja vertikalno postavljenih (po širini) platna. Vidi se produženje glavnog i prednjeg jedra koja su služila za iskorištavanje povoljnog vjetra. Brod je prikazan kako plovi pod jakim ali povoljnim vjetrom sa razapetim pojačanim prednjim i glavnim jedrom. Kao po običaju i taj brod vije zastavu na vrhu jarbola. Na glavnom jarbolu istaknuta je državna zastava Dubrovačke Republike na kojoj je naslikan na bijelom polju lik sv. Vlaha, zaštitnika dubrovačke države. Na zastavi prednjeg jarbola nema nikakve oznake pa se ne može ustanoviti koji je to stijeg i što prikazuje. Po sredini toga galijuna, u tako zvanom zdencu broda, naslikane su četiri ljudske figure kako stoje na glavnoj palubi naslonjene na ogradu broda. Vidljivo je naslikano pet otvora s lijeve strane broda: tri pod glavnom palubom, a dva u kasaru. To su bili otvori za brodske topove, a karakteristični su baš za galijune druge polovine XVI stoljeća. Prema tome naoružanju može se zaključiti (prema pisanju B. Crescentija) da je dubrovački galijun mogao biti veličine od oko 600 kara.

Po slikama u Slanome (kao i onoj u Rapallu) dubrovački galijuni su imali brodsku artiljeriju ispod i iznad glavne palube. Međutim, dvanaest dubrovačkih galijuna, koji su učestvovali u pomorsko-ratnim operacijama na strani španjolske

mornarice, nijesu imali topove smještene ispod glavne palube. Naoružanje u svijetu poznate dubrovačko-španjolske flotile nalazilo se nad glavnom palubom i u prostorijama kasara. Dubrovački galijuni, kao i ostali trgovački brodovi, kad su plovili pod svojom neutralnom zastavom, iako sa srazmjerno malim brojem topova, bili su jaki protivnici gusarskim galijama i fustama ili manjim brodovima na vesla. Međutim, upotreba galijuna protiv gusarskih brodova na vesla nije bila prikladna osim u slučaju jakog vjetra i uzburkanog mora zbog boljih maritimnih sposobnosti galijuna-jedrenjaka pred brodovima na vesla.

S obzirom na stil, slika u Slanome, može se reći, rad je kasnorenesansnog razdoblja, ali bez neke naročite umjetničke vrijednosti. Po tome se razlikuje od slike oltarne pale koja, bez sumnje, nosi u sebi izrazite umjetničke kvalitete. Te je slike dubrovačkih brodova valjda izradio pomoćnik majstora-slikara koji je naslikao veliku oltarnu palu, a možda je te brodove naknadno naslikao i neki drugi majstor. Slike jedrenjaka izrađene su na drvu. Boje su veoma dobro sačuvane i još uvijek djeluju svježije. Čitava slika toga broda protkana je zelenkasto-zlatno-srebrnkastim tonovima (prevladavaju krasne mnogobrojne zelenkaste nijanse) ali zajedno čine mirni sklad pojedine slike. Slike su dosta slobodno izrađene, ali se može zaključiti da je slikar, valjda po želji donatora pomorca-brodovlasnika, veliku pažnju obratio detaljnijem prikazu opreme broda, a naročito je lijepo ucrtao snast i take-lazu jedrenjaka, pa zbog toga te dvije slasnjske slike dubrovačkih galijuna iz druge polovine XVI stoljeća imaju značajnu, vrijednu i zanimljivu pomorsko-historijsku vrijednost. Obe su slike dužine 30 cm, a visoke 27 cm. Postavljene su u podnožju skupova koji uokviruju veliku oltarnu palu.

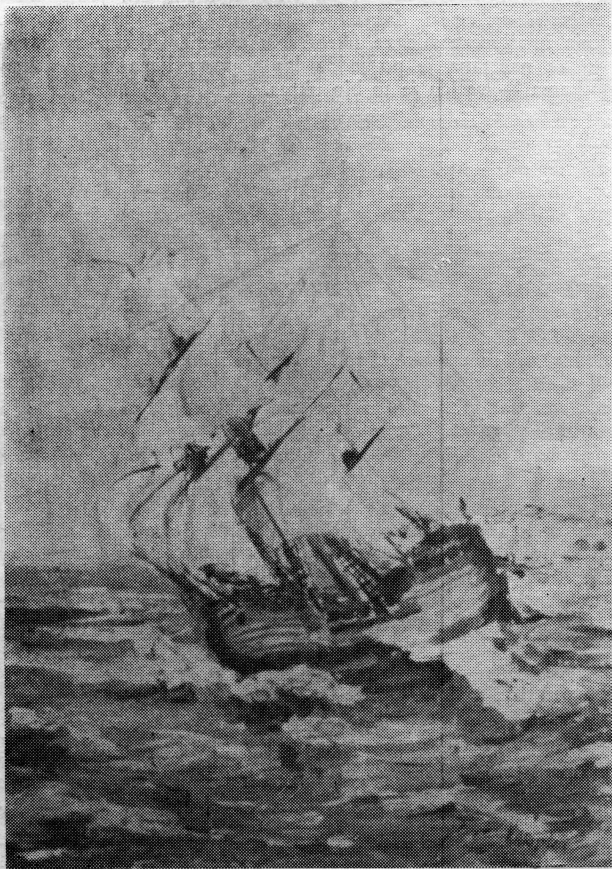
O vanjskom izgledu (bojenju) galijuna slasnjske slike nas ne informiraju mnogo. Brodsko tijelo — trup je bojadan zeleno-smeđom bojom. Jarboli su prikazani nešto tamnijom tannosmeđom bojom. Valjda su u originalu bili impregnirani katranom ili ribljim uljem. Na prvoj slici, kao i na ostalima koje prikazuju dubrovačke brodove na jedra XVI stoljeća, jedra su svijetle (bijele) boje bez ikakva crteža ili neke oznake na njima. Nijesmo mogli, po slasnjskim slikama jedrenjaka, zaključiti da su ti dubrovački galijuni sa strane na krmi broda imali rezbarije za ukras. Na objema slikama na vrhu kosnika nacrtana je po jedna lopta postavljena na kratkim motkama — valjda je to bio ukras.



Crtež dubrovačkog galijuna iz druge polovine XVI stoljeća

U crkvenoj muzejskoj zbirci na Lopudu sačuvano je osam komada »ex voto« pločica od tankog srebrnog lima oko jednog milimetra debljine koji prikazuju tipove dubrovačkih jedrenjaka uglavnom iz XVI stoljeća. Najveća, najljepša i najvrednija je pločica 202 milimetara dužine i 146 milimetara širine. Zlatar-umjetnik je na njoj tuckanjem oblikovao brod i veoma zgodno zaokruženo komponirao čitav rad. Legendu i natpis kao i lik Madone s djetetom majstor je vješto ugravirao. Taj rad ima puncu s likom sv. Vlaha u donjem uglu gornje trećine pločice. Iz natpisa saznajemo da su taj rad poklonili crkvi kapetan i brodovlasnik Stjepan Urijenac i drugovi 26. II 1595. godine. Na ovoj slici zapazimo da je umjetnik veoma simpatično i stilizirano prikazao valovito more što skupa s napuhanim jedrima djeluje veoma dinamično. Umjetnik je uspio da svome radu da zaokruženu cjelinu. Međutim, za povijest brodarstva ni ta kao ni ostale lopudske slike brodova iz XVI stoljeća (na srebru) ne donose nam novih podataka o izgledu broda više nego što nam prikazuju slanjske slike galijuna, osim što se na Urijenčevoj lijepo vidi (dobija se dojam velikog broda) kako taj veliki jedrenjak vuče za sobom čamac.

I tako smo na osnovu likovne građe i srebrne plastike, koje prikazuju dubrovačke brodove, ipak došli do vrijednih podataka koji su nam poslužili za izradu nacrtu na osnovu kojih smo izradili model dubrovačkog galijuna. Međutim, to nam još nije moglo biti dovoljno pa smo se morali poslužiti literaturom i arhivskim izvorima. Štampane građe o izgledu dubrovačkog galijuna veoma je malo. Nedavno je Stjepan Vekarić objavio popis opreme broda iz koje se mogu doznati neke opće karakteristike dubrovačkog galijuna. Taj dubrovački galijun iz 1602. godine imao je tri jarbola sa četiri jedra, sidro, tri kompasa (busule), dubinomjer, dvije zastave, tri drvena fenjera. Naoružan je bio jednom željeznom pedrijerom (vrst brodskeg topa), četirima brončanim puškama i dvjema arkebutazama (puške duge cijevi). Od pribora za kuhanje i jelo galijun je imao: osam bakrenih tanjura (toliko je valjda bilo članova brodske posade) mlin, bačve za vodu



Tomo Kralj — Dubrovački galijun, ulje

i vino, kablčice, bačvice za ulje, dva stola, stolnjak i tri ubrusa. Osim toga taj je galijun imao veliki i mali čamac. Međutim, to nam je bilo još uvijek malo podataka na osnovu kojih smo mogli izraditi model dubrovačkog galijuna pa su nam zato arhivske vijesti pomogle kod izrade modela tog broda.

Već je utvrđeno da se u doba Dubrovačke Republike morao sastaviti službeni ugovor o svakoj novogradnji broda. Brodograditelj se obavezao da će izgraditi neki brod u određeno vrijeme i pri tome se u ugovoru određuje veličina i dimenzije jedrenjaka, vrsta drva za njegovu izgradnju, cijena sa opremom ili bez nje itd. U našem radu iskoristili smo arhivske spise dubrovačkog Historijskog arhiva i za naš rad upotrebili nekoliko ugovora za izgradnju dubrovačkih brodova XVI stoljeća.

Uzimajući sve to u razmatranje, kao i ostalu raznovrsnu bogatu arhivsku građu, konačno smo mogli ostvariti zamisao da se, iako pomoćnim muzejskim objektom, modelom prikaže najkarakterističniji slavenski tip jedrenjaka iz XVI stoljeća — DUBROVAČKI GALIJUN. A baš taj tip dubrovačkog jedrenjaka stavio je u prošlosti dubrovačke majstore brodograditelje u svjetskim okvirima na prvo mjesto.

Model je izradio najpoznatiji jugoslavenski majstor — modelar brodova Stjepan Oshgian na osnovu ovih ovdje iznijetih kao i drugih mnogobrojnih podataka. Model je pretežno izgrađen u orahovu drvetu prirodne boje kako bi vjerljivo bili prikazani sastavni dijelovi vanjske konstrukcije broda. Unutarnji dijelovi su u orahovu i u lipovu drvetu. Palube modela broda su u hrastovu i nešto u jasenovu drvetu. Osim ovdje iznesenih podataka za oblik brodskeg tijela i za još neke detalje oslanjali smo se i na formu navicele (posuda oblika broda za držanje tamnjana u crkvi) koja se nalazi u Dominikanskom samostanu u Dubrovniku a potječe iz početka XVII stoljeća. Za naš model kopirali smo navicelin motiv pramčane figure (pulena-zvir). Treba naglasiti da su nam slike dubrovačkih galijuna iz Franjevačkog samostana u Slanome odlično poslužile za rekonstrukciju jarbola, križeva, jedara, raznovrsnih konopa i još mnogo drugih različitih detalja. Prema tim slikama smo topove na modelu smjestili ispod glavne palube. Brodske naoružanje modela galijuna uzeli smo kao nešto jače naoružanje trgovačkog jedrenjaka u to vrijeme. Uza sve to ipak smo za izradu nacrtu za taj tip našega galijuna morali koristiti i opću literaturu pa su nam za taj rad od velike pomoći bili štampani radovi Bartolomeja Crescentija (*Nautica Mediterranea*, Roma 1602), Pantere Pantera (*L' Armata Navale*, Roma 1614) i djela poznatog francuskog pomorskog historičara Antoina Jala (Paris 1846. i 1848.).

Zahvaljujući ovome radu modeli dubrovačkog galijuna danas se nalaze u zbirka ili kabinetima suverena ili predsjednika vlada Indije, Indonezije, Burme, UAR, Grčke, DR Njemačke, Norveške, Švedske, Engleske, USA kao i u mnogim privatnim zbirka visokih ličnosti u svijetu.

LITERATURA:

- B. Crescentio, *Nautica Mediterranea*, Roma 1602.
- P. Pantera, *L' Armata Navale*, Roma, apresso Egidio Spada, MDCXIII.
- N. Sagri, *Ragionamenti sopra la varietà del flussi et riflussi del Mar Oceano Occindale*, Venezia 1574.
- N. Sagri, *Discorso dei flussi del faro di Messina*, con le regole per saper trovare in che vento si trovi la luna, Venezia 1590.
- S. Razzi, *La storia di Raguia* (1588), Dubrovnik 1903.
- A. Jal, *Glossaire Nautique*, Paris 1848.
- Saverien, *Dizionario di marina*, Venezia 1769.
- Pomorska enciklopedija, Zagreb 1951.
- Enciclopedia italiana, Roma (Trecani) 1934.
- Dictionaire de Marine, Paris (Denain) 1846.
- Bonnefoux, *Dictionaire de Marine a voils*, Paris.
- G. Gelcich, *I conti di Tuhelj*, Dubrovnik 1889.
- A. Solovjev, *Postanak ilirske heraldike i porodice Ohmučević*, Skopje 1933.
- J. Tadić, *Španija i Dubrovnik*, SAN, Beograd 1932.
- J. Tadić, *Dubrovačko pomorstvo u 16. veku*, SAN Beograd 1948.

J. Tadić, O pomorstvu Dubrovnika u 16. i 17. veku, »Dubrovačko Pomorstvo«, Dubrovnik 1952.

S. Vekarić, Prilozi za povijest pelješkog pomorstva u XVII i XVIII st, Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovnik, Dubrovnik 1954.

V. Ivančević, Rapalska slika dubrovačkog broda 1574, »Jugoslavenski mornar«, br. 1, Split 1951.

J. Luetić, Vice Bune, Anali Historijskog instituta JAZU Dubrovniku, Dubrovnik 1954.

J. Luetić, Nekoliko vijesti o dubrovačkim brodovima zadnjih decenija XVII stoljeća, zbornik »Dubrovačko pomorstvo«, Dubrovnik 1952.

J. Luetić, Iz djelatnosti dubrovačkih slikara na brodovima (XVI—XVII stoljeće) časopis »Mogućnosti«, Split br. 3, 1959.

Zaključak: Galijun je u XVI i u prvoj polovini XVII stoljeća bio tip ratnog i trgovačkog (nešto bolje naoružanog) jedrenjaka. Mnogo ga je upotrebljavala španjolska ratna mornarica za svoje prekomorske pohode. Španjolci su galijunima prevozili skupocjene terete iz osvojenih prekomorskih posjeda. To je bio brod sa tri, a ponekad i sa četiri jarbola, sa dvije do tri palube. Na prednjem dijelu brod je imao uzdignuto nadgrađe — baluar (kaštel) a na krmi dvokatni kasar. Na pramcu broda pod kosnikom galijun je bio ukrašen pulenom — zvirom. Obično je imao snast: kosnik i tri jarbola koji su imali po jedan koš. Od jedara galijun je imao pod kosnikom posrtno jedro — civaderu; na prednjem jarbolu, koji je bio nešto naprijed nagnut, dva križna jedra: prvenjaču i košnjaču; na glavnom jarbolu (postavljen je okomito) bila su križna jedra, a na

krmenom nešto prema krmi nagnutom jarbolu razapinjalo se jedno latinsko jedro. Ako je galijun imao četiri jarbola onda je četvrti jarbol imao jedno latinsko jedro. Uzda krmenog jedra zatezala se s čamca koji je bio utaknut na vrh krme broda. Dubrovčani su obično imali trojarbolni galijun. Ti tipovi brodova na jedra bili su brži od nava jer su imali vitkiju liniju trupa broda i jedra boljih manevarskih sposobnosti.

U XVI i u početku XVII stoljeća dubrovački su brodograditelji bili najpoznatiji i najbolji majstori za gradnju galijuna u tadašnjem čitavom pomorskom svijetu.

Naoružanje galijuna određivalo se prema veličini broda. Za svakih stotinu kara veličine broda imali su po dvije bombe — topa, a ukupan je broj posade galijuna takve veličine iznosio oko 18 ljudi. Brodska posada na dubrovačkom galijunu uglavnom se ovako sastojala: zapovjednik, parun, nokier, brodski pisar, brijač, brodski tesar, pilot, kormilari, topnici, obični mornari i učenici — mali. Dubrovački galijuni veličine od 70 do 100 kara imali su od 10 do 25 članova brodske posade; od 150 do 300 kara od 25 do 55, a od 300 do 600 kara od 40 do 75 članova brodske posade.

Naoružanje se sastojalo od kolubrina i pedrijera i od lakše artiljerije sakra i majana. Topovi su bili smješteni ispod i iznad glavne palube, a na krmi po jedan top sa strane kormila. Karakteristika je galijuna da je na bokovima broda imao vratašca za topovske cijevi.

Dubrovački galijuni nijesu bili ukrašeni bogatim rezbarijama kojima su ih običavale ukrašavati druge velike pomorske države.

Tri pjesme Ratka Pasarića

MORE DUBROVAČKO

Stado ovaca zelenu travu pase
neodižuć pogled sa zemlje
al oči naše sa Gorice i Petke
put mora magijom boja prikovane
odrazuju poglede predaka davnih
uprte istom cilju ko oči galeba bijelih
okrenute pramenima obzorja modrih.
To more je naše, prazivor života, odjek balade
što stoljećima oplakuje zidina drevnih gromade.
Svud isto je to naše drago more,
uz obale lapadske,
pristane gruške,
tik uz Gradac i Danče,
uvalom Kolorine,
neposredno uz Pile i Ploče,
duž konavoskih stijena i žala Župe,
plačući obale drage,
tamo od Kleka pa sve do Sutorine.
More je naše preludij boja,
odsaj smaragda, ametista i akvamarina.
Sa Lovrjenca more je odraz kozmičkih dubina,
prijatelj prošlosti davne i novih vremena.
Nad morem našim patina zidina vibrira,
sve ovdje što živi i mre čulno harmonira,
tu sve je u skladu s obrisom zelenih gorica,
svatko je ovdje prijatelj morskoga modrila,
purpurnih bogumila,
nebeskog plavetnila.

RATKO PASARIĆ, novinar, rođen u Dubrovniku 15. III 1916. Živi u Zagrebu od 1936. godine. Za studentskih dana drugovao sa Tinom Ujevićem, Franjom Alfirevićem i Perom Bakulom. Od mladih dana pokazuje interes za poeziju. Izrazito se bavi lirikom.

U NOR-u bio je pripadnik partizanske mornarice.

U svom dugogodišnjem novinarskom radu — preko 25 godina — objavio je u nizu naših dnevnika i časopisa svoje radove — članke, komentare, osvrtne, reportaže i putopise. Neke priloge objavio je i naš časopis.

USNULOJ LUCI

Proljeće morem mog grada nanovo zavlada
obalom osjeka noćna mora čari razotkriva.
U luci vode tamne titravo svjetlo obasjava,
sve je mirno, sve ko da spava,
ne čuje se odjek sirena sa brodova,
ne sijeku usnulu razinu mora
tragovi propelera, ni brazde motora.
Gruška luka ko da u sebi potopi snove,
spomene na vrevu, na nestale brodove.
Začahuri se u sebe, rese je samo propale nade,
nestade ufanje, isčeznule varljive obmale.
To luka je sada što s vremena na vrijeme
pohodi ju tek pokoja lađa — turista novih znamenje.
Miruj luko mladosti moje,
s mirom tvojim zatamljujem jade svoje.

BOSANKA

Brdo nad vjekovnim gradom
nad obalom kamenjem bogatom
svo je optočeno borom, čempresom,
ružmarinom, kaduljom i vrijesom.
Na domaku Srđa te tvrđave stare
u polju zelenom kamene gromade,
smjesti se malo maleno
ko iz priče stvoreno.

Priprema vlastito izdanje jedne zbirke pjesama, kao i zbirku pjesama pod zajedničkim naslovom »Dubrovačke varijacije«.

Autor ovih pjesama bio je od rane mladosti učesnik u radničkom pokretu u Dubrovniku, u naprednom studentskom pokretu na Zagrebačkom sveučilištu i u NOVJ. U Mornarici NOVJ obavljao razne dužnosti tokom oslobodilačkog rata. Rezervni je kapetan i više puta odlikovan.

Pjesme koje objavljujemo su njegove lirske povezanosti s morem.

Uredništvo