

Pomoćska nezgoda dubrovačkog broda god. 1803. blizu Smirne

Iz dva razloga smo izabrali za ovaj napis građu o pomorskoj nezgodi koju je g. 1803. blizu Smirne pretrpela dubrovačka kekija »La Madonna del Rosario«. ¹ Prvi je razlog što smo u ispravama našli podroban popis brodske inventara, pa tako saznajemo što je u početku 19. st sve bilo na jednom osrednjem² brodu starog Dubrovnika. Drugi, što se između brodograditelja koji su sudjelovali pri spašavanju nasukanog broda nalazio Korčulanin Stjepan Foretić, a to je važno za proučavanje iseljavanja korčulanskih brodograditelja.³

Pomorsku nezgodu svoga broda u prijavi podnesenoj 16. VIII dubrovačkom generalnom konzulu u Smirni Nikoli Radelji kapetan Frano Bibica ovako opisuje.

Dana 11. VII brod je otputovao prazan iz Malte za Levant u traženju pogodnog tereta. Da bi brod mogao isplivati iz malteške luke na pučinu kapetan je za tegljenje unajmio pet čamaca, koji su laganim vjetrovom izveli brod iz luke. Već 16. VII naglo je preminuo na brodu dispansijer Pavao Burić, te su njegovo tijelo spustili u more, jer ga nije bilo moguće zakopati u zemlju. Na svom putovanju brod je naišao na vrlo jaki vjetar, pa je morao više puta kratiti jedra. Već kod Kefalonije primijećeno je prodiranje vode u brod. Brod je pristao u Zante, ali ne našavši u toj luci nikakav teret uputio se prema Methoniju. Na tom dijelu putovanja zbog protivnih vjetrova i jakog mora kapetan je bio prisiljen da usidri brod pod otokom Sapienca. Ni u Methoniju nije bilo tereta, pa je — ukrcavši tu šest putnika za grčki arhipelag — nastavio svoje putovanje. Ponovo je brod naišao na žestoki vjetar, pa su morali spustiti sva jedra ostavivši samo mnogo kraćeno gornje prednje košno i šošno jedro. Pod tim nepovoljnim prilikama kapetan je bio prisiljen da pristane na otok Argentieru, gdje je iskrcao putnike. I na daljem putovanju brod je pratilo nepovoljno vrijeme, jak vjetar s uzburkanim morem, pa se brod morao vraćati, sidriti u privjetrini i tu čekati. Zatim kapetan odluču da je najpovoljnije da s brodom pristane u Smirni, gdje će brodu najlakše naći traženi teret. Međutim je voda sve jače prodirala i sisaljka nije mogla svladati priliv vode u brod. Zbog toga se brod našao u kritičnom položaju. Jak vjetar je zaposlio svu posadu oko jedara, sisaljka je morala stalno raditi, a brod zbog velike količine vode u sebi nije mogao manevrirati. U takvim prilikama kapetan je sazvao časnike i momčad u brodski savjet te pošto je dobro razmotren položaj broda zaključeno je, da se svi živo zauzmu kako bi se prebrodilo kaštel blizu Smirne, gdje su se tada nalazili. I zaista nadčovječnim zalaganjem cijele posade uspjelo im je s brodom nešto malo preći spomenuti kaštel. Ali je voda i dalje sve jače prodirala, tako da im nije ništa drugo preostalo, nego da nasukaju brod na plićinama u blizini kaštela. Spustivši u more barku i kaić, u kojima su složili svu robu, koja se nalazila u pramcu i krmu broda, uputi se jedan dio posade u Smirnu.

Kapetan je u Smirni molio svog konzula da se nasukanom brodu pruži sva moguća pomoć kako bi se spasio brod i doveo u luku. Konzul je odredio da na mjesto pođe 10 do 15 ljudi i dva meštra kalafata s dvije sisaljke i bujolima, te da uz pomoć brodske posade pokušaju osloboditi brod i dovesti ga u Smirnu. Bila su izabrana dva brodograditelja, Stjepan Foretić Austrijanac i Pavao Denota Dubrovčanin, i dva pomorska kapetana, Ivan Pasabanda i Ivan Kazilari Jakova, oba iz Dubrovnika.

Prema izvještaju brodograditelja koje je potpisao Frano Krtica, jer su oba bila nepismena, u brod je ulazila voda s više mjesta i već je bila došla do potpaučija. Svi su se dali na posao te uloživši mnogo truda od ranog jutra do 7 sati naveče uspije im osloboditi brod i dovesti ga u Smirnu na mjesto gdje su se brodovi izvlačili za popravak. Tu su ponovo pregledali brod i utvrdili da nije sposoban za plovidbu. Potrebno bi bilo obaviti opći popravak, koji bi zahtijevao veliki trošak, jer se postojeće brodske drvo mog-

lo upotrijebiti samo malim dijelom. Brodograditeljima je bilo jasno da se radi o starom brodu koji je pretrpljenom nezgodom sav razdrman i polupan. Kapetani su pak u svom izvještaju utvrdili da brodu mnogo fali od opreme te da je nesposoban za plovidbu. Da se osposobi — po njihovom mišljenju — potrebna je svota od oko 3.000 pjastara. Nakon tih izvještaja kapetan odluču da napusti brod u korist davaoca pomorskog zajma⁴ i osiguratelja. Dubrovački konzul primivši kapetanovu izjavu o napuštanju broda naloži svom »kanceliru«, da pođe na brod i preuzme njegov inventar.

Iz priloga — u kojem objavljujemo inventar broda — izlazi da je brod imao dva jarbola: prednji jarbol i velejarbol,⁵ brojna jedra, barku i kaić s veslima i jedrima. Zatim se u inventaru nižu mnogi drugi predmeti, kao tri sidra, jedno sidarce, više konopa za vez, gruje, argan, dvije sisaljke, jedno brodsko zvono, jedno doglasalo, više bačava za vodu i vino, dva bujola, tri badnja za soljeno meso, razni pribor za kuhinju (željezni tronožac, lonac, tanjuri, čaše, lijevci, mlinac za kavu). Brod je bio naoružan s dva velika i tri mala topa, sa sedam trumbuna i dvije puške. Od instrumenata za plovidbu brod je imao četiri busule i tri pješčana sata raznih veličina: od pola sata, od pola i od četvrt minuta. Osim toga na brodu su bile: dvije inerate za zatvaranje grotla, dva fenjera, tri zastave, jedan plamenac, jedna mreža, jedn sobni stol, razni alat za drvodjelju (bradva, čekić, svrdli, dljeta, pile) dva koša za čuvanje kruha i mnogi drugi predmeti, jer smo ovdje samo jednim dijelom nabrojili predmete, koje sadrži inventar.

Što nas začuđuje jest to što u inventaru nisu spomenute plovidbene karte, što je uostalom slučaj s najvećim dijelom sačuvanih inventara dubrovačkih brodova, na koje smo nailazili u Državnom arhivu. Međutim, to je pitanje već raspravljano i utvrđeno je da dubrovački brodovi nisu plovili bez plovidbenih karata⁶. Možemo pretpostaviti da je i ovaj brod imao plovidbene karte te da su bile među onim stvarima koje su prvog dana bile uzete iz pramca i kreme (jer je vrlo vjerojatno, da su se tu i čuvale) i iskrpane s broda na kopno. To bi mogao biti razlog zbog kojeg plovidbene karte nijesu ušle u inventar broda. Uostalom u inventaru nijesu spomenute ni živežne namirnice od kojih je sigurno barem nešto i tada bilo na brodu.

Nakon pretrpljene nezgode kapetan broda se vraća u Dubrovnik te 24. IX 1803. u republičku kancelariju polaže brodske isprave⁷ Iste je godine na zahtjev davaoca zajma pokrenut postupak protiv kapetana. Davalac je zajma izjavom svjedoka nastojao dokazati da se tu nije radilo o pomorskoj nezgodi, nego o običnom nasukanju, kojih je u prošlosti bilo više na istom mjestu. Obrana je u svoju korist iznosila da je brod prije odlaska iz Malte bio pregledan od meštara kalafata te da se popravilo što je bilo manjkavo; da je obična pojava da brod — osobito kad je prazan — pušta 3 do 4 polsate vode za 4 sata; da se kod kaštela Smirne mogu nasukati brodovi, osobito ako je nevrjeme, koje tada brodove mnogo ošteti, a može ih i posve raskomadati. Tek 10. VI 1805. bila je izrečena presuda u ovom sporu.⁸ Kako je glasila presuda ne znamo, jer je ne nalazimo zapisanu, a čim je pročitan bila je poderana. Po svoj prilici tužilac nije mogao ništa postići svojom tužbom, a moguće je da su se stranke i nagodile.

Kad je brod g. 1802. bio u Dubrovniku imao je skupa sa zapovjednikom 12 članova posade. Već tada je zapovjednik broda bio Frano Bibica.⁹ Kekija je imala 66 karanosivosti¹⁰, te joj je za g. 1803. bio vrčan arboratik zbog ove pretrpljene pomorske nezgode. Ali već uplaćena svota od 8,4 piastra zadržana je kao polog do konačne presude Pomorskog ureda. Ta je presuda, kako smo vidjeli, izrečena 1805. pa je iduće godine kapetanu vraćena spomenuta svota. Foretići su stara i znamenita korčulanska brodograditeljska porodica.¹¹ U početku 19. st. razvio je svoj rad po našim lukama poznati korčulanski brodograditelj Ivan Fo-

retić Đurov.¹² I on je u početku svog brodograditeljskog rada bio u iseljeništvu i na Malti imao svoje brodogradilište. Vratio se u domovinu g. 1816.¹³ da tu nastavi i razgiana svoj obrt. Zanimljivo je da osim Smirne i Malte Foretiće nalazimo i u nekim drugim lukama u inozemstvu, u koje su se doselili da bi nastavili svoj brodograđevni obrt i da bi u nekim osnovali svoja vlastita brodogradilišta. Ta su mjesta: Carigrad, Port Elisabeth, New York¹⁴ i Sulina.¹⁵

Za Stjepana Foretića u spomenutim ispravama nije izrijekom naznačeno da je Korčulanin. Pisar dubrovačkog konzula uz njegovo ime nadodao je »Austriaco«, što nam je dovoljno da ga identificiramo kao Korčulanina. Prema spomenspisu iz g. 1868. korčulanske bratovštine brodograditelja »Banke sv. Josipa« bilo je odsutno iz Korčule u razdoblju od 1787. do 1797. 17 brodograditelja, a od 1798. do 1815. njih 269, pa bi — po našem mišljenju — Stjepan Foretić, mogao biti između prvih iseljenih korčulanskih brodograditelja koji su za svoj rad izabrali tadašnju prometnu luku Smirnu.¹⁶

**Inventario della checchia ragusea
nominata Madona del Rosario capitano Francisco Bibiza**

Tre alberi, cioè il bompresso con pennone di zivada, e baston di flocco con la manovra secondo l'uso
Alberi di trinchetto con 3 pennoni gvarniti secondo l'uso
Albero di maestra con 3 pennoni gvarniti secondo l'uso
Boma col suo picco per la randa gvarniti secondo l'uso
Un flocco
L'asta della bandiera
Una mancina
Due trinchettine
Un parochetto
Due gabbie
Un papafigo
Una randa
Una carbonera
Tre ancore
Un ancorotto
Una gomera in buon essere
Una detta piombata
Una detta vecchia passa 70 circa
Un gherlinetto di polsate 4½ circa
Una lanzana di polsate tre circa
Cavo — piano dell'argano un poco usato
Due libani poco usati
Due paranchi investiti
Tre senali coi loro manti
Legno di gruа con bozelo, gancio di mare, e suo cavo — piano
Due grue da prova gvarnite con 3 ragli, bozeli 3 dopj e gancio di ferro secondo l'uso
Vela per le dette grue poco usata
Due ferri uno per barca, l'altro per caicchio. Uno dei detti è gvarnito col scandaglio per uso di caicchio.
Argano con otto asde per virare le ancore.
Due pompe gvarnite secondo l'uso, una delle quali ha il tubo di bronzo e due ganci di ferro
Un ferro di riserva per le pigne delle dette pompe
Due mortaretti di riserva
Due cannoni grandi con le loro carette e utensili consistenti in lanate, caragoli, gazza
Batti balle e balle 20 in circa
Tre cannoni piccoli con le loro carette e utensilli e balle 100 in circa
Due botti d'acqua con cerchj di ferro
Due dette con cerchj di legno
Un caratello per uso d'acqua
Un detto per bevanda
Una botte per uso di vino con cerchj di legno
Tre menzariole per l'acqua
Tre dette segate per mezzo per seccare il bastimento
Otto barili veneti per dispensa
Una menzariola per uso d'oglio
Un barile per detto
Un barile per aceto
Un tinazzo grande
Tre detti piccoli per carne salata
Sette tromboni
Due moschetti

Fogone con la sua batteria, consistente in trepiedi di ferro,
una pignatta grande col suo coperchio di rame
Una frittaruola di rame
Gradelle vecchie e due cucchiaroni di ferro
Un bocale di stagno
Una bazilotta di rame e due piatti grandi di stagno
Barca con molinello, argano, timone, argola e otto remi,
Caicchio con timone, argola e remi sei poco usati
Due arboretti e due vele per il detto e poco usate
Tamboccio sull'entrata della camera colle porte
Girola o sia abitacolo per la bosola e lampa
Bossole due per navigare
Una detta d'amplitudine
Una detta di camera
Barchetta con la sua trezola e mollinello
Un'ampoletta grande di mezza ora
Una detta di mezzo minuto
Una detta d'un quarto di minuto
Due fanali di coperta con talio
Uno detto di camera con vetri
Diversi ferri per uso di marangone
Tre verigole
Ascietta una
Due scarpeli
Tre detti per calafato
Una mazza di ferro
Un martello
Diversi ferri usati, che ordinariamente servono per uso del bastimento, ganci gole, anelli ed altro
Una tavola di camera
Quattro finestre con le lastre di vetro
Piatti di terra 42 con una soppiera e 5 piatti grandi
Bichieri sei
Bojali due
Tre martelle
Due bandiere con una fiamoletta
Una bandiera quadra
Due vasi di ferro bianco per uso d'oglio
Due piriotti di ferro bianco
Una piria di legno per le botti
Due argole del timone del bastimento
Un freno del detto
Un asta di foscine
Foscine due
Una delfinara
Un pezzo di cuojo o sia sola per le trombe
Due scale di bordo coi loro ferri
Un ferro di gala di randa
Picozze tre
Due rappe
Baderne, salamastre, moscelli ed altro
Una campana
Una giarra d'acqua
Una coffa per uso di pane per i marinari
Una detta con 4 bottiglie per camera
Quattro rastellade di ferro per posare li tromboni e moschetti
Un corno per inescare li cannoni
Una sega grande con due segazzi
Una giarra d'acqua
Una capponera
Due sandiochi delle trombe coi loro pironi
Una tromba di bronzo per uso d'acqua delle botti
Due incerate della bocaporta, una nouova e l'altra vecchia
Dieci oche di stoppa
Un scandaglio d'acyua
Un molinetto da caffè
Una tromba marina
Una tromba marina
Smirne li 24 Agosto 1803.

Francesco Bibiza
Steffano Lallich cancelliere

¹ Pom. 56-8/3 f. 252 v. — 264 v. u Državnom arhivu u Dubrovniku.

² Kekiia ie brod s dva iarbola. Prema Boerijevom Dizionario del dialetto veneziano, Venezia 1829: »Sorta di bastimento usato principalmente dagli Inglesi, ch'è a poppa quadra, con pulena alla prua, attrazzata con due alberi.«

³ V. Ivančević, Korčulanski brodograditelji u iseljeništvu. Naše more, Dubrovnik, VI/1959, br. 2 i 3.

⁴ Andrija Ivanović 15. IX 1802. bio je kapetanu pozajmio 601 peču španjolsku (kolonarsku) uz zalog broda i jamčenje Reuben Vita Ambonettija. (Pom. 56-12/2 f. 51, Div. de for. 34-232 f. 204.).

⁵ Da se izbjegne zabuna napominjemo, da se u priloženom inventaru osim prednjeg jarbola i velejarbola spominju još tri jarbola koji to nisu u pravom smislu, već se tu radi o drugoj drvenoj opremi broda, kao što je kosnik itd.

⁶ V. Ivančević, Plovidbene karte na starim dubrovačkim brodovima. Naše more, Dubrovnik III/1956, br. 3.

⁷ Rouli 56-9/15 f. 30.

⁸ Pom. 56-15/9 f. 54.

⁹ Ruoli 56-9/15 f. 30.

¹⁰ Pom. 56-3/10 bez paginacije.

¹¹ Usp. »Foretići« natuknica Vinka Foretića u Pom. enciklop., Zagreb 1956, sv. 3, str. 72.

¹² V. Ivančević, Korčulanski brodograditelj Ivan Foretić, Pomorstvo, Rijeka 1953, br. 2.

¹³ B. Moravec, Parobrodski saobraćaj pokretač turističkog prometa na dubrovačkom području. Naše more, Dubrovnik 1955, br. 3.

¹⁴ V. Ivančević, Korčulanski brodograditelji u iseljeništvu. Vidi bilješku 3.

¹⁵ M. Kolin, Sa korčulanskih brodogradilišta. Jadranska straža, Split 1935, br. 12.

¹⁶ Foretić se po svoj prilici iselio iz Korčule za prve austrijske vladavine (1797—1806), pa mu je za to — kako smo gore vidjeli — u ispravama dubrovačkog konzulata u Smirni naznačeno austrijsko podanstvo. Iz jedne predstavke pronađene u arhivu Arneri u Korčuli, koja je odgovor na upit br. 417 iz g. 1833. Lučke kapetanije u Dubrovniku, izlazi da korčulanski brodograditelji zbog pomanjkanja posla »hano dovuto rivolgere le loro mire altrove e fù perciò che fino ad oggi hanno formato de Squeri in Costantinopoli, le Smirne, Alessandria, Gibilterra...« Nas ovdje poglavito zanima spomen o brodogradilištima koja su tada Korčulani imali u Smirni. Spomenuta predstavka pisana je 30 godina nakon Foretićeve spasavanja dubrovačke kekije, pa je moguće da su kroz to vrijeme Korčulani osnovali svoje brodogradilište i u Smirni. Jer, ako možemo vjerovati obrani kapetana Bibice, g. 1803. nije uopće bilo u Smirni brodogradilišta na kojem se grade brodovi i koje bi moglo izvršiti popravak brodova nesposobnih za plovidbu (»... per riattare un bastimento reso innavigabile a Smirne, questa operazione riesce impossibile non essendovi schero, e non fabbricandosi i bastimenti.« Pom. 56-16/2 f. 159 v).