

# Ugovor o vađenju broda iz 1740. godine

Zdravko Šundrica

U nedjelju 12. lipnja 1740. godine zahvatio je požar brigantin »S. Elisabetha« engleskog kapetana Huga Džordža Bromedg-a, koji je usljed toga potonuo pod Lokrumom. Ovaj udes opisan je do u tančine u seriji Državnog arhiva u Dubrovniku — Assemblee e consolato di mare — (sv. 6, str. 16'—27), gdje je registrirana o njemu prova di fortuna.

Kapetan Bromedg (pišu ga i Bromige) stigao je iz Ankone početkom lipnja sa teretom žita, koji je raspodao u Cavtatu. Da se ne bi vratio prazan, usidrio je svoj brigantin pod Lokrumom očekujući karavanu s Istoka u namjeri da kupi teret koža. Budući da je karavana kasnila, odlučio je da otplovi prazan. Dan pred odlazak, u nedjelju 12. lipnja, otišao je u grad da nabavi potrebno za putovanje. Dok je boravio u gradu, doznao je da su neki plemići sa svojim gospodama otišli da pregledaju njegov brod. Iz poštovanja prema gostima vratio se da im pravi društvo i pred sumrak ih ispratio do u grad. Tako se desilo da je na brodu ostao samo jedan mornar i »mali«, jer su pilot i ostali mornari bili otišli sa brodskim čamcem da ispituju grušku luku. Kad je pao mrak »mali« je iz »foguna« uzeo glavnju i spustio se, po običaju, u kapetanovu sobu da zapali svijeću. Dok je »mali« puhao u glavnju neprimjetno je odpao komad žara, koji je uskoro izazvao požar. Uzalud su mornar i »mali« dozivali u pomoć mornare sa dvije bokeške tartane koje su bile usidrene u blizini. Vatra se naglo širila i uskoro zahvatila skladište municije. Od nastale eksplozije dignuta je u zrak krma, a »mali« je ranjen odbačen u more. Brod je izgorio do glavnog jarbola, dok je pramčani dio broda ostao čitav, jer je voda koja je provalila preko krme »navrijeme« potopila brod. Sidrena gumina kao i ona kojom je brod bio privezan za kameni stup na Lokrumu, ostale su čitave.

Prema izjavi kapetana Bromedg-a, na brodu mu je propala čitava garderoba, kao i garderoba ostalih mor-

nara. Osim toga, izjavio je da mu je sa brodom potopljeno 842 mletačka cekina, 28 ugarara i 15 fondovekli (?).

Iz iskaza registriranih u — Fedi ed attestati — (sv. 3, str. 1 a tergo i slijedećim) proizlazi, da mornari sa susjednih bokeških tartana nisu pokazali uobičajenu solidarnost pomoraca. Oni ne samo da nisu priskočili u pomoć, već su iskoristili udes za pljačku sa onog dijela broda koji još nije bio zahvaćen požarom. Najsudbonosnija je bila pljačka gumina, koje su, prema navodima kapetana potopljenog broda izvršili Ilija Padrović i Marko Mirković iz Novoga. Time je s po mišljenju stručnjaka, mogućnost vađenja broda bila svedena na minimum.

»Ja znam, izjavio je pilot potonulog brigantina, Englez Don Male, da se potopljeni brod, kad mu fali gumina kojom je bilo privezano sidro i druga kojom je bio privezan za kraj ne može, po mom mišljenju, odcijepiti od dna ni izvaditi iz vode ili privući bliže kraja. Ali ako bi to i bilo moguće, predstavljalo bi ogromnu poteškoću i izdatke. Za to bi trebale dvije tartane ili dvije galije sa mnogo posade i ljudi koji bi se spustili na morsko dno da guminom opauš trup broda«.

Slično je izjavio i patrolin peote Nikola Predolin istaknuvši da bez gumine kojom je brod bio vezan za kraj »ostaje mala nada da bude izvađen [iz vode]«. Prema mišljenju Predolina trebalo bi da se napravi pokušaj od zanata primjenjen ovom slučaju, što bi iziskivalo ogromne troškove, jer za vađenje broda iz vode potrebno je da brod bude vezan i opasan konopima (legato ed imbragato). (Fedi ed attestati, 3. 21—22).

Usprkos toga što je vađenje brigantina smatrano vrlo teškim i problematičnim pothvatom, samo par dana poslije ovih izjava sklopljen je ugovor o njegovom vađenju. Ugovor je sklopljen između zastupnika kapetana Bromedg-a, Dubrovčanina Krista Buća i dvaju kapetana Bračana: kapetana Dujma Dominis-a i Petra Pavičića. Ova dva kapetana stigla su sa Krfa sa svojim fregatonima

»Madona del Carmine e S. Giovanni Battista« i »S. Domenico« tokom mjeseca lipnja u Dubrovniku gdje su izdržavali karantenu.

Budući da se radi o jednom važnom i za sada jedinom poznatom dokumentu ove vrste iz historije našeg pomorstva, donosimo ga u cijelosti:

Dubrovnik, 4. srpnja 1740

Ovim spisom se izjavljuje da je sklopljen ugovor između Krista Buća, zastupnika kapetana Huga Džordža Bromedg-a Engleza s jedne strane i kapetana Dujsma Dominis-a i Petra Pavičića s druge strane, o vađenju (pescare) broda ili brigantina spomenutog kapetana Bromedg-a, koji je zahvaćen požarom potonuo pod Lokrumom, pod slijedećim uslovima:

Prvo. Rečeni kapetani se obavezuju da će upotrebiti svoja dva fregatona koji se nalaze pod Lokrumom, sa svojim posadama, da će pribaviti sva potrebna oruđa i učiniti sve izdatke koji budu potrebni za spomenuto vađenje. Zastupnik pak nije dužan da ih ičim snabdije, osim što im mora pozajmiti jedan jarbol rečnog brigantina onakav kakav se nalazi u dubrovačkoj luci i ostatke gumine spomenutog broda. U pogledu pozajmljene gumine kapetani se obavezuju da će je omotati i osigurati tako kako bi što manje bila oštećena, a ujedno da će i jarbol i gumine povratiti.

2. Da spomenuti kapetani sa svojim ljudima moraju poduzeti sve moguće kako bi odcijepili spomenuti brod od dna i dovukli ga blizu kraja. U slučaju pak da se spomenuti brod ne bi mogao odcijepiti od dna, dužni su nastojati kako bolje budu mogli i znali da što više izvede iz broda.

3. Da rečeni kapetani od svega što bude spašeno sa rečnog broda, drvenarije, željezarije, sidra, gumine, jarbola, jedara, zlata, srebra, novaca ili bilo česa drugog, naprave dva dijela, s time da zastupnik Buć ili njegov opunomoćenik ima pravo izabrati onaj dio koji bude htio, dok drugi ostaje kapetanima.

4. Rečeni kapetani se obavezuju da će paziti da morari ne sakriju bilo koju spašenu stvar, a sami će pod zakletvom iskazati svaku stvar. U vjeru česa

Kristo Buć, zastupnik, potvrđujem

Ja Petar Pavičić, potvrđujem

Ja Duje Dominis, potvrđujem

Ovaj ugovor je registriran u dubrovačkoj kancelariji (Div. de foris, 159, 25—27) tek 24. rujna 1740 i to na zahtjev Jurja Piccolo iz Brača rođaka i ujedno zastupnika Dujsma Dominisa. Iz ove činjenice bi se dalo zaključiti da je ugovor o vađenju broda uistinu i izvršen. Kapetan Dominis je dao registrirati ovaj ugovor da bi mogao sudski tjerati kapetana Pavičića, s kojim je u međuvremenu došao u sukob vjerojatno zbog raspodjele spašenih stvari. Inače ne raspolazemo dokumentom koji govori da je brod izvađen.

Da bi se mogla shvatiti zamašnost podhvata, potrebno je reći nešto o veličini broda i dubini na kojoj je bio potopljen.

U pogledu veličine broda možemo dati samo približnu procjenu, jer nigdje u dokumentima nije zabilježena njegova nosivost. U koliko se radi o brigantinu, tipu broda sa dva jarbola, dužine 25—30 metara, možemo zaključiti, da naš brigantin nije imao nosivosti više od 200 do 250 tona. Ovdje treba naglasiti da je brod u času potapljanja bio prazan i da mu je krmeni dio sve do glavnog jarbola, koji je pregorio i pao u more, uništen što od požara što od eksplozije.

Što se pak tiče dubine na kojoj je brod bio potopljen, raspolazemo sigurnijim podacima. Znamo naime da je brod bio usidren i da je jednom guminom bio privezan za kameni stup na Lokrumu nedaleko »Skala«. Ako predpostavimo — što je normalno — da je brod bio udaljen od kraja dvadesetak metara, to znači da se brod u času potapljanja nalazio na udaljenosti od kraja gdje dubina iznosi oko 15 metara. Ovaj zaključak se uglavnom slaže s onim podatkom koji govori da je potopljenom brodu stršio iznad vode gornji nastavak prvog jarbola oko dva metra. (Fedi ed attestati, 3, str. 9 a tergo). Dodajmo ovdje kao važne okolnosti to da je morsko dno na kojem je ležao potopljeni brod ravno i muljevito, kao i to da je brod ležao uspravno.

Preostaje da se kaže nešto o metodi koju su pri vađenju primijenili brački kapetani.

Jasno je da se radilo o metodi koja ide u red metoda vađenja brodova pomoću vanjskih sila. U ono vrijeme nijedna druga metoda nije mogla biti ni primjenjena. Poduzetnici Dominis i Pavičić doveli su svoja dva fregatona nad potopljeni brod, spojili ih sa gredama na kojima su napravili platformu za postavljanje jakih parnaka i vitala. Pošto su prethodno obavili najteži zadatak obavljanja trupa broda konopima, pristupili su dizanju broda povlačeći ga polaganom na plicak. Nije isključeno da su brodove napunili savorom pa onda privezali konopima obuhvaćeni brod, a zatim izbacili savoru, kako bi isplivavanjem sami brodovi podignuli potopljeni brod sa dna, pomažući se istodobno parancima i vitlima. Slična metoda upotrebljava se još i danas za vađenje brodova sa manjih dubina i manje nosivosti.

Po ničemu se ne da zaključiti da su kapetani Dominis i Pavičić bili neki posebni stručnjaci za vađenje brodova. Takvih stručnjaka bilo je sigurno na stotine među našim pomorcima. Njihova imena konkretiziraju samo jednu malo poznatu činjenicu iz historije našeg pomorstva, pa ih je zato vrijedno spomenuti. Naše pomorstvo može da se ponosi ne samo dobrim brodograditeljima, vještim mornarima i navigatorima, već i poduzetnim ljudima na teškim zadacima vađenja brodova. Ne duguje li možda naš renomirani »Brodospas« dio svojih uspjeha dobrim tradicijama našeg pomorstva?