

Dubrovački brodograditelji u XVI. vijeku

Velimir Lazibat

XVI. vijek je doba procvata dubrovačkog pomorstva. Sigurno se zna, da su dubrovački brodovi pri kraju vijeka uživali svjetsku slavu. Tome su doprinijeli iskusni trgovci, sposobni pomorci, veliki broj brodova i najzad — brodograditelji. Prema nekim vijestima iz starih napisa, dubrovački su brodovi XVI. stoljeća bili odličnog kvaliteta izrade i materijala, što je bilo vrlo važno u doba, kad su brodovi trajali srazmjerno kratko, poprečno možda 12—15, a najviše do 20 godina. Što o brodogradnji kažu stari izvori?

Rimski plemić i pomorac Pantera Pantero u djelu »L' armata navale« iz 1614. godine izdiže dubrovačke brodograditelje, skupa s Portugalcima i Englezima, iznad brodograditelja u Veneciji i Napulju. Time ih je, može se reći, postavio na prvo mjesto svjetske rangliste XVI. vijeka. Prema navedenom djelu to se odnosi na gradnju »nava«, kojima se davalo najveće značenje.

U jednoj od najstarijih povijesti Dubrovačke Republike, Serafina Razzi (»La storia di Ragusa« — 1588), autor se dotakao i brodogradnje. Dubrovčani grade brodove od hrastova drva, koje dovoze iz Apulije u Italiji. Međutim, Dubrovnik je 1526. priznao tursku vrhovnu vlast, pa je papa Pavao III. 1538. zabranio izvoz drva u Dubrovnik, da materijal ne bi služio Turcima u ratne svrhe protiv Zapada. Na molbu Republike zabrana je kasnije ukinuta, drvo se opet uvozilo u Dubrovnik, ali u ograničenim količinama. Drvo iz Liburnije — Hrvatsko Primorje i Gorski Kotar — služio je za opremu brodova jarbolima i križevima. Za vrijeme boravka Serafina Razzi u Dubrovniku najviše se grade barkovi »nave« i to u Gružu, gdje je najpovoljnije mjesto za gradnju, a osobito za porinuće brodova. »Škver« na Kantafigu u Gružu radio je kroz 3 i po stoljeća poslije izgradnje 1525. na državni trošak, a proširen je godinu kasnije. Zna se, da su prvi brodovi izgrađeni te iste godine i to za Nikolu Palmotića i Frana Gradića.

Osim u Gružu brodove su gradili i u mnogim lukama Dubrovačke Republike: Lopudu, Šipanu, Slanome i Cavtatu. U isto vrijeme, kada je proširen spomenuti »škver« u Gružu, obnovljena su i proširena brodogradilišta na Lopudu i u Slanome. To ne znači, da se dubrovačka brodogradnja tek tada razvila, jer je Dubrovnik i prije 1525. imao jako i moćno brodogradnje. Ako se brodogradnja neobično razvila iza 1525. godine, t. j. poslije izgradnje grušskog brodogradilišta i proširenja, to znači, da su brodograditelji već otprije morali imati iskustva i znanja, i da je to samo nastavak, bolje reći, procvat stare brodogradnje. Bez tradicije ne bi bili dubrovački »škverci« za 2 ili 3 decenija poslije izgradnje ili obnove doživjeli svjetsku slavu.

Treba istaći, da je i Korčula u XVI. vijeku imala vlastitu brodogradnju, ali brodove su gra-

dili njeni brodograditelji za Veneciju, jer je otok bio pod njenom vlašću. Nema podataka o gradnji dubrovačkih brodova na Korčuli, ali se ipak možda i nekoliko njih izgradilo.

Jedna stara pomorska knjiga iz 1607. godine Talijana Crescentija važna je zbog nekoliko imena. Dok Razzi spominje u dodatku svoje povijesti, u odlomku o brodogradnji, Vicka Skočibuhu sa Šipana, da je za života gradio ili pak dao izgraditi više brodova i bio vrlo imućan, Crescentio nam je osvijetlio lik barem jednog brodograditelja. To je dubrovački kapetan Petar Ivelja, koji u Napulju gradi galijske brodove za španskog kralja. Bio je dobar pomorac i dobar brodograditelj. U Napulj je doveo i nekoliko majstora s naše obale, da mu pomognu u gradnji.

Dubrovačka je brodogradnja imala u XVI. vijeku i svoga učenjaka. Bio je to pomorac i brodograditelj Nikola Sagri, koji je napisao brodograđevno djelo »Carteggiatore« s izvršnim proračunima gradnje i konstrukcije brodova. Djelo se nije, nažalost, pronašlo, pa su mnogi i mnogi podaci o brodogradnji XVI. vijeka pali u zaborav. Možda to važno djelo nije bilo štampano, već se spominje samo kao rukopis, koji je bio napisan čak prije najstarije portugalske knjige o ondašnjoj brodogradnji (»Livro da fabrica das naos«). Nikola Sagri bio je poznat i kao izvrstan pomorac. Poznao je odlično mora i njihove putove, pa je i napisao knjigu o strujama u Atlantiku. Nikola je spadao među najbolje dubrovačke kapetane XVI. vijeka, zapovijedao je s više brodova i konačno postao komandantom najvećeg dubrovačkog broda svoga vremena. Iz izgubljenog rukopisa »Carteggiatore« doznali bismo i njegovo brodograditeljsko znanje, umijeće i zasluge, a možda i imena domaćih brodograditelja.

Zanimljivo je i koje brodove grade Dubrovčani u XVI. vijeku.

Na domaćim »škverima« gradili su se veliki ili prekomorski i mali ili obalni brodovi. Svi izvori svjedoče gradnju velikih jedrenjača. Najpoznatiji naziv za veliku jedrenjaču u XVI. vijeku je »nave«. To je veći brod s tri jarbola, a zvali su ga i »karaka«. Jedan poseban tip, sličan galijskim, zove se »galeon«. Dubrovčani ga zovu »galijun«. To je jedrenjača okrugle forme s malim razlikama od »nava«. I »nave« i »galeoni« su približno jednake nosivosti: 450 do 700 tona ili kola, što bi po prilici bilo 300 do 500 tona. Za ta dva tipa brodova sigurno se zna, da su građeni u Dubrovniku. Baš su »nave« i »galeoni« pronijeli dubrovačku brodograditeljsku slavu svijetom, a najveći im je ponos njihova izgradnja na vlastitim »škverima« Dubrovnika.

Za obalnu plovidbu građeni su manji brodovi: »grip«, »sagita« i »brigantina«. To su sve manji

brodovi s jednim jarbolom za jedrenje, a »sagite« i »brigantine« mogle su upotrebiti i vesla. U XVI. vijeku prvi put se pojavio »skirac«, također manji brod za obalnu plovidbu.

Brodovi za veliku obalnu plovidbu od Grčke do Mletaka bile su »marsiljane« i »karavele«. To

su brodovi s dva ili tri jarbola, razne veličine i nosivosti. Oni su prijelaz od malih k velikim brodovima.

Svi ovi tipovi — i veliki i mali — bili su poznati u Dubrovniku i gradili su se na brodogradilištima Dubrovačke Republike u XVI. vijeku.