

Izvorni znanstveni članak
UDK 692.123.13 "DVANAESTI DUBROVAČKI" (497.13-2 Dubrovnik)
Primljeno 15.II.1995.

Ivo Perić

Zavod za povijesne znanosti HAZU,
Dubrovnik

O NAJVEĆEM DUBROVAČKOM JEDRENJAKU, IZGRAĐENOM U GRUŽU

Brodogradevna djelatnost u Gružu imala je dugu tradiciju. Ta je djelatnost dosegla svoj vrhunac u prvoj polovici osmog desetljeća 19.st. Godine 1875. izgrađen je tu dotad najveći brod: nava "Dvanaesti Dubrovački", koji je u času porinuća i na početku svoje plovidbe, bila ujedno i najveći drveni brod-jedrenjak u austrijskoj trgovačkoj mornarici. To postignuće ostvareno je u vrijeme kad su jedrenjaci naglo istiskivani iz velike obalne i duge plovidbe, jer nisu mogli izdržati u prometnoj utakmici sa sve bržim i većim parobrodima.

Devetnaesto stoljeće - stoljeće bržeg usavršavanja i masovne primjene parnih strojeva - bilo je zadnje stoljeće jedrenjakâ duge plovidbe. Stoljeće, u kojem je, glede pogonske snage brodova, došlo do definitivnog preokreta: snagu vjetra zamijenila je snaga pare. U dugoj i velikoj obalnoj plovidbi parobrodi su zavijek istisli jedrenjake. Posljednja vjera u održivost i prednost jedrenjaka tijekom završnih faza te intenzivne prometne utakmice između jedara i parnih strojeva u tom stoljeću očitovala se izgradnjom velikih jedrenjaka tipa bark i nava. Bila su to najveća drvena plovila koja su ikada dotada sudjelovala u pomorskom prometu u dugoj, višemilenijskoj povijesti plovidbe.

Zbilo se, dakle, da je isčezavajuće jedrenjačko brodarstvo obilježeno i stvaranjem gorostasnih brodova te vrste. U tom vremenu (u drugoj polovici 19. stoljeća) nastao je i najveći dubrovački jedrenjak, izgrađen u Gružu. Nastanak tog jedrenjaka, kao i poblize obavijesti o njemu, predmet su ovog članka.

Brodogradnja na dubrovačkom području ima dugu tradiciju. Još u doba Dubrovačke komune i još više u doba Dubrovačke Republike dubrovački su brodovi građeni pretežito u domaćim brodogradilištima. Od svih brodogradilišta u dubrovačkom kraju, najpoznatije je postalo državno brodogradilište u Gružu, koje je 1527. osnovala dubrovačka vlada.¹ To državno brodogradilište, koje se nalazilo na sjevernoj strani Gruškog zaljeva "od zapadnog ugla barokne jednokatnice izumrle obitelji Krtica prema zapadu do crkve Sv. Nikole"², zapalili su Crnogorci kad su 1806, uz neposrednu podršku ruske vojske, upali na teritorij dubrovačke države. Ono je - nedugo nakon povlačenja tih pljačkaša, ubica i palikuća - bilo obnovljeno, te

1 Vinko Foretić, Dubrovnik, Pomorska enciklopedija, 2, Zagreb 1975, 270; Anica Kisić, Brodogradevna tradicija u Dubrovniku, Dubrovački horizonti br. 31, Zagreb 1991, 33.

2 Cvito Fisković, Pravilnik bratovštine, dokumenti o gradnji i ostaci brodogradilišta u Gružu, Beritićev zbornik, Dubrovnik 1960, 122.

je djelovalo i poslije ukinuća Dubrovačke Republike za francuske okupacije (1808-1814) i kasnije za austrijske uprave (1814. i dalje).

Osim tog najprostranijeg i najfunkcionalnijeg brodogradilišta na Kantafigu bilo je još nekoliko manjih brodogradilišta oko Gruškog zaljeva. Ta, kasnije nastala manja brodogradilišta, obično se nazivalo prezimenom njihova vlasnika - brodograditelja: Pilatovo brodogradilište, Krilino brodogradilište, Radićevo brodogradilište, Šutićevo brodogradilište, Vajjalovo brodogradilište.³ Za veliko brodogradilište na Kantafigu ustalio se naziv: Stari škar (Staro brodogradilište). Prvi jedrenjak duge plovidbe, izgrađen na dubrovačkom području nakon ukinuća Dubrovačke Republike, porinut je 1817. na gruškom Starom škaru. Bio je to brigantin, nazvan nadimkom dubrovačkog matematičara Marina Getaldića - "Bete". Slijedećih godina uslijedilo je na tom škaru porinuće novih brodova duge plovidbe. Bili su to: brigantin "Vites" (1818), brigantin "Olippa" (1819), brigantin "Socolizza" (1820), brigantini "Paride" i "Odabran" (1821), brigantin "Lovor" (1825), brigantin "Slovinsky" (1828).⁴

Tijekom četvrtog, petog i šestog desetljeća 19. stoljeća izgrađeni su u Gružu, uz brigantine "Barone Pascottini" (1831), "Carolina Triestina" (1840), "Ermete" (1841), "Conte Hartig" (1842), "Mali Ivo" (1849), "Maresciallo barone Gerliczy" (1850), "Bernja Caboga" (1851), i brodovi tipa bark: "Giovanni" (1832), "Felicita" (1845), "Dubrovnik" (1846), "Jozich" (1848), "Sovrana" (1853), "Epidauru" i "Rado" (1856), tipa brik: "Soko" i "Mi" (1856) i tipa nava: "Giovannina" (1840), "Vila" (1849), "Milla" (1850).⁵ Svi ti brodovi duge plovidbe nisu izgrađeni samo na Starom škaru, već i na velikom Novom škaru, ustanovljenom u to doba na predjelu, koji danas zauzima gruški park.

Gružani su ugavnom bili zaposleni ili kao brodograđevni djelatnici ili kao pomorci. Jer, "u našem Gružu - kako je pisao don Mato Vodopić, gruški parok - nema drugo van škara i mora".⁶ Škar i Škarani bili su sav pulsirajući život Gruža. Život, koji je Vodopić ovako oslikao: "Škripa pila, tesanje bradava, mlat sjekira, krv je koja kuca njegovijem živaljima, palilo i dim škara odisaj je njegovijeh grudi, šala majstora, vika mnrara, grajanje djece, riječ je i besjeda njegova".⁷ Udružujući se međusobno, gruški su brodograditelji na Novom škaru i tijekom sedmog desetljeća 19. stoljeća djelovli vrlo aktivno. Nakon osnutka dioničkog Dubrovačkog pomorskog društva (talijanski zvanog: Associazione Marittima di Ragusa), 1869, gruški Novi škar postao je otada brodogradilištem tog društva.⁸

Izvršavajući narudžbe Dubrovačkog društva, udruženi su gruški brodograditelji na Novom škaru iskazivali visok stupanj svoje poduzetnosti i svoga umijeća. Od ukupno 13 novih bro-

3 Poblize o tim brodograditeljima i brodogradilištima govori se u ovim radovima: Đuro Krečak, Gruška brodogradilišta i škari, Dubrava br. 113, Dubrovnik 1941, 5-6; Miho Kusijanović, Dubrovački škari (škveri, gradilišta brodova), Dubrovački list. Posebno ilustrirano izdanje prigodom kongresa jugoslavenskog učiteljstva, Dubrovnik 1924, 34-35; Vinko Ivančević, O brodogradnji u Dubrovniku potkraj Republike, Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku, III/1954, 559-579; Vinko Ivančević, Brodogradilište Krile u Gružu, Naše more br. 1, Dubrovnik 1955, 22-23; Vinko Ivančević, O gruškim brodograditeljima i pomorcima iz obitelji Pilato u 18. i 19. stoljeću, Anali Zavoda za povijesne znanosti JAZU u Dubrovniku, XXVIII/1990, 193-225.

4 Annuario marittimo (dalje: AM) per l'anno 1850, Trieste 1850, 74-106.

5 AM per l'anno 1857, 119-208.

6 Mato Vodopić, Tužna Jele, povijest gruška, Dubrovački horizonti br.31, Zagreb 1991, 86.

7 Isto, 61.

8 Ivo Perić, Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću (u seriji: Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knj.20), Zagreb 1984, 93.

dova, jedrenjaka, koje je Dubrovačko pomorsko društvo posjedovalo, 7 ih je izgrađeno na Novom škaru u Gružu: 5 barkova ("Četvrti Dubrovački", "Osmi Dubrovački", "Deveti Dubrovački", "Deseti Dubrovački" i "Jedanaesti Dubrovački"), 1 nava ("Dvanaesti Dubrovački") i 1 brik škuna ("Petka"). Bark "Deseti Dubrovački" (1873) od 805 t nosivosti⁹, bio je najveći bark koji je dotad izgrađen u Gružu. Nava "Dvanaesti Dubrovački" (1875) od 1.264 t nosivosti¹⁰ bila je uopće najveći brod, koji je ikada dotada izgrađen u Gružu.

Za izgradnju tako velikog drvenog broda trebalo je mnogo razne drvene građe, koja se nabavljala na raznim tržištima. Hrastovina (legno di quercia)¹¹ nabavljala se najviše iz Štajerske, zatim iz talijanske pokrajine Romagna, te iz Istre i Dalmacije. Borovina (legno di pino) nabavljala se najviše iz Dalmacije, zatim iz Koruške, Štajerske i banske Hrvatske. Arišovina (legno di larice) se najviše nabavljala iz Štajerske, zatim iz Koruške i ponešto iz Dalmacije. Jelovina (legno di abete) najviše se nabavljala iz banske Hrvatske i Kranjske. Bukovina (legno di faggio) nabavljala se uglavnom iz Štajerske i Kranjske.¹² U izgradnji drvenog broda sudjelovali su brojni djelatnici: konstruktor, poslovođe, pilari, tesari, šuperi, bušači, kovači, krojači, užari i dr. Godine 1875. bilo je 6 brodogradilišta u dubrovačkom pomorskom okružju. U tim brodogradilištima radilo je tada ukupno 427 djelatnika.¹³ Gruški Novi škar imao je u to vrijeme najviše posla. S njegovih navoza porinuta su u toj godini dva broda: "Dvanaesti Dubrovački" i brik škuna "Petka".

Uoči porinuća nave "Dvanaesti Dubrovački" stigao je u Dubrovnik car i kralj Frano Josip I. u sklopu svoje višetjedne posjete Dalmaciji. Pristaše dalmatinske Narodne stranke nastojali su iskoristiti carev (kraljev) dolazak za hrvatske nacionalno-političke i gospodarske interese u Dalmaciji. Zbog toga mu je glasilo te stranke svečanim proglasom zaželjelo dobrodošlicu: "Zdravo kralju! Nasljedniče Držislava Silnoga, Krešimira Velikoga, Zvonimira Blagoga, koji danas prvom stupaš¹⁴ u ovu kolievku hrvatsva, zdravo! Potomče Mudroga Kolomana, Svetoga Vladislava, Pravdoljubivoga Matijaša, zdravo! Zdravo omladče Ferdinanda, Leopolda, Josipa, vođa hrvatskih domobrana proti zlotvoru krsta i slobode kraljevina svojih! ... Kralju! Evo Tebi na poklon srдца i desnice naše, a Ti nam ne krati pravice i zemlju otaca naših. Daj narodu, što ga po Božjem i po Tvojem zakonu ide: daj mu jezik da s jezikom naša misao na učioni i na upravi obnovi zemlju. Pomagaj i upravljaj da ovo kamenje gorom zaodijemo, da polja oslobodimo mrtvih voda, da pute u našu starinu prokrčimo, da Ti slavno ime na sva mora raznosimo ... Zdravo hrvatski kralju, Frane Josipe I! I dobro nam došao!"¹⁵

Od tadašnjih "80 općina u Dalmaciji, 59 ih je pripadalo Narodnoj stranci".¹⁶ Narodnjački općinski načelnici su dobili instrukcije od svog stranačkog narodnjačkog vodstva da pozdrave kralja (cara) hrvatskim jezikom kad dođe u njihovu sredinu, a potom, budući da kralj (car) ne zna hrvatski, da mu ukratko na talijanskom jeziku predoče narodne zahtjeve: da se hrvatski

9 AM per l'anno 1874, 14.

10 AM per l'anno 1876, 33.

11 Navodimo i talijanske nazive, jer su podaci uzeti iz izvora, pisanog talijanskim jezikom.

12 AM per l'anno 1876, str. CXXIII.

13 Isto, str. CXXII.

14 Bio je to prvi posjet Franje Josipa I. Dalmaciji. Posjet je trajao od 10. travnja do 12. svibnja 1875.

15 Narodni list (dalje: NL) br.29, Zadar 1875, 1.

16 Dinko Foretić. Borba za ponarođivanje općina u Dalmaciji, Hrvatski narodni preporod u Dalmaciji i Istri, Zagreb 1969, 116.

jezik uvede u srednje škole i u urede, da činovnici rade prema zakonu a ne stranački, pristrano, te da se efikasnije promiču razne gospodarske potrebe pokrajine.¹⁷ Kralj (car) je stigao u Dubrovnik 28. travnja 1875. Tu ga je, okružen masom građana, dočekaao i hrvatski pozdravio dubrovački općinski načelnik Rafo Pucić.¹⁸ U Dubrovniku je kralj (car) ostao do 2. svibnja 1875, dakle ukupno četiri dana.¹⁹ Vrijeme njegova boravka u Dubrovniku bilo je ispunjeno razgledanjima grada i okolice, posjetima školama i drugim ustanovama, službenim prijemima i prisustvom raznim priredbama.²⁰

Dana 30. travnja 1875. poslje podne kralj (car) Franjo Josip I. bio je nazočan pri svečanom činu porinuća nave "Dvanaesti Dubrovački" s navoza Novog škara u Gružu. O tome je zagrebačka glumica Ivka Kralj u svojim "Criticama o putovanju hrvatskoga dramatskoga društva u Dubrovnik"²¹ zapisala: "U petak (30. travnja 1875 - I.P.) oglase oglasi svečanu predstavu "Milion"; poslije podne bijasmo kod spuštanja nove dubrovačke lađe u more. Krasna bijaše to svečanost, kojoj je i samo njegovo veličanstvo prisustvovalo. Krasan pavillon za kralja bijaše sagrađen na obali, obasrt bijelim i crvenim pošrom, a na vrhu mu ponosno se vijala hrvatska trobojnica. U blizini stajala je careva lađa na kojoj sviraše glazbala, a na jarbolih stajahu mornari u vojničkom redu mašuć svojimi kapami i viču: "živio naš kralj!" Njegovo veličanstvo sjedilo je u pavillonu gledajući kako se ruše stupovi na kojima bijaše sagrađena "Nova Dubrovčanka"²², koje drugarice plove različitim mori, i ona novakinja hoće da se združi kao djeva sa svojim zaručnikom - morem, pa zato ju i nakitili vijenci i cvijećem. Zadnji stup pade, lađa se maknu, i gle - poletila u krilo svoga zaručnika. U isti čas zaori silni "hura", a vjetrić raznosio glasove na sve strane svijeta. Topovi riču, a narod kliče; "Živio naš kralj!", "živio dom!" - Lađa pomalo ponosno leti veličanstvenim morem kao ptica koja se je riješila zatvora. Leti, leti lađa i kojim god krajem svijeta proleliš, diči se svojim porijeklom i onimi rukami koje te sagrađiše, sjećaj se zemljišta na kojem si nikla".²³

Opisujući to porinuće "Dvanaestog Dubrovačkog", Bersa je istakao: "Oduševljenje bilo je izvanredno; čitav Dubrovnik skleptao se oko ponosne demije da vidi, kako na mig nadstojnika Bradčića golemi brod klizi u more". Ta "drvena jedrenjača" - nadodao je Bersa - bila je "plod dubrovačke pomorske poduzetnosti i sjajne pomorske tradicije".²⁴ Dopisnik zagrebačkih "Narodnih novina", koji je također bio prisutan tom činu porinuća u Gružu, opisao je "Dvanaesti Dubrovački" kao "krasan brod" sa "tri jarbola". Porinuće je obavljeno bez ikakvih smetnji. Čim su bili presječeni konopi na brodogradilišnom navozu, taj se "orijaški brod otisnuo

17 Isto, 128.

18 NL br.35/1875, 1.

19 NL br.36/1875, 1.

20 Josip Bersa, Dubrovačke slike i prilike (1800-1880), Zagreb 1941, 267-270; Ivo Perić, Austrijski carevi i prijestolonasljednici u Dubrovniku, č. "Dubrovnik" br.6/1986, 85-87; Narodne novine (dalje: NN) br.99, Zagreb 1875, 3.

21 U razdoblju od 25. travnja do 17. svibnja 1875. gostovalo je u Dubrovniku Hrvatsko dramatsko društvo iz Zagreba pod vodstvom ravnatelja drame Adama Mandrovića. Ivka Kralj bila je članica tog društva. Jedna predstava tog društva ("Milijun" Alfreda Delacoura) izvedena je 30. travnja 1875. u dubrovačkom kazalištu u čast cara Franja Josipa I. - Slobodan P. Novak, Nešto građe o putu Hrvatskog dramatskog društva u Dubrovniku 1875. godine, Anali Historijskog odjela Centra za znanstveni rad JAZU u Dubrovniku, 13-14/1876, 196.

22 Autorica pogrešno navodi ime broda. Nava, koja je bila na navozu Novog škara u Gružu i koja je tog popodneva bila porinuta u more, zvala se "Dvanaesti Dubrovački".

23 Vienac br.26, Zagreb 1875, 422-423.

24 J. Bersa, n.d., 269.

kao striela niz dilje u svoj živalj".²⁵

Kao tip broda, nava je imala od tri do pet jarbola. Po broju jarbola nije se razlikovala od barkova. Ali, razlikovala se ponajprije po jedrima. Ona je imala križna jedra, po kojima su je nazivali i drugim imenom - križnjak. Na krmenom jarbolu - radi manevriranja - imala je i sošno jedro.

Navu "Dvanaesti Dubrovački" - dugu 59,30 m, široku 10,58 m i visoku 6,28 m - sa tri jarbola i nosivošću od 1.264 t, konstruirao je pom.kap. Stjepan Bradičić. Ona je dobila plovidbenu dozvolu 10. lipnja 1875.²⁶ Bila je tada najveći jedrenjak u austrijskoj trgovačkoj morarici. To prvenstvo (kao najveći jedrenjak) imala je kratko vrijeme - tek nešto više od mjesec dana. Jer 13. srpnja 1875. dobila je plovidbenu dozvolu znatno veća nava "Imperatrice Elisabetta" od 1.629 t nosivosti, izgrađena u Malom Lošinju.²⁷ Nakon toga, nava "Dvanaesti Dubrovački" zauzela je drugo mjesto po veličini među jedrenjacima u austrijskoj trgovačkoj morarici.

Za izgradnju i opremu nave "Dvanaesti Dubrovački" potrošeno je 199.624 fiorina i 95 novčića. Bio je to veliki iznos. Veći od ukupne cijene triju brodova - barka "Prvi Dubrovački", barka "Četvrti Dubrovački" i brik škune "Petka", za koje je Dubrovačko pomorsko društvo potrošilo 182.274 fiorina i 34 novčića.²⁸

U poslovnoj utakmici s parobrodima, jedrenjaci - ma koliko god bili veliki - nisu se mogli dugo održati. Neostvarujući dobit i upadajući u gubitke, Dubrovačko pomorsko društvo je već početkom 1881. odlučilo da se raspusti nakon što proda svoje brodove. Prodaja je tekla sporo i nepovoljno, jer je interes za kupnju jedrenjaka bio slab. Zadnji brod tog društva prodan je 11. siječnja 1888. u New Yorku: bila je to nava "Dvanaesti Dubrovački",²⁹ koja se dotad nalazila u plovidbi više od 12 godina.

Veliki jedrenjaci, izgrađeni na gruškome Novom škaru tijekom osmog desetljeća 19. stoljeća, među kojima je bila i nava "Dvanaesti Dubrovački" (najveći proizvod gruških brodograditelja u dugoj povijesti njihova brodograđenja), predstavljali su najviši uspjeh, a ujedno i kraj gradnje brodova velike obalne i duge plovidbe u Gružu. Ostajući bez posla, gruški su brodograditelji pretežno napuštali svoj Gruž: neki su nastavljali rad na brodovima kao pomorci, a neki su se iseljavali u daleke prekomorske zemlje. Izgubivši ulogu brodograđevnog središta, Gruž je otada postajao sve poznatiji kao dubrovačka luka.

25 NN br.101/1875, 2.

26 AM per l'anno 1876, str. XXXII.

27 Isto, str. XLII.

28 V. bilj. 8, isto, 102.

29 Isto, 107.

Ivo Perić

THE LARGEST DUBROVNIK SAILING SHIP CONSTRUCTED IN GRUŽ

Summary

The shipping of Dubrovnik and its ship-builders, who had built vessels of many types and capable of various voyages, were widely known for centuries. During the Dubrovnik Republic Gruž was the centre of shipbuilding industry and continued to be so long after its fall.

In the second half of the 19th century trying to compete with an ever-growing number of steamships, immense sailing-vessels were built exceeding in size all the previous ones. "Dvanaesti Dubrovački", the Dubrovnik nava, was constructed in Gruž in 1875. With her 1246 dead-weight tons, overall length 59,30 m, beam 10,58 m and draught 6,28 m, she was the biggest ship the Gruž shipyard had ever built and at the time of her launch and her first voyages she was the largest wooden sailing-vessel in the Austrian trading fleet.

The Dubrovnik shareholders shipping company was the owner of this nava. Under the fierce pressure of the rising steamships, the company was forced to sell out all its wooden sailing-ships. By 1888 with the selling of its last biggest vessel-"Dvanaesti Dubrovački" the liquidation was over. The ship was sold in New York harbour.