

Vinko Ivančević

Dubrovnik, Šipčine 32

O GRUŠKIM BRODOGRADITELJIMA I POMORCIMA
IZ OBITELJI PILATO U 18. I 19. STOLJEĆU

1. Pomorske prilike Dubrovnika u doba Pilatâ

Članovi obitelji Pilato iz Gruža dali su tijekom druge polovice 18. i prvog desetljeća 19. stoljeća Dubrovačkoj Republici vrsne pomorce i još vrsnije brodograditelje. U Historijskom arhivu u Dubrovniku, osim brojnih podataka o jednoj i drugoj djelatnosti te obitelji, sačuvan je i nacrt gruške luke izrađen 1811. godine za vrijeme francuskog zaposjednuća Dubrovnika.¹ Na njemu se vide brodogrališta gruških brodograditelja Pilatâ, Jugovićâ, Vilenikâ, Radićâ i Krilâ.² Na tim istim položajima nalazila su se brodogradilišta i ranije, u doba Republike. Uspomena na brodogradilište Pilato, koje se nalazilo na ulazu u grušku luku na predjelu zvanom Kantafig, još i danas živi u sjećanju Gružana, pa je ušlo i u hrvatsku književnost. Naime, u Tužnoj Jeli Mata Vodopićâ³ dio radnje odvija se na brodogradilištu kraj crkve Sv. Nikole koja se još i danas tu nalazi. Taj »stari škar« pripadao je Pilatima, pa je u Božu protu i vlasniku tog brodogradilišta, Vodopić nedvojbeno prikazao starog i radišnog Boža Pilata. U obitelji Pilato, po tada uobičajenoj tradiciji, brodograditeljski obrt prelazio je od oca na sina, pa tako u spomenutom arhivu postoje popisi brodograditeljâ u kojima su zapisani da otac i sinovi u obitelji Pilato zajedno rade. Ima i primjera da su dva sina izučila u oca brodograditeljski obrt i da dva brata kao brodograditelji zajednički ugovoraju više gradnji brodova.⁴ Zbog te okolnosti, razdoblje brodograditeljske djelatnosti obitelji Pilato, pratimo ovdje od g. 1749. do 1813, dakle dulje od 60 godina.

¹ Fotokopija tog nacrtâ objavljena je u raspravi V. Ivančević, Prilog poznavanju dubrovačkog pomorstva u razdoblju francuskog zaposjednuća (1806—1813), Anali JAZU, sv. XVII, Dubrovnik 1979. O »starom škaru« pogledati C. Fisković, Pravilnik bratovštine, dokumenti o gradnji i ostaci brodogradilišta u Gružu, Beritićev zbornik, Dubrovnik 1960.

² Za potpuniji popis gruških brodograditelja iz doba Republike pogledati V. Ivančević, O brodogradnji u Dubrovniku potkraj Republike, Anali JAZU, sv. III, Dubrovnik 1954.

³ M. Vodopić, Tužna Jele, IV. izd., Dubrovnik 1934; M. Kapović, O Tužnoj Jeli, časopis Dubrovnik br. 1—2/1981.

⁴ U popisu drvodjelaca i brodograditelja (bez nadnevka, ali nedvojbeno iz druge polovice 18. st.) nalazimo ove Pilate: Antun Pilato Lukin sa šegrtom, Josip Pilato sa sinom, Luka Pilato sa šegrtom i Vicko Pilato sa sinom. (ASM 18. st. 3190, 64. Ako nije drugačije naznačeno sve su signature iz Historijskog arhiva u Dubrovniku).

Osim brodograditelja i pomoraca, Pilati su dali Republici dobrih sudskih vještaka u brodograditeljskoj struci i, što je posebno zanimljivo, valjanih obavještavalaca. U različitim prigodama kao što su pomorske nezgode, procjene brodova, ustanovljenje da brod više nije sposoban za plovidbu i ostalo, sudskoj vlasti bili su potrebni vještaci iz brodogradnje koji će procijeniti štete odnosno dati joj svoje stručno mišljenje o vrijednosti ili sposobnosti broda. Među ostalim brodograditeljima sud je u tu svrhu birao i Pilate.

Dubrovačka se vlada služila mnogim sredstvima da bi što bolje bila obaviještena o političkim prilikama u svijetu, a posebno u onom djelokrugu do kuda su dopirali njezini probici. Ona je za to, prije svega zapošljavala svoja diplomatska i konzulatska predstavništva, a zatim svoje državljane nastanjene u inozemstvu. Velike usluge u tome činili su joj njezini pomorski kapetani koji su je obavještavali o zbivanjima u mnogobrojnim sredozemnim i drugim lukama u kojima su se nalazili sa svojim brodovima. Zanimljivo je pri tome da nije propuštala ni jednu priliku da u obavještajnoj službi koristi i gruške brodograditelje. Njih je ne samo ispitivala kad bi se s obavljenog posla u Albaniji vraćali u Dubrovnik, nego ih je — kako ćemo to kasnije vidjeti — tamo slala s izričitim zadatkom da joj pribavljaju vijesti o političkom, zdravstvenom i vojnom stanju u toj zemlji. Značajnu ulogu u tome odigrali su i brodograditeljsko-pomorski članovi obitelji Pilato.

Dubrovačko pomorstvo svoj zavidni razvoj odvajkada duguje trima privrednim djelatnostima: brodarstvu, pomorskoj trgovini i brodogradnji. Ove privredne grane bile su u živom zamahu i u doba djelovanja gruške obitelji Pilato.

Brodarstvo je imalo veliko uporište u uređanim ustanovama, kao što su bile: Ured za pomorstvo, razgranata konzulatska predstavništva,⁵ poglavito po sredozemnim lukama, pomorsko osiguranje (brodova, tereta, novčanih pošiljaka),⁶ pomorski zajmovi, mnogobrojni propisi skupljeni u Pravilniku Dubrovačke Republike za nacionalnu plovidbu⁷ i drugi. Godine 1804. bilo je 275 brdova izvanjadranske plovidbe koji su plaćali pristojbu arboratik.⁸ Tom broju treba još dodati brodove koji su plovili u jadranskoj i obalnoj plovidbi. Smatra se da je dubrovačko trgovačko brodovlje u vrijeme najснаžnijeg prosperiteta brojilo 300 brodova.⁹ Značajno je i to, da su brodovi

⁵ I. Mitić, Konzulati i konzularna služba starog Dubrovnika, Dubrovnik 1973.

⁶ Ž. Muljačić, Prva moderna osiguravajuća društva u starom Dubrovniku, Naše more, br. 3/1956, str. 215—218; J. Luetić, Osiguravajuća društva u Dubrovačkoj Republici 1794—1804, Anali JAZU, sv. XIX—XX, Dubrovnik 1982, str. 121—140.

⁷ J. Leutić, Pravilnik Dubrovačke Republike o plovidbi, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knj. V, Dubrovnik 1972; V. Brajković, Dubrovački edikt za plovidbu 1794, Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952.

⁸ Svi ti brodovi bili su veći od 10 kara nosivosti, jer manji nisu plaćali arboratik (V. Ivančević, Brodske pristojbe u starom Dubrovniku, Anali JAZU, sv. IV—V, Dubrovnik 1956.). Prema izvještaju koji je tajnik Republike Bettera sastavio g. 1815. za austrijskog generala Milutinovića za arboratik je pred pad Republike naplaćeno 54 000 turskih pjastru, što je predstavljalo više od jedne petine od ukupnog državnog prihoda (B. Krizman, Memoire Bara Bettere austrijskom generalu T. Milutinoviću o Dubrovačkoj Republici iz 1815. godine, Anali JAZU, sv. I, Dubrovnik 1952.

⁹ Tih 300 brodova u svojim djelima spominju dubrovački pisci Antun Kazali, Antun Kaznačić i Ivo August Kaznačić (I. Rusko, Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke Republike početkom XIX. stoljeća, Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952.

uvijek bili mjesto stalnog zaposlenja dubrovačkog pučanstva. Samo u izvanjadranskoj plovidbi sredinom 18. stoljeća našlo je posao na brodovima više od 2200 pomoraca, a istodobno bilo je više od 400 karatista tj. onih koji su svoja novčana sredstva ulagali u brodove.¹⁰

Obala u Gružu i ona u Gradu sa svojim spremištima i carinarnicom bile su i u 18. stoljeću središta živog svakidašnjeg trgovanja robom koja se tu najvećim dijelom dopremala za izvoz, osobito preko Lazareta.¹¹ U njima putnici i roba provode karantenu. To je mjesto na kojem se na svojim putovanjima neprestano susreću karavane i brodovi. Karavane dovoze robu iz unutrašnjosti, da bi je zatim brodovi prevozili morem. Oni odvoze dalje u prekomorske krajeve i robu koja je morem stigla u Lazarete. Daleko je veći promet robom koju brodovi iz prekomorskih krajeva uvoze da bi ih karavane odnosile daleko u razne krajeve zaleđa. Dubrovački brodovi zalaze u sve prometne luke Sredozemnog mora koje je glavno polje njihovog rada. Nisu rijetki njihovi zaleti i u luke Portugala, atlantske luke Francuske, engleske luke i luke drugih sjevernih država. Prelaze Atlantik, a pojavljuju se i u Indijskom oceanu. Njihovi brodovi prevoze: sol, žitarice, drvo, željezariju, kože, vunu, tkanine, vosak, med, duhan, slanu ribu i drugo. Dubrovački trgovci sudjeluju i u poslovima međunarodne trgovine, čija roba se ne krca i ne iskrcava u Dubrovniku. Tako npr. kupuju rusko žito u crnomorskim lukama i prodaju ga na Zapad prevozeći ga dubrovačkim brodovima.¹² Razvijena pomorska trgovina zahtijeva osiguranje tereta i pošiljaka novca, što je u Dubrovniku vrlo rano postojalo i bilo dobro razvijeno.

Uz trgovinu je tijesno bilo povezano novčarstvo koje se ispoljavalo na različite načine. Jedan je od najčešćih bio davanje kredita uz mjenično pokriće. Podizali su se pomorski zajmovi, zalagali udjeli (karati) u brodovima, a u kriznim godinama izlagali su se na javnoj dražbi pojedini karati, pa i čitavi brodovi. Tamo se, nažalost, nisu mogli oduprijeti ni članovi obitelji Pilato tijekom svog dugogodišnjeg poslovanja.

Tada su u Dubrovniku kamate na podijeljene kredite bile dosta visoke. O njima se u mnogim slučajevima ne nalaze podaci, jer su — čini se — odmah bile uračunate u svotu na koju je dužnik potpisivao mjenicu ili su možda mogle biti odmah naplaćene u gotovu, pa nisu ulazile u iznos mjenice. Za pomorski zajam uz potpisivanje mjenice dužnik je još zalagao brodske udjele (karate). Ali ako dužnik nije platio dug o dospjeću nailazimo na podatke, da mu teku veće kamate, pa tako npr. kod Pilata je za g. 1766. kamata od 18%, a za g. 1767. čak 20% na godinu.¹³

Uporedo uz brodarstvo i pomorsku trgovinu, u privrednom razvoju Dubrovnika sudjeluje i brodogradnja. Iako je u razdoblju, koje se ovdje obrađuje, obitelj Pilato bila najvećim dijelom dobro zaposlena, ipak je gruška brodogradnja tada doživjela više kriznih godina.

¹⁰ J. Luetić, Brodarstvo i nautičko-komercijalna djelatnost Mljećana i brodova s Mljeta u mediteransko-svjetskom brodarstvu Dubrovačke Republike, Zbornik otoka Mljeta, sv. I., Dubrovnik 1989, str. 230.

¹¹ V. Bazala, Pomorski lazareti u starom Dubrovniku, Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952; — isti — Pregled povijesti zdravstvene kulture Dubrovačke Republike, Zagreb 1972.

¹² V. Ivančević, Pomorsko-trgovinske veze starog Dubrovnika s rusko-crnogorskim lukama, Pomorski zbornik, knj. 5, Zadar 1957.

¹³ Div. for. 185 f 56 za 18% i f 139v za 20%.

Ne znamo kako su godinu 1770. prebrodili drugi gruški brodograditelji, ali ta je godina za obitelj Pilato bila vrlo krizna. Zbog zamršenih prilika u Albaniji, koje su bile štetne po dubrovačke probitke, vlada je u studenom g. 1772. donijela odredbu, da ni jedan gruški proto ni meštar kalafat pod prijetnjom zatvora i zapljene dobara ne može otići iz države bez izričitog dopuštenja Malog vijeća. O toj odredbi bila su obaviještena 33 brodograditelja, među njima Josip Pilato Lukin i Vicko Pilato.¹⁴

Onemogućeni da se zaposle u inozemstvu, a zabranjeno im je bilo, da na brodogradilištu u Gružu grade brodove za strance, gruški se brodograditelji 23. siječnja 1773. obraćaju vladi predstavkom. U njoj navode kako je vladi poznato da se njihove obitelji nalaze u velikoj oskudici i krajnjem siromaštvu zbog toga što je prestala svaka gradnja nacionalnih brodova. Tu oni ciljaju na teško stanje u koje je zapala dubrovačka plovidba zbog rusko-turskog rata, u kojem je rusko ratno brodogradništvo nemilice plijenilo dubrovačke trgovačke brodove u Sredozemlju. Neko poboljšanje svog teškog stanja gruški proti i meštari kalafati (kako stoji u spomenutoj predstavi) vide u tome kad bi im se dopustila gradnja brodova za strance, jer već imaju takvih zahtjeva za jedan odnosno više brodova iz Boke i s drugih strana. Vlada udovoljava njihovom zahtjevu i dopušta da proti i meštari na gruškom brodogradilištu do drugačije odredbe mogu strancima pod nadzorom Malog vijeća graditi brodove veće od 45 noga po kobilici. Istodobno je odobrila da se gruškim protivima i meštrima za gradnju brodova pozajmi 800 cekina uz zalag koji će Senat odobriti sa 3/4 glasova. Svaki je državljanin imao pravo da pri gradnji tih brodova zaradi nadnicu, dok su stranci bili isključeni iz toga. Spomenuti zajam brodograditelji su trebali vratiti po isteku roka od dvije godine ili prije toga ako su prodali brod ili brodove.¹⁵

Da bi pomogao domaćoj brodogradnji Senat donosi odredbu 1776. godine da svi koji kupe brodove izvan države za plovidbu izvan Gulfa (izvanjadranska plovidba), moraju nakon isteka roka od jedne godine, platiti Javnoj blagajni u ime nove pristojbe jedan cekin po karu, umjesto dosadašnjih 15 grošeta.¹⁶

Čini se da su sve te mjere, donekle poboljšale stanje u brodogradnji, jer poslije kraćeg vremena, već 1778. godine, u Gružu se gradi 16 brodova. Zbog takve zaposlenosti gruških brodograditelja, dva dubrovačka kapetana Petar Kristić i Josip Orebić mole Senat, te iste godine, da im dopusti nabaviti brodove izvan države i dominija oslobodivši ih nedavno uvedene pristojbe. Molbu potkrepljuju navodom da im brodovi u Gružu neće biti gotovi prije dvije godine. Zanimljivo je da kap. Orebić u molbi navodi i to, da u Dubrovniku ne može naći interesenta koji bi uložio novac u taj njegov brod. Međutim, Dubrovčanin Roko Bonfiol, koji živi i posluje u Veneciji, pripravan je da u tom brodu sudjeluje s dobrim dijelom, ali od toga odustaje ako se brod ima graditi preko dvije godine u Gružu.¹⁷

Djelomično poboljšanje prilika gruških brodograditelja ipak ne traje dugo; na zadnji dan godine 1785. gruški proti upućuju vladi novu predstavku,¹⁸

¹⁴ Min. cons. 5/103 f 154, ASM 18. st. 3356 br. 106.

¹⁵ ASM 18. st. 3356 f 106, Cons. rog. 182 f 96 i 96v.

¹⁶ Cons. rog. 3/185 f 209v.

¹⁷ Cons. rog. 3/187 f 68v. Pogledati V. Ivančević, Roko Bonfiol, Dubrovački horizonti br. 4/1970, str. 41—43.

¹⁸ ASM 18. st. 3358 f 157.

u kojoj iznose da vlada dobro zna kako oni nemaju nikakav drugi način da pribave kruh kojim hrane svoje mnogobrojne obitelji, već obavljanjem svojeg obrta. Stoga, ako se dogodi da ostanu bez posla, svi će se oni naći među najbijeđenijim prosjacima. »Pri posljednjem opadanju našeg brodarstva — kažu dalje brodograditelji u toj svojoj predstavi — svatko se ustezao da svoj kapital ulaže u gradnju brodova, što je uzrokovalo propadanje našeg obrta, pa je prestao svaki rad na našem brodogradilištu. Bili smo stoga primorani da za vlastiti račun gradimo koji brod u nadi, da ćemo ga prodati, kao što nam je bilo uspješno nakon uspostavljanja mira s Rusijom.¹⁹ Da bismo mogli prosljediti s tim radom morali smo upotrijebiti svu našu imovinu i toliko se zadužiti, da više nemamo čime kupiti kruh za naše obitelji. Nalažeći se u teškoj oskudici sada nam se događa, da — uz škrte dobitke u brodarstvu i uz novu pristojbu od 100 cekina koju treba platiti javnoj blagajni za specijacije svakog novog broda — nitko se ne usuđuje nabaviti naše brodove i stoga se nalazimo u zadnjem stanju istrebljenja i prosjačenja. Bit ćemo stoga prisiljeni, da drugdje tražimo kruh našim nesretnim obiteljima. Neka se odgodi nova pristojba, makar za neko vrijeme, pa da to bude na opću korist.

Dakle, sa suzama na očima i sa najdubljim poštovanjem molimo Vaše Ekselencije, da pokažu samilost i da nam odobre spomenutu odgodu samo za ono vrijeme dok Božjom voljom bude pomognut veliki broj Vaših vjernih podanika koji bi zbog pomanjkanja posla bili potpuno izgubljeni, a koji su u vremenima cvatućeg pomorstva cijeloj državi doprinijeli toliko koristi i dobitaka«, završavaju tako brodograditelji gornju svoju predstavku.

Međutim, prilike se u brodogradnji nisu ništa poboljšale, već su i dalje bile teške. Da bi vlada olakšala položaj brodograditelja udovoljava njihovoj molbi iduće 1787. godine. Do dalje svoje odluke, oslobodila je pristojbe od 100 cekina brodove u gradnji i one koji još nisu dobili specijacije, a i one koji će se ubuduće sagraditi na gruškom brodogradilištu.²⁰

Brodograditelji nisu dugo čekali na posao, jer se za kratko vrijeme naglo promijenilo stanje na gruškom brodogradilištu. U 1793. godini gruški brodograditelji sklopiše više ugovora za gradnju brodova. Među njima i Pilati. Te povoljne godine Josip Pilato sklapa dva ugovora: jedan s Antunom Kopsićem, a kod drugog ugovora s Nikolom Radićem, Josipu pomaže i njegov sin. Te iste godine 1793. Vicko Pilato sklopio je ugovor o gradnji broda i s Mihom Taljeranom. Senat je također, te godine udovoljio molbama nekih Dubrovčana da mogu graditi brodove na korčulanskim brodogradilištima jer im to, zbog prezaposlenosti, ne mogu obaviti gruški brodograditelji. Oni su prezaposleni i 1794. kada 11 gruških brodograditelja,²¹ među kojima je i Josip Pilato, grade odnosno naručuju drvo za 27 brodova. Međutim, vlada ne želi

¹⁹ Ovdje misle na teško stanje u koje je bilo zapalo dubrovačko pomorstvo za rusko-turskog rata koji se vodio 1768—1774. u Sredozemlju. O tome pogledati. V. Ivančević, Dubrovački brodovi za prvog rusko-turskog rata (1768—1774), Pomorski zbornik sv. II, Zagreb 1962, str. 1725—1732, — *isti* —, O dubrovačkom diplomatu Franju Ranjini, Historijski zbornik, XXV—XXVI, Zagreb 1972—1973, str. 203—228.

²⁰ Cons. rog. 194 f 208.

²¹ To su ovi brodograditelji (u zagradama je broj brodova): Ivan Beckir (2), Baldasar Krile (2), Ivan Krile (1), Nikola Lujak (1), Ivan Marinović (2), Josip Pilato (2), Nikola Radić (2), Ivan Šutić (3), Vinčko Vilenik (4), Miho Vilenik Vlahov (3) i Luka Vlašić (5).

biti lišena primjernog prihoda koji je stalno imala od brodogradnje, pa te godine 1794. ponovno uvodi prijašnju pristojbu od 100 cekina za novosagrađene ili novonabavljene brodove.²² Josip Pilato zajedno sa sinom sklapa ugovor za gradnju broda s Damjanom Bettondijem.²³

Slijedeće godine, također možemo smatrati povoljnim što se tiče zaposlenosti gruških brodograditelja. Božo Pilato 1798. i 1806. kao i drugi gruški brodograditelji (Miho Vilenik Vlahov, Baldasar Krile), unajmuju trabakul patruna Marina Begovića za više putovanja radi uvoza drva iz Albanije.²⁴

I prvih godina 19. stoljeća odvija se živi uvoz drva za gradnju brodova iz Albanije u Dubrovnik, što potvrđuje da je brodogradnja uz brodarstvo i pomorsku trgovinu i u posljednjim godinama života dubrovačke države bila vrijedan činilac njegova gospodarstvenog života.

2. Članovi obitelji

Rodoslovlje članova brodograditeljske i pomorske gruške obitelji Pilato²⁵ koje ovdje obrađujemo s podacima o rođenju i smrti, do kojih smo došli u pregledanim arhivskim knjigama,²⁶ ovako nam se prikazuje:

Luka Pilato Stjepanov (14. 3. 1700 — 3. 12. 1769) ima četiri sina: Ivana (—), Antuna (20. 12. 1735 — 28. 5. 1814), Viska (1. 8. 1738 — 29. 11. 1801) i Josipa (27. 2. 1741 — 31. 8. 1802). Sin Ivan ima sina Luku (10. 5. 1756 — 16. 11. 1786), dok drugi sin Antun ima dva sina: Matu (22. 4. 1770 —) i Stjepana (27. 9. 1772 —). Treći sin Vicko također ima dva sina: Luku (11. 3. 1769 —) i Vlahu (—), a četvrti sin Josip (27. 2. 1741 — 31. 8. 1802) ima tri sina: Boža (22. 2. 1766 — 8. 11. 1857), Stjepana (29. 11. 1767 — 30. 3. 1854) i Luku (26. 1. 1771 —).

Luka Stjepanov (1700—1769)

Na najstarije podatke krajem prve polovice 18. stoljeća za Pilate kao brodograditelje i ujedno kao vlasnike udjela u brodovima (karatiste) nailazimo već u g. 1749. Te je godine proto Luka imao prve karate: dva u pulaci *Mad.na SS.ma Concezione*, *S. Biagio* e *S. Niccolò* i dva u tartaneli *Mad.na SS.ma del Rosario*, *S. Biagio* e *S. Francesco Saverio*.²⁷

Godine 1753. Malo vijeće donosi zaključak da proti i drugi meštri gruškog brodogradilišta ne mogu obavljati svoj obrt ispred samostana i crkve dominikanaca u Gružu. Zdur je o tome obavijestio Luku Pilata, Vlahu Krticu i

²² Cons. rog. 201 f 20.

²³ Div. for. 218 f 19v.

²⁴ Div. for. 222 f 124.

²⁵ Srdačna hvala mr Nenadu Vekariću na velikoj pomoći pri sastavljanju rodoslovlja.

²⁶ Osim gruških članova obitelji Pilato tu smo pronašli i dva pomorca Pilata iz Župe: Iz pisma koje g. 1795. dubrovački konzul Giuseppe Branca iz Livorna piše vladi u Dubrovnik doznajemo, da se između članova posade broda koji je tada usidren u tamošnjoj luci nalazi ukrcan Andrija Pilato iz Župe kao *ragazzo di prua* tj. mali (ASM 18. st. 3106, 90 prilog ili br. 95). Na navi *Il Glorioso* g. 1803. ukrcan je kao mornar Stjepan Pilato iz Župe (Pom. 56—9/15 f 61).

²⁷ Pom. 56—9/1 f 90 i 91. Za dalje Lukino suvlasništvo u brodove pogledati tablicu 3. Suvlasništvo u brodovima.

Jakova Angeli,²⁸ koji su, po svoj prilici, to javno dobro katkada rabili u svoje svrhe, što je dominikancima smetalo.

Kako je poznato, dubrovački je senat obavljao strogi nadzor nad brojem brodova koji je bio određen za plovidbu izvan Jadrana ne dopuštajući njegovo prekoračenje, a kod eventualnog smanjenja broja za njegovu popunu bili su propisani posebni uvjeti. Onaj tko je htio graditi takav brod morao je Uredu za pomorstvo donijeti popis suvlasnika broda.²⁹ U vezi s time g. 1754. časnici Ureda za pomorstvo odobrili su Matu Franu Getaldiju i drugovima da mogu u Gružu sagraditi »godišnji brod«. Između prijavljenih suvlasnika tog broda, na popisu se nalazio Luka Pilato sa 2 karata. Luka Pilato prijavljen je i godine 1757. i 1759.³⁰

Luka Medini iz Zatona u molbi koja nema nadnevka, ali nema dvojbe da je iz druge polovice 18. stoljeća, moli vladu da odobreni mu »godišnji brod« može nabaviti izvan države, jer se tada u Gružu grade tri broda pa brodograditelji ne mogu započeti gradnju njemu potrebnog broda. To su bili gruški proti Luka Pilato, Vlaho Krtica i Šimun Božović, koji su izjavili, da se za tekuću godinu odriču spomenute povlastice te nemaju ništa protiv da Medini sagradi ili kupi brod negdje drugdje.³¹

Zapovjednik pulake *SS.ma Annunziata*, *S. Giacomo Evangelista*, *S. Biagio* e *S. Vincenzo Ferrerio* već je od g. 1757. kapetan Ivan Ivelja Ohmučević. No g. 1763. brod je već bio dosta star i dotrajao, pa stoga Ured za pomorstvo odlučuje da ga pregledaju tri gruška prota i izvijeste je li sposoban za plovidbu. Osim Luke Pilata, među protima nalazili su se Vlaho Krtica i Petar Vlašić (kasnije ga je zamijenio proto Antun Burić). Nakon pregleda broda proti su pod zakletvom izjavili da brod više nije sposoban za plovidbu. To su proti utvrdili u mjesecu srpnju 1763. a već idućeg mjeseca kolovoza kapetan Ivelja predaje u Veneciji predstavniku dubrovačke vlade Trajanu Laliću brodske dokumente, jer brod treba raskomadati i sagraditi novi.³²

Za prota Luku Stjepanova, koji je bio pravi *pater familias* gruških Pilata, nailazimo na najviše podataka o financijskim transakcijama. Njegova početna ulaganja u karate od g. 1749. do smrti g. 1769. iznesena su u tablici 3. Uz suvlasništvo u brodovima, a u vezi s njegovim ostalim novčarskim poslovima, navodimo još nekoliko podataka. Mnoge poslove obavljao je sa svojim sinovima. Godine 1754. proto Luka Pilato prodaje Bartulu Račiću tartanelu *Mad.na SS.ma del Rosario* koja se tada nalazi u gruškoj luci. Proto Luka g. 1766. od četiri karata koja ima u brodu *L'Immacolata Concezione* e *S. Biagio*, prodaje dva karata, i to jedan protu Šimunu Božoviću, a drugi svom

²⁸ Min. cons. 5/97 f 240v.

²⁹ Temeljni broj brodova je bio najveći i za njih je bio propisan jedan postupak, dok je drugi postupak vrijedio za brodove zvane »godišnji brod« i »prekobrojni brod«. Za »godišnji brod« Senat je bio donio odredbe g. 1747, 1748. i 1757. Kod uvođenja tog »godišnjeg broda« Senatov je glavni cilj bio da se pomogne brodograditeljima. Svake se godine mogao graditi samo jedan »godišnji brod«. Nije smio biti manji od 40 noga po kobilici. Onaj tko je htio graditi takav brod morao je Uredu za pomorstvo donijeti popis suvlasnika broda. Potanje o tome pogledati *V. Ivančević*, O broju brodova u izvanjadranskoj plovidbi starog Dubrovnika u 18. stoljeću. Pomorski zbornik, knj. 16, Rijeka 1978, str. 324.

³⁰ Pom. 56—7/1 pod 14. I. 1754, pod 16. III. 1757. i pod 9. III. 1759.

³¹ ASM 18. st. 3360 br. 15.

³² *V. Ivančević*, Ivan Ivelja Ohmučević, Dubrovački kapetan, izaslanik i konzul 18. st., Mogućnosti br. 7/1972, str. 803—811.

sinu Josipu. Iste godine kapetanu Kusalu proto Luka prodaje sedam, a Antun Pilato četiri karata, koje oni imaju u pinku *Gesù, Giuseppe, Maria*. Kod prota Luke imamo i primjer da zalaže karate i da mu ti karati kasnije budu zaplijenjeni. On je g. 1767. založio Nikoli Brankoviću 1 1/2 karat koji je imao u pulaci *Mad.na SS.ma del Rosario, S. Vincenzo Ferrerio e S. Luigi Gonza* za svotu od 10 venecijanskih cekina i 164 grošeta koji su sadržani u mjenici od 30. 6. 1767. u korist Brankovića. Dana 20. 11. 1769. bio je taj 1 1/2 karat sekvestriran.³³

Antun Lukin (1735 — 1814)

Neki članovi obitelji Pilato imali su dva zanimanja koja su tada čini se, bila dosta bliska jedan drugome i za tadašnje prilike nije bilo ništa neobično da se njima bavi ista osoba. To su bili brodograditeljsko i pomorsko zanimanje. Najuvjerljiviji dokaz o tome imamo kod Antuna Pilata Lukina, kojeg u ispravama ponajprije susrećemo kao pomorca, a zatim kao brodograditelja i obavještajca.

Godine 1760. kap. Antun Pilato je zapovjednik pinka *Jesus, Maria, Joseph* nosivost od 43 kara. U tom brodu proto Luka Pilato ima 1 karat. Kapetan Antun je zapovjednik tog broda i u g. 1761. i 1762. Za prve dvije godine ne nalazimo, da je kap. Antun novčano zainteresiran u tom brodu, ali g. 1762. kupuje od Josipa Pardo 4 karata tog broda.³⁴

U pomorskoj djelatnosti kap. Antuna nailazimo na podatke koji nam svjedoče, da je zaposlen u prijevozu žita koje se iz poluotoka Moreje izvozilo na Zapad. Naime, iz izvještaja Mata Vodopića, dubrovačkog konzula u Moreji, doznajemo da je u veljači 1761. kap. Antun Pilato krcao žito u Navarinu za Livorno.³⁵

Uz ostale članove obitelji Pilato, financijskim transakcijama bavio se i kap. Antun. Tako već g. 1766. nailazimo na solo mjenicu koju potpisuje kap. Antun vjerovniku Ivanu Guski za svotu od 169 venecijanskih cekina i 110 grošeta, koje je kap. Antun primio u gotovu od Guske. Mjenica je dospijevala za jednu godinu. Kao jamac, spomenutu mjenicu potpisao je Luka Pilato. Oba Pilata bila su nepismena.³⁶ To se mjenično dugovanje produljilo već kod prvog dospijeca, a i idućih godina, jer su g. 1770. učestale tužbe Pilatovih vjerovnikâ, pa se među tim tužbama nalazi i tužba Ivana Guske za svotu te mjenice od 169:110 venecijanskih cekina. U svibnju 1769. kap. Antun Pilato bio je primoran da založi 12-orici vjerovnika iz Dubrovnika 12 karata koje ima u kekji *Mad.na SS.ma delle Grazie* za pomorski zajam na ukupnu svotu od 786 venecijanskih cekina. Zbog nastalih Pilatovih novčanih neprilika, tih 12 vjerovnika zaplijenili su u studenom 1769. svih 12 karata koje je kap. Antun imao u tom brodu.³⁷ Osim kap. Antuna, u tom brodu imao je udio od jednog karata i proto Luka Pilato.

Kad se u travnju g. 1767. kap. Antun Pilato vratio iz Albanije, kao i ostali koji dolaze iz Albanije, čije prilike tada, posebno zdravstveno stanje, mnogo zanimaju dubrovačku vladu — podnosi joj svoj izvještaj. Već je, kaže u iz-

³³ Div. for. 172 f 52, 182 f 111v, Pom. 56—9/2 f 34v, 56—9/1 f 154v.

³⁴ Pom. 56—9/2 110v, Pom. 56—3/7 201.

³⁵ ASM 18. st. 3224 br. 14.

³⁶ Div. not. 144 f 48.

³⁷ Pom. 56—9/3 f 105v.

vještaju, po nekom glasniku tj. poznatom mu mornaru koji je plovio na dubrovačkim brodovima, obavijestio vladu kako ima pedest dana da nije bilo nikakva slučaja kuge u Nikšiću, Podgorici, Žabljaku, a ni u Crnoj Gori, pa u tim mjestima vlada potpuno zdravlje. Tako isto je saznao od ljudi iz Spiča koji graniče sa Crnicom, da ima već pedeset dana da ni tamo nema nijednog slučaja bolesti.³⁸

Za rusko-turskog rata u Sredozemlju (1768—1774) Rusi su plijenili i potapali dubrovačke brodove, pa su tako g. 1770. zaplijenili kekju *Mad.na SS.ma delle Grazie* pod zapovjedništvom kap. Antuna Pilata u grčkoj luci Paros sa još drugih pet dubrovačkih brodova.³⁹

Godine 1774. kap. Antun opet se nalazi u Albaniji i vlada mu piše u Ulcinj da posjeti skadarskog pašu, kod kojeg, kako ona zna, uživa povjerenje. Vladu je uznemirio neki Ulcinjanin Omer Krika, koji je doplovio u Zaton i sa svog broda htio, protivno pravilima dubrovačkog kontumaca, prekrcati teret pšenice u brod nekog Francuza. Naime, Republika je već imala, sultanove »jake« fermane, kako stoji u pismu, kojima se Ulcinjanima naređuje, da ne mogu pristajati u druge luke osim u Cavtatu, Slanom i Trsteniku. Stoga je vlada Kriki u Zaton odmah poslala emine sa sultanovim fermanima, ali on za sve to ništa nije mario, već pšenicu istovario u francuski brod. Zbog takvog ponašanja Ulcinjana odmah je vlada posredovala kod Porte da bi isposlovala da ga se strogo kazni, što bi trebao biti primjer drugim Ulcinjanima. Pilato je bio zadužen obaviti još neka posredovanja a neugodnostima koje Dubrovčani imaju s Ulcinjanima zbog nedoličnog i nepropisnog ponašanja, između ostalog nepoštujući opet propise o kontumacu. Ujedno mu je vlada poslala dva tubeta rase i nešto slatkiša, što je bilo određeno da po njezinom starom običaju odobrovolji pašu. Od kolike je važnosti za Republiku bilo ovo pitanje,

³⁸ ASM 18. st. 3175/I br. 119.

³⁹ Osim kap. Antuna Pilata to su bili brodovi kapetana Marina Ljubibratića, Petra Kristića, Vicka Marinija, Petra Skurića i Ivana Markovića. Iz predstavljenosti koju su 2. 6. 1770. u Parosu ti kapetani uputili Alekseju Orlovu, tadašnjem vrhovnom zapovjedniku ruske flote u Sredozemlju, doznajemo, da su prošla već četiri mjeseca otkako su ih Rusi zaplijenili. To su Rusi učinili, jer su prevozili terete koji su pripadali Turcima, pa smatrajući ih svojim neprijateljima proglasili su dobrim plijenom njihove brodove i sve što pripada podanicima Dubrovačke Republike. U svoju obranu spomenutih šest kapetana u vrlo umiljatom tonu »potsjećaju grofa Orlova, da su se prijateljski odnosili kod susreta i dali počast kako se to običaje dati prijateljskim zastavama. Kroz prošla četiri mjeseca što su zaustavljeni izvršavali su s punim pomirenjem štovane zapovjedi Njegove Ekscelencije i stoga neće nikada priznati naziv neprijatelji Njezinog Carskog Veličanstva niti će se takvim smatrati. Kada ih je njihova preuzvišena Republika poslala izriječkom im je dala naloge da poštuju sve zastave evropskih sila i da ih smatraju prijateljskim. Stoga ako Njegova Ekscelencija iz bilo kakvog razloga želi dubrovačke podanike proglasiti neprijateljima ruskog carstva, nema se to njima staviti do znanja, nego njihovoj preuzvišenoj Republici...«. Među potpiscima te predstavljenosti, kako vidjesmo, nalazio se i kapetan Antun Pilato. Kad je u svibnju g. 1771. došao u Dubrovnik tajništvu je predao patentu i ferman za spomenuti brod. Taj brod kap. Antuna kao i mnoge druge zaplijenjene dubrovačke brodove u Levantu Rusi su odveli u tadašnje svoje uporište Livorno i služio im je za ostale njihove ratne potrebe. Računa se da su Dubrovčani u tom ratu izgubili oko 30 brodova izvanjadranske plovidbe. (ASM 18. st. 3103 br. 10 prilog, 56—9/3 br. 105v. Pogledati: V. Ivančević, Dubrovački brodovi za prvog rusko-turskog rata (1768—1774), Pomorski zbornik, sv. II, Zagreb 1962, — *isti* —, Luka Livorno i dubrovački brodovi (1760—1808), Dubrovnik 1968, — *isti* — Pelješćani i njihovi brodovi u rusko-turskom ratu (1768—1774), Pelješki zbornik, sv. 1, Zagreb 1976.

vidi se iz tog pisma upućenog Pilatu, a koje završava neka svakako isposluje da spomenuti Krika bude kažnjen, jer »*altrimenti non potressimo vivere*«. ⁴⁰

U veljači iduće godine 1775. Antun Pilato još je u Albaniji, te je izvijestio Mata Kazilarija Nikolinog, koji je tamo došao po vladinom nalogu, da je šest kuća u Ulcinju zaraženo kugom koja se otkrila posljednjeg mjeseca. To isto je Kazilari čuo od svog prijatelja Safala rajsa. Te su kuće zatvorene i postavljene su im straže da ne bi imale dodira s drugima. Ništa drugo Kazilari nije mogao doznati, osim što mu je Antun Pilato rekao, da je kuga harala i u Skradu, ali da ga je konzul obavijestio da se ta bolest ne širi. Po povratku u Dubrovnik Kazilari je o svemu tome obavijestio Zdravstveni ured. ⁴¹

Zdravstveni ured zabrinut zbog zarazne bolesti koja hara u Albaniji, i to u mjestima dosta blizu Dubrovnika (kao što su Ulcinj i Skadar, u travnju iste g. 1775. po posebnoj feluci šalje pismo Antunu Pilatu u Ulcinj zahtijevajući da izvijesti ured o tadašnjem tamošnjem stanju te bolesti. Sačuvalo se u izvorniku pismo od 3. 4. 1775. kojim Antun Pilato odgovara časnicima Zdravstvenog ureda na taj njihov upit. On im piše da tada ima nekoliko kuća u različitim mjestima koje su zaražene kugom, kao i u predgrađu Ulcinja. U samom Ulcinju zaražene su dvije kuće tom bolešću koja se širi iz dana u dan, tako da dnevno umire pet do šest ljudi. Pilato navodi sve ove obavijesti i on sam čuje, jer sa svojim ljudima radi na drugom dijelu grada te da se ne miješaju s mjestima koja su zaražena. U tim zaraženim mjestima umire od deset do dvanaest ljudi svaki dan. Također je zaražen i Skadar. Slično je pismo već uputio Zdravstvenom uredu po nekom Ulcinjaninu koji je putovao u Dubrovnik sa skadarskim trgovcima. Poslanu feluku zadržao je jedan dan da bi mogao skupiti obavijesti. ⁴²

U to doba (30. 4. 1775) venecijanski vicekonzul u Skadru Andrija Duodo piše vladi u Dubrovnik moleći je da bi rekla i naredila »kap. Antunu protu Pilatu« koji mu uređuje njegov mali pelig, a koji šalje u Dubrovnik s Markom Vladagni, da taj pelig izvuče na kraj, da ga uredi i uputi što prije u Skadar, jer mu je mnogo potreban. Vicekonzul će platiti sve potrebne troškove. Iduće godine iz blagajne zvane *Detta* bili su isplaćeni dva puta troškovi Antunu Pilatu što je bio kod skadarskog paše. ⁴³ Budući da je vlada snosila troškove, možemo zaključiti da se tu radilo o putovanjima po državnim poslovima.

Godine 1779. na gruškome brodogradilištu proto Antun obnavlja (*di nuovo fabricata*) pulaku S. *Giovanni Battista e S. Biagio*. Njezini glavni upravitelji bili su braća Luka i Miho Sorgo, a zapovjednik kap. Ivan Matassi Nikolin. ⁴⁴

⁴⁰ Levante 27. 1/94 f 50.

⁴¹ ASM 18. st. 3175/II br. 364.

⁴² ASM 18. st. 3329 br. 236. Iz ovog pisma Antuna Pilata pisanog g. 1775, gdje spominje, da on »sa svojim ljudima radi na drugom dijelu grada«, dade se zaključiti, da je u Albaniji zaposlen na gradnji brodova. To bi bila najranija godina u kojoj Antun gradi brodove u Albaniji. Međutim iz jedne druge vijesti doznajemo, da su dubrovački brodograditelji već prije njega u to doba bili u Albaniji. Naime, ujesen g. 1772. vratila su se u Dubrovnik iz Albanije dva brodograditelja, koji su bili u pašinoj službi i vladu je zanimalo koliko su ti brodograditelji bili plaćeni (Levante 23 f 65).

⁴³ *Detta* 6/79 VI/1776 f 22, ASM 18. st. 3325 br. 237. Ovdje Duodo ispravno pri-daje Antunu Pilatu dva zvanja: kapetansko i brodograditeljsko.

⁴⁴ ASM 18. st. 3180 br. 125.

Kad je g. 1780. u Albaniji bila zaplijenjena pulaka kap. Ivana Valjaka⁴⁵ koja je tamo krcala drvo za gruško brodogradilište, vlada opširno o tome piše svom konzulu Đuru Curicu u Carigrad. U pismu mu izlaže kako su gruški proti od davnine bili uvijek prisiljeni dobar dio drva potrebnog za gradnju brodova uvoziti iz inozemstva. Tako su i Ulcinjani svake godine dovozili iz Albanije po koji teret drva prodavajući ga gruškim protima, kao što su ga dovozili i prodavali protima korčulanskog brodogradilišta. Ali pred tri ili četiri godine Ulcinjani su prestali dovoziti to drvo sa svojim brodovima izgovarajući se da im se ta trgovina ne isplati te su pozvali dubrovačke brodograditelje da im oni šalju u Albaniju po koji brod na koji će krcati drvo i dovesti ga u Dubrovnik.

Gruški su proti prihvatili taj poziv te su nazad četiri godine od vremena do vremena, već kako bi im se ukazala potreba, slali jedan ili dva mala broda dubrovačke zastave, da tamo kupe i predignu drvo. To drvo su više puta preuzeli od ljudi koji su ga posjekli i prenijeli do obale, a više puta od trgovaca koji su drvo kupovali i prodavali Dubrovčanima koji bi ga došli preuzeti. Ali unatrag jedne godine zapovjednik Ulcinja, koji je mlađi brat skadarskog paše, zahtijeva da od svakog tereta ima neku korist. Stoga su dubrovački kapetani bili primorani da u početku plaćaju 50 reala za svaki kar, a kasnije se to povisilo na 80 i 100 reala. Tako su u miru obavljali prijevoze drva koje je bilo potrebno gruškom brodogradilištu. Ali u srpnju 1780. bio je u Albaniji zaplijenjen brod kap. Ivana Valjala koji je već bio nakrcan drvom te su kapetan i cijela brodska posada bili odvedeni u zatvor. Prema Valjalovom izvještaju vladi, to je učinjeno po nalogu skadarskog paše, a kao razlog Valjalu je rečeno da nekom skadarskom agi nije dobavljeno 12 tisuća kupâ koje je bio ugovorio s nekim protom. Za tog prota vlada kaže da je u međuvremenu propao. Valjalo je još obavijestio da su mu oduzeli iz ruku potvrde o izvršenom plaćanju koje su mu izdali odnosni zapovjednici, da može slobodno obaviti prijevoze drva.

Na to vlada odmah šalje u Albaniju prota Antuna Pilata, koji je dobro poznat skadarskom paši po uslugama koje je pružio njegovom pokojnom ocu. Osim toga, Pilato je bio zainteresiran za zaplijenjeni teret. Pilato je trebao iznijeti paši da je drvo sve njegovo vlasništvo i siromašnih kapetana a ne Republike, te se zauzeti za oslobođenje tereta, pulake i brodske posade. U nadi da će moći zadovoljiti pašu, s Pilatom su poslani i spomenute kupe. Kupe su bile primljene, ali Pilato nije mogao ništa postići, jer je paša tvrdio da s njime nema posla, već s Republikom. Tom prigodom paša je iznio više prigovora protiv Republike među kojima su bili, da Republika nije cijenila njegova strica kad se nalazio u dubrovačkim Lazaretima, da nazad dvije godine u pismu upućenom njegovom pokojnom starijem bratu nisu bili dati odgovarajući naslovi⁴⁶ i da nisu isporučene kupe agi koji je izničito za to bio poslan u Dubrovnik. Stoga, ako vlada želi ponovno steći njegovo prijateljstvo

⁴⁵ O radu članova Valjalo pogledati: V. Ivančević, O Valjalima gruškim brodograditeljima i pomorskim kapetanima iz 18. stoljeća, Naše more br. 6/1983.

⁴⁶ U vezi s tim škakljivim pitanjem u dubrovačkom Javnom uredu postojala je posebna knjiga zvana *Titolario per la corrispondenza coi Principi* (Serija 21.1/7). U njoj su bili upisani naslovi za sve dostojanstvenike s kojima je vlada imala doticaje. Za skadarskog pašu na f. 128v. stoji ovaj naslov: *A sua Eccellenza Il Sig.r Ibraim di Scutari*.

i imati dopuštenje da može nastaviti s prijevozima drva iz Albanije za potrebe brodogradnje, potrebno je da pošalje 40 ili bar 30 bursa novca. Paša je još dodao da tako postupa jer je primio ferman koji zabranjuje izvoz takvog drva.

Poslije toga vladi nije preostalo drugo nego da ponovno u Albaniju pošalje Antuna Pilata, ali ovaj put skupa s kap. Augustom Kazilarijem, i da ponovno u ime brodograditelja i kapetana mole pašu da bi oslobodio posadu, broda i drvo. Pilato i Kazilari bili su sa sobom ponijeli za pašu vladino pismo u kojem je navodila opravdanje za sve njegove optužbe. Usto su bili ovlašteni darovati mu u ime vlade odgovarajući dar ako uvide da će s time postići svoj cilj.

Vrativši se iz Albanije Pilato i Kazilari izvještavaju vladu o pašinoj nepopustljivosti, jer i dalje zahtijeva 30 bursa novca te da je kap. Valjala dao premjestiti u kaštel. Osim toga, donose tužnu vijest; paša je dao zaplijeniti još jedan dubrovački brod. to je bio brod kap. Petra Bratića koji je tamo došao krcati drvo za Aleksandriju, prema prijevoznom ugovoru sklopljenom s turskim trgovcima. Paša im je nadalje zaprijetio ako mu novac ne pošalju u roku od 12 dana da će pogubiti sve zatvorenike te ako se Dubrovčani obrate Porti, da će i on to isto učiniti.

Paša je optužio Dubrovčane da sve drvo iz Albanije prodaju turskim neprijateljima, pa se vlada požurila da od ljubinjskog kadije priskrbi ilam kojim im je kadija potvrdio da se sve drvo troši za gradnju dubrovačkih brodova. Pišući ponovno paši pismo, sada dosta opširno, vlada šalje u Albaniju po treći put jednog od dubrovačkih kapetana sa spomenutom potvrdom ljubinjskog kadije i s darom u vrijednosti od 150 cekina. Paša je primio dar, koji je tamo procijenjen još vrednijim, naime od 900 do 1000 reala, ali je i dalje ostao kod svog zahtjeva od 30 bursa novca izjavivši, ako mu se ne pošalje taj novac u roku od 15 dana, da će u svemu obavijestiti Portu. Sada je dubrovačka vlada primorana o svemu tome obavijestiti Portu i uz to zaposliti svog carigradskog konzula ovlastivši ga da za uređenje tog spora može potrošiti do 500 reala.

Taj spor bio je riješen tek u travnju iduće godine (1781), dakle poslije punih i mučnih deset mjeseci. Tada su oba broda, Valjalov i Bratićev, bili oslobođeni i stigli u Dubrovnik. Za to je bilo potrebno posredovanje Porte, a kapetanima je pomagao i Andrija Duodo, venecijanski konzul u Skadru. Uza sve to, kapetani su se za oslobođenje morali tamo zadužiti da bi paši platili 300 reala, njegovu ministru 10 i venecijanskom konzulu 8 reala.⁴⁷

Iako dobro viđen u Albaniji zbog širokog poznanstva među tamošnjim dostojanstvenicima i zbog mnogo učinjenih im usluga, među kojima su od nemale vrijednosti i gradnje brodova koje im je Antun obavljao, Antun Pilato ipak ne uspijeva dovesti do kraja oslobađanje zaplijenjenih dubrovačkih brodova. Ali tada nije bilo lako privoljeti nezasićene turske dostojanstvenike ni u Carigradu, a pogotovo ne u Albaniji gdje su lako izmicali Portinim naređenjima.

Godine 1783. skadarski se Mahmud paša razbolio, pa je u Dubrovnik poslao Jakova Summu Markova da od dubrovačke vlade zatraži da mu pošalje

⁴⁷ Levante 98 f 48, 99 f 23, 29.

liječnika.⁴⁸ Osim toga, Summa je izvijestio vladu da paša želi da mu se pošalje proto Antun Pilato radi gradnje jednog šambeka za koji paša već ima pripremljeno drvo.

Antun Pilato se od lipnja iduće godine (1784) ponovo nalazi u Albaniji te u Ulcinju popravlja tartanelu jednog od svojih prijatelja. Skadarski paša prigodom svog dolaska u Ulcinj poziva ga k sebi i spočitava mu kako ga dugo poziva, a on neće da dođe na sve njegove pozive, nego sada svojevolutno dolazi. Pilato se ispričava paši da je došao za neke svoje poslove, ali da se za kratko vrijeme mora vratiti kući. Paša mu odvrća da treba da ostane u njegovoj službi i izgraditi mu dva šambeka. Stoga mu naređuje da mu odmah napravi »šeste« jednog od tih šambeka dugog 70 noga sa pramnicom i krmićom, a za drugog doznaje da treba biti manji tj. od 50 noga. Osim toga, paša mu naređuje da skupa s njegovim rajsom Curtom Oldassijem odmah pođe u Dubrovnik i dovede u Ulcinj koliko više može meštara za gradnju brodova. Rajs Oldassi je imao pašino ovlaštenje da meštrima može platiti veće nadnice od one što je imaju u Gružu. Za potrebne brodograditelje paša se također obraća u Korčulu. Iz takve i tolike žurbe za brodograditeljima lako možemo zaključiti da su tada ti brodovi skadarskom paši bili od velike potrebe.

U mjesecu listopadu iste godine (1784) kad se Pilato s tog boravka u Albaniji vratio u Dubrovnik, bio je ispitan od Malog vijeća te je, osim spomenutih vijesti, izvijestio Vijeće o još mnogo čemu u vezi s tamošnjom brodogradnjom i vojnim stanjem. Tako Pilato iznosi da karavela još krca drvo u Albaniji te ne zna da li će moći otputovati jer neprestano propušta vodu. Namjeravali su je poslati u Dubrovnik na popravak, ali su kasnije odustali. Doznao je da skadarski paša govori kako će po Portinom nalogu poslati prema Koreji spomenute šambeke i svoju fregatu, koju mu je otprije Pilato sagradio. Borovinu, koja je bila pripremljena za ukrcaj na Valjalov trabakul, zaustavili su za gradnju šambeka. Što se tiče vojnog stanja u Albaniji, za koje Pilato dobro zna da posebno zanima Republiku, on nastoji da tamo skupi što više podataka, pa da o tome što iscrpnije izvijesti Malo vijeće u svom izvješću od 20. 10. 1784.⁴⁹

⁴⁸ ASM 18. st. 3176/I, 98. O liječenju albanskih paša u Dubrovniku ili o odlasku dubrovačkih liječnika u Albaniju da ih liječe postoji više vijesti. Pogledati: V. Ivančević, Dubrovački brodograditelji u Ulcinju u drugoj polovici 18. st. Godišnjak Pom. muzeja, knj. XXII, Kotor 1974, 45—46.

⁴⁹ ASM 18. st. 3176/I br. 143. Tako je Pilato izvijestio Malo vijeće da je skadarski paša došao u Ulcinj nakon opsade Zibre, za koju govore da je svu sravnio sa zemljom topovima koje je u tu svrhu tamo dopremio, a koji su bili dugi dva koraka svaki. Sada se u Skadru nalaze dva kapidžije, nastavlja Pilato, jedan od njih poslan iz Carigrada zbog ubojstva đumrugdžije duhana. Govorka se da je ubijen po nalogu samog paše koji je preuzeo prodaju duhana i hoće da ima sav duhan za sebe. Za drugog kapidžiju kažu da je došao sa Porte kako bi spasio novac koji je nađen prigodom pljačke izvršene u Zebri i kod njezinih zapovjednika koji su bili zaklani. Paša o tim kapidžijama ne vodi nikakvog računa i kaže da nije tražio blago niti se obazirao na zapovjednike, već je samo pobunjenike lišavao života. Govori se da paša za troškove, koje je imala vojska, zadužuje Portu za 90 bursa i zahtijeva da mu se plati taj novac. Brat spomenutog paše sada je na čelu tisuću Skadrana i pošao je prema Spuzu, da tu napadne sina bivšeg podgoričkog paše, kojeg je prije toga ubio spomenuti skadarski paša. Taj skadarski paša sada pregovara s Crnogorcima, da bi zaključio mir. U tu svrhu je poslao u Crnu Goru 20 pašajlija te su pušteni na slobodu Crnogorci, koji su bili u zarobljeništvu u Skadru. »Cijela Albanija je sada pod vlašću skadarskog paše, svi ga slušaju i svi ga se boje i čini mi se, da nikako nije podložan Porti«, završava Pilato svoj izvještaj.

Prema običaju, Ulcinjanin Hasan Zotto dovezao je svojom tartanom iz Albanije u Grad g. 1781. teret drva da ga proda gruškim brodograditeljima. Ali prodaja je slabo išla, pa je Zotto bio primoran da se sporazumi s protom Ivanom Valjalom da mu to drvo preuzme, da mu odmah da na račun nešto novaca, a ostatak kad proda drvo. Ali Valjalo godinama nije Zottu obračunavao to drvo odnosno obračunavao mu je samo jedan dio, a za ostatak se izgovarao da je drvo bilo gnjilo. Ali Zotto nije bio zadovoljan Valjalovim obračunom, poglavito s obračunatom cijenom. Stoga se Zotto obrati ulcinjskom muslinu da posreduje u tome kod dubrovačke vlade, što je taj i učinio. Tada je u veljači 1785. dubrovačka vlada povela istragu, ispitala više svjedoka te predočila Valjalu da Zotto ima potvrdu prota Antuna Pilata u kojoj Pilato tvrdi da je Valjalo prodao to drvo uz mnogo višu cijenu nego što ju je obračunao Zottu. Valjalo je tu tvrdnju Pilatovu pripisivao njegovoj namjeri da mu nanese štetu, posebno kod Turaka, i to zbog razmimoilaženja koja su između njih postojala.⁵⁰ U tom neslaganju između Ivana Valjala i Antuna Pilata, koje je nedvojbeno nešto više od same »zavisti iz obrta«, u sačuvanim spisima ima još podataka i o njima će dalje biti riječi.

Albanci nesprestano žele graditi brodove, ali nemajući kod kuće valjanih brodograditelja, stalno ih traže u Dubrovniku, a katkada se obraćaju i Korčuli. Preko Antuna Ašika, ulcinjskog trgovca Koji često boravi u Dubrovniku, vlada doznaje kad se g. 1785, vratio u Dubrovnik iz Skadra, da se paša tuži da mu se ne šalju traženi proti. Šambek mu još nisu počeli graditi, već je pripremljeno samo drvo. Stoga Pilato šalje pismene pozive gruškim protivima da dođu na rad u Albaniju. No to toliko uznemiruje dubrovački Senat, da 8. ožujka 1785. zaključuje da Malo vijeće naloži onima koji su primili ta Pilatova pisma kako pod zakletvom ne smiju nikome govoriti da su ta pisma primili, posebno ne protivima koji su spomenuti u tim pismima. Ali to nije bilo sve; senat je ujedno zaključio da ni jedan proto ne smije putovati u Albaniju pod prijetnjom kazne zapljene dobara i života, i da ako ubuduće stignu pisma od Pilata iz Albanije, Malo vijeće ih ne može propustiti prije nego što se savjetuje sa senatom i konačno da zabrana protivima o odlasku u Albaniju treba ostati tajnom i pod zakletvom.⁵¹

Malo vijeće tada saznaje od Frana Kuljevana koji se vratio iz Ulcinja, a prema Pilatovim obavijestima, da Rustan beg, koji je u rodu sa skadarskim pašom (ali nije njegov prijatelj), želi da mu se na gruškome brodogradilištu sagradi veći brod ili da ga kupi ako ga nađe gotovog tako velikog kakvog želi. Zbog toga će Rustan beg doći s kečjom u Dubrovnik.⁵² U lipnju g. 1785. Antun Pilato je u Ulcinju i koristi priliku, da po spomenutom patru Franu Kuljevanu, koji se sa svojim brodom vraća u Dubrovnik, pismeno obavijesti vladu o vojničkim pripremanjima koje čini Mogut paša za rat protiv Crne Gore.⁵³

⁵⁰ ASM 18. st. 3176/I br. 165.

⁵¹ ASM, 18. st. 3176/I br. 160.

⁵² ASM 18. st. 3176/I br. 184.

⁵³ ASM 18. st. 3190/I br. 136. Prema Pilatovom izvještaju paša je pripremio više od 50 000 vojnika, a ugovorio je s pašinim bratom iz Trebinja, koji je došao iz Skadra s više aga, da ga pomogne s 8 000 vojnika. Oni su dobrovoljno došli, a da ih paša nije zvao te kad je paša zato saznao darovao je svima odijelo. Neki age su otputovali barkama u Dubrovnik, a neki su pošli kopnom. Pilato se nalazio u Skadru kad je paša po glasniku poslao pismo u Kotor tamošnjoj vlasti, da mu

Za Pilatovo zalaganje za Republičine interese zanimljiv je izvještaj koji u to doba daje vladi Petar Bratić po svom povratku iz Albanije. Tu on hvali Pilata da je vjeran Republičin državljanin, brine se za njene interese i o svemu je izvješćuje. Tako Pilato i ovoga puta, iako u Ulcinju zaposlen pri gradnji broda za pašu, misli na Republiku pa po Bratiću šalje vijesti koje saznaje o dolasku crnogorske delegacije u Skadar radi pregovora o miru.

Albanski paše mnogo su cijenili dubrovačke brodograditelje te su ih neprestano tražili da im dođu u Albaniju graditi brodove. Takve podatke imademo i u izvještajima koje u to isto vrijeme kapetan Petar Krunić daje vladi. Novi rajs ga je pitao da li je doveo meštre drvodjelce koje je paša tražio za gradnju svog šambeka. Na Krunićevo ispričavanje da u Dubrovniku nema brodograditeljâ, rajs mu odgovara da to nije točno, jer da mu je poznato kako su otišli korčulanski meštari koji su radili na gruškom brodogradilištu. Oni mu ne trebaju jer su neprijateljski raspoloženi prema Albancima. Začudno je kako je rajs bio dobro obaviješten o svemu što se radi na gruškom brodogradilištu. Međutim, to treba pripisati mnogim Albancima koji neprestane dolaze u Dubrovnik i odlaze iz njega zbog različitih trgovačkih i drugih poslova. Stoga paša traži da mu se pošalje najmanje deset brodograditelja kojima će platiti veće nadnice nego što im plaćaju u Dubrovniku.⁵⁴ Prilike koje su tada vladale u Albaniji bile su povod što su mnogi gruški brodograditelji išli na rad u Albaniju i tamo se dulje vremena zadržavali. To vladi nije uvijek bilo po volji pa je svojim odredbama to izriječno zabranjivala.

Pri kraju godine 1785. vladu je zanimalo da li je koji brodograditelj otišao u Albaniju te od gruškog gaštalda Antuna Bračaninina doznaje da se u Albaniji nalaze Antun Pilato, njegov nećak Luka Pilato i neki dječak Vidoje. Pilatova braća nisu otišla, već se nalaze u Gružu. Spomenuti Bračanin dobio je od vlade nalog da došapne gruškim meštrima i kalafatima, da pripaze kako ih ne bi iznenadio koji albanski brod te oteo i odveo u Albaniju. Ako se nešto slično dogodi, neka odmah obavijeste vladu.⁵⁵

I u srpnju 1786. proto Pilato je u Albaniji i pomaže kapetanu Franiću Kuljevanu da se oslobodi uznemiravanja koje mu čine pašini ljudi. Pilato, sada u blizini Ulcinja, nastavlja gradnju pašinog broda. Po Petru Krilu poručuje dubrovačkoj vladi da se ne usudi poslati u Albaniju neki brod, jer će ga zaustaviti, dok ne pošalje prote i meštre koje je paša otprije tražio. Zbog te opasnosti, Pilato je nagnao Kuljevana da u žurbi otputuje iz Albanije.⁵⁶

dopusti prolaz preko Paštrovića u Crnu Goru. Paša je zahtijevao, da Kotor ne smije primiti nikoga iz Crne Gore niti im dati kakvu pomoć, jer ako ih bude pomagao da će udariti na Kotor. Također je Pilato čuo, da je prošlo sto godina otkako je Herceg-novi podložan Sv. Marku te da paša hoće da ratuje kako bi ga zauzeo. Dalje je čuo, da su u Skadar došli crnogorski guvernaturni i serdari s vladikom da ugovore mir. Oni su donijeli novac, ali Pilato ne zna što s njime, naime da li im novac služi za darove. Pilato završava pismo, da izvještava samo ono što može doznati o tom ratu te da će vladi javiti što će moći saznati. Ispričava se zbog slabog pisanja, jer onaj koji piše nije toliko sposoban naslovljavati kako doliči »Vašim Ekscelencijama«.

⁵⁴ ASM 18. st. 3176/I br. 201, 203, 223.

⁵⁵ ASM 18. st. 3176/I br. 225.

⁵⁶ ASM 18. st. 3176/I br. 259, 260. Zanimljivo je da prije spominjani Frano Kuljevan ovdje se naziva Franić. Valjda su ga tako zvali od milja.

O ulozi, koju je u tim teškim i opasnim prilikama igrao proto Antun Pilato valja reći da je iako u vrlo tijesnim odnosima sa skadarskim pašom, uvijek, kad je mogao, štitiio probitke svoje domovine i dubrovačkoj vladi slao povjerljive i korisne obavijesti. Tako Pilato i u mjesecu svibnju 1788. po protu Petru Jugoviću poručuje vladi da će je i dalje obavještavati o svemu što će se tamo zbivati, ali vlada treba da ga opskrbi glasnicima ili barkama, jer je on siromašan i nema odakle trošiti. U mjesecu srpnju spomenute godine Antuna Pilata nalazimo u Dubrovniku, gdje izvješćuje vladu o novostima u Albaniji koje su mu pružili Skadrani s kojima se susreo na Pločama, a u kolovozu donosi nove vijesti koje je saznao u Draču od tamošnjeg dubrovačkog vicekonzula. Vladu sve to zanima pa sve te vijesti bilježi.⁵⁷

Skadarski paša je i g. 1789. tražio prota Antuna Pilata, kako se to saznaje iz izvještaja, koji proto Ivan Valjalo podnosi vladi po povratku iz Albanije gdje je bio po njezinom nalogu. Skadarski paša misleći da se proto Antun nalazi u Dubrovniku zahtijeva da ga se odmah uputi u Ulcinj kako bi mu završio brod. Proto Antun neka sobom doveze šest meštara od bradve, te ako u tu svrhu treba 200 do 300 pjastru neka ih dođe uzeti u Skadar. Valjalo je obavijestio pašu da se proto Antun nalazi u Draču, a što se tiče meštara pogodnih za gradnju brodova da ih nema u Dubrovniku jer su otišli ploviti da bi zaradili kruh.⁵⁸ Iz tog primjera možemo zaključiti, da albanske paše koriste svaku priliku da bi dobavili gruške brodograditelje za gradnju toliko željenih brodova.

Proto Antuna nalazimo u Albaniji i u svibnju g. 1790. Tada ne šalje novac svojoj kćeri Niki, pa iz pisma koje vlada piše svom konzulu Pasku Cabassu u Drač doznajemo, da je prema zaključku Malog vijeća proto Antun dužan za uzdržavanje svoje kćeri plaćati joj tri grošeta na dan. Stoga vlada piše spomenutom konzulu, da pozove k sebi Pilata i da ga podsjeti na njegovu prirodnu dužnost da uzdržava vlastitu kćer. Vlada je sigurna da će Pilato dati novac za rečeno uzdržavanje, pa neka ga konzul dostavi sigurnim putem.⁵⁹

Dugo se otezala gradnja pašinog broda, pa je u lipnju g. 1790. paša bio poslao u Dubrovnik kapetana Liha da potraži prota Ivana Valjala, koji će mu naći pet meštara da bi završili vašel koji se gradi za pašu. Kap. Liho je tada sobom donio 400 pjastru da ih preda tim meštrima. Sve je to Valjalo javio vladi i osim toga da je s tim Lihom stigao iz Albanije Pilatov sin, koji naznačuje imena meštara koje treba izabrati i poslati u Albaniju, sve to po savjetu Pilata.⁶⁰ Iz tog Valjalovog izvještaja saznajemo da Pilato u Albaniju sa sobom vodi i svog sina koji mu pomaže pri gradnji vašela za pašu.

Godine 1794. proto Antun je u Albaniji, a 1795. u Ulcinju je ponovno zaposlen oko gradnje pašinog broda te ide u Skadar da bi od paše predigao nešto novca i ujedno da bi štogod doznao o ratu s Crnogorcima.⁶¹

⁵⁷ ASM 18. st. 3176/I br. 344, 355, 359.

⁵⁸ ASM 18. st. 3176/I br. 415.

⁵⁹ Levante 105 f 26/67.

⁶⁰ ASM 18. st. 3176/II br. 5.

⁶¹ ASM 18. st. 3176/I br. 211 i 3176/II br. 105. Paša je, javlja Pilato vladi, poslao u Podgoricu toga dana 60 tisuća oka kruha te neprestano opskrbljuje zemlju kruhom i žitom. Otišli su Ibrahim beg Tirane i Jakjo beg njegov nećak s mnogo vojske prema Zabljaku. Svakim danom prohode vojske za svoje odredište. Paša i Rustan beg će također s ostatkom vojske uskoro otići prema Zabljaku. Točan broj se ne zna, ali se govori o 25 tisuća vojnika. Pilato je imao priliku sastati se s

U srpnju 1796. vlada želi podrobnije podatke o đumruku koji se u Albaniji plaća za izvoz drva. U tu svrhu ispituje Nikolu Radića Jerkova, prota Vicka Vilenika i Nikolu Ilarića, jer su oni ili slali brodove krcati drvo za svoj račun ili su sami bili tamo. Radić i Ilarić su izjavili da za đumruk u Albaniji Antun Pilato naplaćuje dvije pjastre po karu i da na naplaćenu svotu izdaje teskeru.⁶²

Kapetan Antun Pilato surađuje 1800. s istaknutim dubrovačkim privrednikom Mihom Krticom Vlahovim.^{62a} Krtica se među svojim najrazličitijim poslovima, bavio i veletrgovinom žitaricama. Zaposlio je u rečeno vrijeme kap. Antuna Pilata tako da je kapetan Antun za račun Krtice s pašom Kavale zaključio dva tereta novog kukuruza uz cijenu od 19 i po turskih pjastri za »mravicu«. U veljači spomenute godine Krtica šalje kap. Antuna s brodom vlasništva kap. Šilje u Albaniju, da Šilju preda prvi od navedenih tereta kukuruza. Kap. Šilje će platiti teret kukuruza ne odbijajući pri tome datu kaparu od 120 cekina koja će ostati za drugi teret. U slučaju da je nedostajalo nešto novca za podmiru ukrcanog tereta kap. Antun se trebao obratiti tamošnjem dubrovačkom konzulu da mu on nadomiri manjkajuću svotu novca. Kapetan Šilje će tome potpisati konzulu potvrdu, da bi mogao naplatiti isplatu. O svemu tome kap. Antun je trebao obavijestiti Krticu kako bi se znao ravnati. Krtica je kap. Antunu za cijeli posao obećao proviziju od 2%. Od kap. Šilja je trebao preuzeti pismo, teretnice i obračun te sve to po svom povratku u Dubrovnik predati Krtici.⁶³ Za ta dva tereta znamo i ove pojedinosti: kukuruz je trebalo krcati u luci Drač i bio je određen za Livorno. Brik kap. Ivana Šilje zvao se *Angelo Raffaelo*, a za drugi teret bio je unajmljen brik kap. Antuna Botte Stjepanova imenom *Mad.na del Rosario e S. Niccolò*.

Antun Pilato se iste godine (1800) bio obvezao kap. Ivanu Tasoviću Melkiorovom donijeti i iskrcati u Gružu različito drvo potrebno za gradnju broda dugog 55 noga po kobilici. Po količini i vrsnoći drvo je trebalo odgovarati da se od njega može izvaditi izričito navedni broj komada za pojedine dijelove broda kao rebra, lukoće, kormilo itd. U talijanski pisanom ugovoru za vrst drva na dva mjesta upotrebljena je hrvatska riječ »jasen«. Drvo zdravo i dobre vrste imao je Pilato nabaviti za cijenu od 24 dukata od 40 grošeta po karu. Na račun mu je Tasović bio dao 1000 dukata, a ostatak je trebao platiti odmah nakon iskrcaja drva. Pilato je bio na sebe uzeo sve rizike i opasnosti do iskrcaja drva u Gružu. U slučaju neizvršenja ugovora krivac je bio dužan drugoj strani platiti 1000 dukata. Ali do toga nije došlo, jer kako izlazi iz marginalne bilješke, ugovor je obostranim sporazumom brisan u knjizi *Diversa de foris* budući da je potpuno izvršen. U ugovoru nije naznačeno područje odakle se imalo dovesti drvo, ali s obzirom na namjenu drva i na ta-

desetoricom Crnogoraca iz Crnice od kojih je saznao, da se sjedinilo 70 crnogorskih sela i odlučilo da svi poginu, ali da neće ostati pod pašinim zapovjedništvom. Dapače su mu rekli kako su na dva mjesta podrovali zemljište i pokrili ga, da ga zapale kad prođu vojnici i tako izgore. Pilato se nada u Boga, da će im to uspjeti. Vladi javlja i druge vijesti, kao o pripremi brodova za napad morskim putem, ali on te brodove ne vidi, osim neke male, koji trguju kukuruzom.

⁶² ASM 18, st. 3176/II br. 169. Đumruk, ovdje pristojba za izvoz drva, a teskera je pismena potvrda.

^{62a} O njemu pogledati V. Ivančević, Miho Krtica Vlahov, Dubrovački pomorski kapetan i privrednik (1751—1835), Naše more, br. 3—4/1982, str. 169—172.

⁶³ Div. for. 235 f 96v.

dašnje područje odakle se takvo drvo najvećim dijelom nabavljalo, a i s obzirom na područje u kojem je djelovao Antun Pilato, nećemo pogriješiti ako pomislimo na Albaniju.⁶⁴

Iz 1802. godine dva podatka govore o Antunu Pilatu, oba iz mjeseca ožujka. Tada Antun unajmljuje dva trabakula koji će obaviti više putovanja s drvom iz Albanije u Dubrovnik. Jednom je trabakul patruna Antuna Svilocossija Franova, koji je unajmljen za pet uzastopnih putovanja, a drugi je patruna Luke Županovića za više putovanja kroz cijelo ljeto, sve dok se budu mogla obavljati ta putovanja. Drvo je trebalo iskrcati u Gružu.⁶⁵ To je svakako znak da su u početku 19. stoljeća nastale povoljne prilike za grušku brodogradnju, a ujedno i dokaz da je Albanija i dalje ostala jedna od vrijednih izvora za njene potrebe u drvu.

Na posljednju vijest o protu Antunu Pilatu, u vezi s Albanijom, nailazimo u pismu dubrovačkog konzula Pavla Cabassija iz Drača koji piše dubrovačkoj vladi da je 29. svibnja, 1803. po protu Antunu primio njezino pismo za tuniškog bega i da ga je žurno dalje prosljedio.⁶⁶ Prema ovom podatku proto Antun Pilato spominje se dulje od četvrt stoljeća (1775—1803) u vezi sa svojim radom (brodograditelja, obavještajca i trgovačkog posrednika) u zemlji prevrtljivih i nepouzdatih turskih upravljača, ne mnogo udaljenoj od Dubrovnika, te baš zbog toga njegova vlada trajno posvećuje veliku pažnju svakom događaju koji se zbiva u Albaniji.

Vicko Lukin (1738 — 1801)

Ako vijesti o gradnji brodova koje smo pronašli za prota Vicka Pilata poredamo kronološkim redom onda su one iz ovih godina: 1765, 1779, 1793. i 1797. U vezi s gradnjom iz g. 1765. izbio je spor o kojem saznajemo iz tužbe koju u rujnu g. 1766. proto Vicko podnosi protiv kap. Petra Kristića iz Cavtata. Naime, u prosincu prošle godine (dakle 1765) proto Vicko i njegovi drugovi ugovorili su s kap. Kristićem, da će mu na gruškom brodogralištu sagraditi brod. Vlasnici tog broda će protu Vicku isplaćivati novac kako on bude napredovao s gradnjom. Do tada su mu bili isplatili samo 230 cekina. Međutim, ta svota nije bila dovoljna ne samo da bi proto Vicko mogao nastaviti s gradnjom, nego nije podmirivala ni trošak rada i gradiva što je proto uložio u gradnju broda. Stoga proto Vicko zahtijeva da mu se plati onaj iznos novca koji će vještaci utvrditi da je do tada uložio u rad, u gradivo koje je već ugrađeno u brod i u ono koje je već pripremljeno za ugradnju, kao i novac koji će mu se tjedno isplaćivati kako gradnja bude napredovala. U slučaju da kapetan Kristić to ne učini, trebao je ovlastiti prota Vicka i njegove drugove da brod mogu drugome prodati, a da ne vrate primljenu kaparu.

Kap. Kristić u svom odgovoru na tužbu samo djelomično pristaje na zahtjeve prota Vicka. Naime, on je bio voljan platiti sve ono što su vještaci utvrdili da je potrošeno na nadnice i gradivo u gradnji broda, a sporazuman je bio također da se gradnja broda obustavi dok on ne pripremi novac. Ako vještaci utvrde da je platio više nego što je ugrađeno u brod proto Vicko se obvezao da će nastaviti gradnju u vrijednosti koliko iznosi višak te nje-

⁶⁴ Div. for. 266 f 79v.

⁶⁵ Div. for. 229 f 86 i 108v.

⁶⁶ ASM 19. st. 637 br. 5.

gove isplate. Ne udovolji li tim svojim obećanjima kap. Kristić je sporazuman, da se brod proda te ako se proda manje nego što je on u njega uložio voljan je snositi taj gubitak. Sud je odredio da svaka stranka izabere svog vještaka te da je tuženik dužan platiti tužitelju koliko će više biti procjenjeno, da je ugrađeno od plaćene svote. U spisima ne nailazimo na podatke o spomenutom vještačenju, već je proto Vicko primoran da u lipnju iduće godine 1767. ponovo podigne tužbu protiv kap. Kristića.⁶⁷

Već je kod prota Luke Pilata bilo spomena o senatovom zaključku o prijavljivanju vlasnika za gradnju »godišnjeg broda«. Takav primjer bio je 1766. godine kad je kap. Božo Božović namjeravao graditi »godišnji brod« na gruškome brodogradilištu. Između ostalih vlasnika, u tom brodu kap. Božo prijavio je i Vicka Pilata s jednim karatom.⁶⁸

Godine 1766. Josip Pilato Lukin sa bratom Vickom i Šimunom Božovićem mjenično se zadužuje kod Orsata Vladislava Gozze za dodijeljeni im pomorski zajam od 50 venecijanskih cekina, založivši mu jedan karat koji su imali u navi *Mad.na SS.ma di Loreto, S. Biagio e S. Antonio*, tada pod zapovjedništvom kap. Gašpara Buconića. Budući da dug nije bio plaćen ni 1770. u kojoj su godini učestale mnoge tužbe Pilatovih vjerovnika, stavljena je na javnu dražbu polovica tog založenog karata. Dostalac te polovice bio je isti vjerovnik Orsat Vladislav Gozze za svotu od 80 talira da bi se tako izvršila osuda izrečena 12. 2. 1770.⁶⁹

Godine 1769. Vicko Pilato tuži neke od suvlasnika (Mata Getaldija Franova, Nikolu Brankovića i kap. Petra Kunića) kekje *SS.ma della Concezione e S. Biagio*. Naime, proto Vicko je bio utanačio s tadašnjim zapovjednikom spomenute kekje kap. Matom Bratićem Petrovim (koji je u međuvremenu umro), da će izvući taj brod na brodogradilište uz cijenu od 15 venecijanskih cekina. Od tada je prošlo pet mjeseci a da mu nisu platili tu svotu, pa ih je proto Vicko tužio sudu. Sud je udovoljio njegovoj tužbi i dopustio da se kekja izloži javnoj prodaji. Iz posebnog listića koji je priložen knjizi serije *Pom. 56-9/2*, a čiji sadržaj nije bio unesen u rečenu knjigu, doznajemo da je spomenuta kekja koja se nalazila na brodogradilištu u Gružu, bila prodana najavnoj dražbi kap. Matiji Androviću, da bi se naplatilo potraživanje Vicka Pilata od 15 venecijanskih cekina. Kupac je uz brod, koji je bio slobodan svakog tereta, dobio i pravo na ferman. Od unovčene svote u prvom je redu trebalo podmiriti Pilatovo potraživanje, a ostatak novca predati Uredu za plovidbu. Početna isključna cijena bila je 600 carinskih talira. Međutim, nadmetanjem kupaca postignuta je cijena od 910 carskih talira koju je posljednji ponudio kap. Matij Andrović.⁷⁰

Vicko Pilato i Ivan Kristović sklopili su 1770. ugovor o gradnji broda (*checchia in polacca*) na gruškome brodogradilištu s kap. Markom Andrićevićem. Brod je trebao biti dug po kobilici 47 noga venecijanskog arsenala, širok 20,1/4 i visok 7,3/4 noge. Rebra su trebala biti iz dobre hrastovine iz »naših« (dubrovačkih) brda, a madiri u skladištu i u trijemu iz dobre hrastovine iz Albanije. Gradnja kekje trebala je započeti čim proti porinu kekju koju sada grade za kap. Nikolu Kopanicu te su se obvezali predati je kap. Andri-

⁶⁷ Pom. 56—15/1 f 61 i 111.

⁶⁸ Pom. 56—7/1 pod 28. I. 1760.

⁶⁹ Div. for. 185 f 56, Pom. 56—9/3 f 137.

⁷⁰ Pom. 56—15/1 f 171 i poseban listić priložen u toj knjizi.

čeviću u travnju sljedeće godine tj. u roku od 10 mjeseci. Bila je utanačena cijena od 1630 carskih talira koju je kap. Andričević trebao platiti protima u obrocima prema napredovanju gradnje. Ali ako proti porinu kekju mjesec dana prije ugovorenog roka kap. Andričević se obvezao platiti im, osim utanačeno cijene, još i 48 carskih talira. Iz toga se može zaključiti da se kap. Andričeviću mnogo žurilo da što prije ima taj brod, valjda radi povoljnih prilika na prijevoznom tržištu. Kao kaparu i na račun gornje cijene, kap. Andričević je protima odmah isplatio 100 carskih talira.⁷¹ To bi mogla biti kekja *La Sacra Famiglia* čiji je zapovjednik, prema Popisu posade izdanom dana 10. 8. 1781, kap. Marko Andričević koji je sa spomenutim protima bio ugovorio gradnju broda tipa kekje.⁷²

Godine 1788. Vicko Pilato se nalazio u Ulcinju i tamo se susreo s protom Petrom Jugovićem, koga je u Albaniju poslala dubrovačka vlada. Tada se u Draču također nalazio i proto Antun Pilato, pa su, po svoj prilici, i jedan i drugi, potanko obavijestili Jugovića o tamošnjim političkim prilikama koje su zanimale dubrovačku vladu. Jugović je u Draču posjetio i dubrovačkog konzula Cabassija za kojeg je iz Dubrovnika nosio vladino pismo. Konzul je Jugoviću ispričao iste događaje i tom prigodom predao mu svoj odgovor na vladino pismo. Zanimljivo je, da je konzul savjetovao Jugoviću, da njegovo pismo dubrovačkoj vladi mora uvijek držati vezano uz jedan kamen kako bi ga mogao odmah baciti u more ako bi se s nekim susreo. To se odnosilo za slučaj susreta s ljudima neprijateljski raspoloženim prema Republici, s obzirom na povjerljive vijesti koje je sadržavalo konzulovo pismo. Kad se Jugović vraćao u Dubrovnik vidio je kod Bojane kako ulcinjski korsarski brod zaplijenjenju napuljsku pulaku tegli u Ulcinj. Za taj korsarski brod Pilato je rekao Jugoviću, da se susreo s nekim dubrovačkim brodom, ali da ga je pustio da slobodno nastavi putovanje, izjavivši tom prigodom da su Dubrovčani njihovi prijatelji.⁷³

Kad se spomenute 1788. godine proto Vicko vratio iz Albanije, izvijestio je, prema običaju vladu o tamošnjim prilikama. Dao je vrijedne podatke o kretanju vojske koju je skadarski paša poslao prema Kruji.⁷⁴ Vicko je naveo da svi Albanci koji se nalaze u Dubrovniku, a osobito Antun Ašik, javljaju u Albaniju sve što se radi u Dubrovniku. On je od mnogih osoba čuo kako se Ašik nepovoljno izrazio o Dubrovčanima koji drže carevu stranu i gotovo svakog tjedna mu šalju po jednu barku u Rijeku.⁷⁵ Ta je obavijest bila točna, jer je vlada unajmljivala brodove koji su redovito plovili za Rijeku i

⁷¹ Div. for. 198 f 88—91v. S. Vekarić je taj ugovor objavio u cijelosti u talijanskom izvorniku. Pogledati bilješku 81.

⁷² Pom. 56—9/5 f 117.

⁷³ ASM 18. st. 3176/I br. 344.

⁷⁴ ASM 18. st. 3176/I br. 346. U tom izvještaju Vicko kaže za napuljsku pulaku, koju je zaplijenio ulcinjski korsar, da ju je paša oslobodio darovavši kapetanu 100 cekina, jer mu je korsar bio oduzeo toliku vrijednost u slanini i tjestenini. Vicko je također donio vijest, da će na Ploče doći 30 ili 40 Ulcinjana koji dobrovoljno idu u vojsku u Bosnu, a više od 300 njih je otputovalo u Carigrad, da se zaposle u turskoj mornarici, jer kako kažu, u Albaniji se ne može živjeti, zatvoreni su sa svih strana i stoga treba da traže kruh negdje drugdje.

⁷⁵ Gornji stavak u Vickovu izvještaju glasi ovako: »*Non credere niente ai Ragusei sono tante putane, e tengono mano coll'Imperatore ed ogni settimana quasi li mandano una barca a Fiume*«. Pogledati V. Ivančević, Nekoliko podataka o pomorsko-trgovačkim vezama Dubrovačke Republike s Rijekom u 18. st., Pomorski zbornik, knj. 21, Rijeka 1983.

natrag u Dubrovnik (tzv. *periodica barca corriere*) noseći vladina pisma za Veneciju, Beč i dalje, a vraćali se opet s poštom za vladu stiglom u Rijeku iz rečenih područja.

Godine 1793. proto Vicko Pilato zaključio je s kap. Mihom Taljermanom ugovor o gradnji kekje duge 45 venecijanskih noga po kobilici, širine 20,1/2, visine skladišta 8 i visine međupalublja 3,3/4 noga. Trebala je biti porinuta u more u roku od 11 mjeseci. Zanimljivo je da nisu utvrdili čvrstu cijenu, nego su ugovorili da će kapetan Taljerman protu Vicku dati drvo, željezariju i platiti samo nadnice koliko ih potroši u gradnji kekje.⁷⁶

Vicko Pilato je 1793. bio izabran za sudskog vještaka da zajedno s Lukom Šutićem rješava spor između Paska Dobroslavića i Cvijeta Muja koji je izbio zbog nekog drva za brod koji se tada gradio u Gružu. Dobroslavić bi osuđen platiti Muju 2 dukata i 75 grošeta za svaki komad neupotrebljivog drva.⁷⁷

Iz izjave koju je proto Vicko dao 1798. Javnom uredu, on je 1797. na gruškom brodogradilištu sagradio kekju *La Sacra Famiglia*, kojoj je bio zapovjednik kap. Marko Lindi, uz cijenu od 2900 cekina, svaki od 182 grošeta.⁷⁸

Josip Lukin (1741 — 1802)

Prema pronađenim arhivskim podacima Josip Pilato Lukin najviše je zaključio ugovora za gradnju brodova na gruškom brodogradilištu, pa navodimo ove:

1) Godine 1765. u društvu s protom Šimunom Božovićem proto Josip Pilato Lukin sklapa ugovor da će kap. Ivanu Hidži sagraditi pulaku dužine 46 noga. Za tu gradnju utanačen je rok od jedne godine, a cijena od 600 venecijanskih cekina.⁷⁹

2) Godine 1769. skupa s bratom Vickom i opet sa spomenutim protom Šimunom Božovićem, Josip Pilato se obvezao kap. Vlahu Pasqualiju sagraditi brod tipa kekja dug 48 noga po kobilici, 17,1/2 noga širine i visok 8 noga. Drvo su trebali nabaviti proti i moralo se posjeći u pravo godišnje doba. Proti su morali s gradnjom započeti čim dovrše brod kap. Krista Fiskovića. U slučaju da tako ne postupe proti su se obvezali platiti kap. Vlahu 100 cekina. Za cijenu broda utanačili su svotu od 670 venecijanskih cekina ili njihovu vrijednost u carskoj ili drugoj moneti. Iz tog ugovora nastao je spor pa je kap. Vlaho početkom 1770. tužio sudu Josipa i Vicka Pilata što mu sporo grade brod. Naime, ugovorom od 30. 3. 1769. rečeni proti bili su se obvezali da kad završe brod koji grade kap. Fiskoviću ne smiju pod prijetnjom globe od 100 cekina preuzeti gradnju nekog drugog broda prije nego što završe Pasqualijevu kekju. Osim toga, preuzeli su gradnju drugog broda na koji su trošili drvo pripremljeno za Pasqualijevu kekju, prema izjavi protâ. Prema Pasqualijevom zahtjevu, ako proti ne budu mogli kekju mu predati gotovu i porinutu u more u ugovorenom roku, on više nije bio obvezan primiti brod i proti su bili dužni vratiti mu plaćenih im 104 venecijanska cekina i još platiti mu 100 cekina globe, kako je to bilo ugovoreno ako preuzmu gradnju

⁷⁶ Div. for. 215 f 281v.

⁷⁷ Div. for. 216 f 8v.

⁷⁸ Div. for. 222 f 274.

⁷⁹ ASM 18. st. 3180 br. 49a i 65a.

drugog broda prije nego što njegovog završe.⁸⁰ Čini se da su se stranke u međuvremenu nagodile jer je ta tužba u knjigama brisana. Zanimljivo je da su oba Pilata bila nepismena, pa ih je na ugovoru potpisao kančeljer.

3) Godine 1778. Josip Pilato sklapa ugovor o gradnji kekje s Mihom Krticom Vlahovim. Brod je trebao biti dug po kobilici 48 noga brutto, širok 20 i visok 8,1/2 noga. Rok za izgradnju bio je 8 mjeseci tj. do kraja srpnja 1779. Što se tiče drva iz kojeg Pilato treba sagraditi taj brod u ugovoru je navedeno, da sva rebra treba da budu iz »naše države«, a trijem obložen madirima iz Rijeke. Cijena je bila utvrđena sa 805 venecijanskih cekina (ili u carskim talirima po dva talira za jedan cekin). Na račun tog ugovora Krtica je Pilatu predujmio 80 cekina. Taj ugovor Krtica je prepustio kap. Franu Ruskoviću i na tom ugovoru je Josipa Pilato potpisao kančeljer, jer kako već vidjesmo, Josip je bio nepismen, ali to ni njemu ni drugim tadašnjim nepisanim brodograditeljima nije smetalo da budu vrsni meštiri u svom obrtu.⁸¹

4) Godine 1792. Josip Pilato je kap. Nikoli Kopanici sagradio brigantin *Angelo Rafaelo*, za cijenu od 1700 cekina.⁸²

5) Godine 1793. Josip Pilato je sklopio dva ugovora za gradnju broda;

a) U prvom ugovoru on sam ugovara gradnju broda s Antunom Kopsićem i utanačuju cijenu od 1050 cekina. Ugovor je zaključen u mjesecu siječnju, a brod je trebao biti porinut u more u mjesecu studenom iste godine. Zanimljivo je da je bilo ugovoreno da drvo ne bude iz Albanije. Naime, što se tiče podrijetla drva, bilo je različitih zahtjeva naručioca broda. Većina ugovora o tome ne sadrže nikakav uvjet pa se može pretpostaviti, da je tu riječ o drvu iz dubrovačkog područja. Neki pak naručnici izričito zahtijevaju da drvo bude s dubrovačkog područja, a za neke dijelove broda zahtijevaju da budu iz Rijeke ili Albanije. Iz spomenutog primjera očito je da neki uopće neće da drvo bude iz Albanije, što začuđuje kad znamo da je Albanija prije i poslije tog vremena stalni snabdjevač drva grušskog brodogradilišta.

Izjava, koju je 1798. Josip Pilato dao Javnom uredu da je 1794. sagradio kekju *La Speranza* za Antuna Kopsića Markova za iznos od 1900 cekina, po svoj prilici, odnosi se na gornji ugovor. Što se tiče razlika u cijeni i roku isporuke, one se zasigurno mogu pripisati izmjenama i dopunama za vrijeme gradnje broda, koje nisu bile predviđene u početku ugovaranja.⁸³

b) Drugi ugovor za gradnju broda Josip Pilato, skupa sa sinom,⁸⁴ sklapa s Nikolom Radićem Ivanovim. Brod je trebao biti dug 50 mletačkih noga

⁸⁰ Div. for. 185 f 114v, 139—140v, Pom. 56—15/1 f 215v, Div. Canc. 1767 f 97.

⁸¹ Div. for. 199 f 107—11v. Pogledati S. Vekarić, Ugovori za gradnju trupa dubrovačke kekje druge polovice 18. st. Časopis Karaka br. 1/1983, str. 11—16. Tu Vekarić objavljuje dva ugovora o gradnji broda koji su zaključili Pilati. Jedan je gornji ugovor, a drugi su g. 1779. zaključili Vicko Pilato (v.) i Ivan Kristović s pelješkim kap. Markom Ansričevićem. Osim što Vekarić donosi oba ugovora u talijanskom izvorniku on tu također pravi »usporedbu glavnih veličina i nekih dijelova konstrukcije traju brodova«, što toj raspravi daje posebnu zanimljivost i vrijednost.

⁸² Div. for. 222 f 273v.

⁸³ Div. for. 215 f 251; 222 f 273v i 277v.

⁸⁴ Ovdje se ponavlja primjer da kod gradnje broda sin pomaže ocu, a vidjeli smo da i braća Josip i Vicko zajednički ugovaraju gradnju broda, što je kod Pilata, kao i kod mnogih tadašnjih brodograditelja prešlo u trajnu obiteljsku tradiciju. Dalje je zanimljivo upozoriti, da se u tom ugovoru na dva mjesta spominje engleski način gradnje (*reso all'uso Inglese*) i *fatto all'uso Inglese*). To nam svjedoči da su gruški brodograditelji u svom kasnijem radu nešto poprimili od

po kobilici uključivo statva. Što se tiče drva, u ugovoru je većinom predviđena hrastovina, i to iz dubrovačkog područja, a za neke dijelove broda propisana je borovina, za koju se još izričitije naznačuje podrijetlo tj. »iz naše države i to iz Trpnja.« Riječka daska (*tavoloni di Fiume*)⁸⁵ bila je tada tražena na gruškom brodogradilištu, pa je i Radić zahtijevao da mu trijem broda bude s njome zatvoren. Neki dijelovi mogli su biti iz borovine ili brijestovine. Na više mjesta spominje se jasen, i to hrvatskom riječju, iako je cijeli ugovor sastavljen na talijanskom jeziku. Cijena broda bila je utvrđena sa 2520 talira (svaki talir od 91 grošeta), a plaćanje te svote će uslijediti prema napredovanju gradnje. Proto Josip i njegov sin nisu mogli započeti gradnju kojeg drugog broda prije nego što završe gradnju broda iz ovog ugovora, a njegovu gradnju trebali su započeti odmah nakon porinuća u more broda kojim su trebali da grade za kap. Marka Lindija. Brod je trebao biti porinut u more u roku od osam mjeseci. Na kraju ugovora je zabilježba da je proto Josip nepismen. Zbog vrlo zanimljivih pojedinosti koje sadrži ovaj ugovor, smatrali smo potrebnim da ga u cijelosti objavimo među prilogima pod I. Zanimljivo je također da je taj ugovor iduće 1794. godine u cijelosti bio prepušten Matu Lučiću Petrovu tj. sa svom izvršenom gradnjom, sa svim nabavljenim drvom za gradnju, sa pravom na ferman, sa svim stvarima i opremom koju je do tada za taj brod priskrbio Račić. Međutim, Lučić je obvezao Račiću isplatiti sve svote koje je do tada potrošio za nabavu stvari, drva, rebara, pravo na ferman i opreme za brod prema potvrdama predanim Lučiću. Radić je izjavio da je na račun početka gradnje od Lučića primio 300 dukata od 40 grošeta. Za ostatak svote Lučić je trebao da preda dvije mjenice; jednu na 2000 dukata plativu u roku od dva mjeseca, drugu, na ostatak svih gornjih svota, plativu u roku idućih pet mjeseci, ispravljajući uvijek koju pogrešku ako bi se našla u spomenutim potvrdama.⁸⁶

U toj godini 1793. gruško je brodogradilište veoma zaposleno pa ne može udovoljiti svim željama domaćih naručioaca. Stoga su primorani da se obrate senatu moleći dopuštenje da mogu dati graditi brodove u Korčuli. U vezi s tim, u to vrijeme senat odobrava gradnju brodova u Korčuli Ivanu Kojakoviću, Petru Đivanoviću i Ivanu Oliveriju.⁸⁷

Zaposlenost se nastavlja i u 1794. godini pa je iz popisa koji je na gruškom brodogradilištu sastavljen dana 17. 11. 1794. (*Nota de bastimenti che si fabbricano in questo Squero di Gravosa*) jasno da je nabrojeno 27 brodova koja su kod 11 prota ili u gradnji ili naručena, pa je za neke već pripremljeno drvo za njihovu gradnju. Proto Luka Vlašić gradi istodobno čak pet brodo-

Engleza. Dok puna dva stoljeća prije toga Englezi su dubrovački galijun zbog njegove »čvrstoće i visokokvalitetnih maritimnih sposobnosti« prozvali *argosy* (što predstavlja iskrivljeno ime *Ragusa*) (*J. Luetić*, Grip, galijun i filjuga — najdjelotvorniji naoružani brodovi s kojima su naši pomorci branili svoju obalu u prošlosti. Mogućnosti br. 8, 9, 10/1982, str. 756) i tim se imenom poslužio u svojim djelima čak znameniti njihov W. Shakespeare. Gotovo u to isto doba sklopljena su u Korčuli dva ugovora također za gradnju broda: u prvom se nalazi engleska odredba »*molinello a uso inglese*«, a u drugom korčulanska »*le due Cojade a uso Corzolanu*« (*V. Ivančević*, Jedan ugovor iz g. 1796. o gradnji dubrovačkog broda na korčulanskom brodogradilištu, Beritićev zbornik, Dubrovnik 1960, str. 235, bilj. 4.).

⁸⁵ V. Ivančević, Nekoliko podataka o pomorsko-trgovačkim vezama Dubrovačke Republike s Rijekom u 18. st., Pomorski zbornik, knj. 21, Rijeka 1983.

⁸⁶ Div. for. 216 f 228v.

⁸⁷ Cons. rog. 199 f 223; 200 f 8 i 75.

va. Naš proto Josip gradi dva broda, od kojih jedan je za kap. Mata Lučića a drugi za svog sina Boža. Gradnja prvog broda dobro je napredovala, jer je brod već »imboscato«, a za drugi brod drvo je već spremno na brodogradilištu. Budući da su te narudžbe za dulje vrijeme zaposlile gruško brodogradilište, Đuro Ivić Nikolin iduće godine (1795) moli vladu da mu dopusti kupiti mletački brod (tipa trabakula) jer će brodograditelji teško završiti te brodove za dvije godine, a toliki mu je rok vlada odobrila za gradnju broda na gruškim brodogradilištima.⁸⁸

Josip Pilato i sin g. 1795. sklopili su ugovor za gradnju broda (*reso all'uso inglese*) s Damjanom Bettondijem, ali nam pobliže podrobnosti o tome nisu poznate jer nakon prepisane prve točke ugovora u knjizi *Divera de foris* ne nastavlja se dalje, već su ostavljena tri i pol prazna lista, sigurno za kasnije upisivanje, što nije bilo učinjeno.⁸⁹

Već se godina 1769. može smatrati početkom poremećenog novčarskog i uopće gospodarstvenog stanja obitelji Pilato jer su im potrebni mjenični zajmovi, kako smo to već vidjeti kod spomenutih članova obitelji Pilato, a evo primjera i za Josipa. Josip Pilato za sebe i za prota Luku Pilato, zatim Vicko Pilato Lukin za sebe i za prota Šimuna Božovića bili su se u siječnju 1769. mjenično zadužili kod Nikole Gozze Ivanova za 59 venecijanskih cekina i obvezali da će tu svotu isplatiti u roku od godinu dana. Ujedno su za taj dug založili Gozzi četiri karata koja su imali u pulaci kojom je tada zapovijedao kap. Jakov Sodrnja. Budući da o dospjeću nisu platili mjenicu, Gozze ih je u siječnju 1770. godine tužio sudu.⁹⁰

Ta je godina posebno kritična za imovno stanje Pilatâ jer su sada učestala zalaganja karatâ, pa zapljene karatâ, javne prodaje založenih karatâ i tužbe za njihove neplaćene mjenice. Tako je u siječnju kobne 1770. protiv Luke i Josipa Pilata podigao tužbu Mato Bona Marinov, zahtijevajući da se u vezi s mjenicom od 55 venecijanskim cekina, osude u svim svojim dobrima, a osobito u pola karata koje tuženici imaju u pulaci čiji je zapovjednik kap. Ivan Tvrdiša. Pilati su bili osuđeni da plate mjenični dug od gornjih 50 venecijanskih cekina. Bartolica Bozdari Džore, također u siječnju 1770, tuži Vicka i Josipa Pilata zbog 54 venecijanska cekina koja mu duguju. Za taj dug bio je založen jedan karat u navi kojom je zapovijedao Ivan Božović. Karat je glasio na ime Luke Pilata. Josip i Vicko Pilato, sinovi i nasljednici Luke Pilata, u g. 1770 bili su također tuženi u vezi s već gore spomenutom mjenicom od 169:110 venecijanskih cekina, koju je Antun Pilato bio potpisao Ivanu Guski. Na zahtjev Mata Maksimilijana Bone, u kolovozu g. 1770. bio je zaplijenjen jedan karat što ga je proto Luka Pilato imao u brodu pod zapovjedništvom kap. Đura Božovića.⁹¹

Iz tih primjera vidljivo je da su članovi obitelji Pilato, što se tiče financijskih transakcija, bili tijesno međusobno povezani, pa su na njihovo oslabljeno imovno stanje vjerovnici navalili tužbama, poglavito 1770. godine, odmah nakon smrti njihovog oca Luke, koji je u nekim poslovima i sam bio sudionik.

⁸⁸ ASM 18. st. 3191 br. 60, 3359 br. 124.

⁸⁹ Div. for. 218 f 19v.

⁹⁰ Pom. 56—15/1 f 209v.

⁹¹ Pom. 56—9/3 f 26v i 137, Pom. 56—14/1 pod 10. VIII. 1770. Pom. 56—15/1 f 221v, 212 i 219, Div. not. 144 f 48.

Luka Ivanov (1756 — 1786)

O Luki Pilatu Ivanovu naišli smo na malo podataka. Prvi je iz g. 1784. kad se obvezao Stjepanu Mitroviću, da će izvršiti sve potrebne poslove drvodjelca na brodu. Drugi podatak je iz iduće g. 1785. kada je gruški gaštald, na vladin nalog obilazeći brodogradilište, utvrdio da se Antun Pilato s nećakom Lukom nalazi u Albaniji. Treći je podatak o njegovoj smrti koja ga je zadesila 16. 11. 1786. u Albaniji, gdje je bio zaposlen kao brodograditelj oko raznovrsnih brodova. Stoga se vlada iduće godine 1787. obraća Pasku Cabassiju, svom konzulu u Draču, da nastoji spasiti njegovu robu i vrijednosti i poslati to i svoje pismo po jednom od dubrovačkih brodova koji će isploviti za Dubrovnik.⁹²

Božo Josipov (1766 — 1857)

Na prvu vijest o Božu Pilatu nailazimo 1786. godine kad je kao brodski tesar ukrcao na kekji *Fedel Servo*. Međutim iz izjave koju Božo Pilato g. 1794. daje u Javnom uredu doznajemo da je kao proto potpuno podmiren od kap. Marka Lindija za brod koji mu je izgradio na gruškom brodogradilištu, prema ugovoru sklopljenom među njima. Osim toga, proto Božo potvrđuje da je u vezi s tom gradnjom od kap. Marka Lindija primio dar od 75 cekina od 102 grošeta svaki cekin, a o kojim cekinima nema spomena u gornjem ugovoru. Iz takve izjave prota Boža iz 1799. doznajemo, da je četiri godine ranije, dakle 1795, sagradio brik *Il Veloce* kojim je ranije zapovijedao kap. Mato Lučić, a poslije njega Ivan Biancolupi, i to za cijenu od 1500 cekina koje je primio od kap. Mata Lučića.⁹³ Međutim s njegovim drugim zvanjem nalazimo, da je g. 1797. kap. Božo Pilato zapovjednik brigantina *S. Niccolò* u kojem je suvlasnik od pet karata, a brat mu Stjepan Pilato od 3,1/2 karata. Možda je to brod za koji je Josip Pilato 17. 11. 1794. izjavio, da na brodogradilištu ima pripravno drvo za gradnju broda za svog sina Boža.⁹⁴

Značajno je da Boža Pilata nalazimo i među vjerovnicima; on dijeli mjenične zajmove uz zalog karata što bi bio znak o tadašnjem njegovom dobrom novčarskom stanju. Naime, g. 1801. zapovjednik nave *Pallade* kap. Kristo Lupi, koji u tom brodu ima 12,1/2 karata, zalaže Božu Pilatu 1,1/4 karata za svotu od 2323 dukata sadržanih u mjenici ispostavljenoj u korist spomenutog Pilata.⁹⁵

Evo samo nekih primjera gdje proto Božo Pilato, kao sudski vještak, obavlja vještačenje i o tome donosi svoje mišljenje. Godine 1804. proto Božo sa još dva gruška prota (Lukom Jugovićem i Mihom Vilenikom), po nalogu Malog vijeća, vještače navu *S. Domenico*, pod zapovjedništvom kap. Antuna Lučića, te utvrđuju, da brod nije sposoban nastaviti plovidbu u njega ulazi oko 4 palca vode na sat u luci. Iduće godine (1805) Božo Pilato u društvu s gruškim protom Lukom Jugovićem i Ivanom Krilem, opet kao vještaci imenovani od Malog vijeća, trebali su utvrditi da li je kapetan austrijskog broda Dominik Grego zaista bio primoran očistiti dno broda zbog toga što je kučina

⁹² Div. for. 204 f 191, Pom. 56—9/7 f 11v, ASM 18. st. 3176/I br. 225, Levante 105 f 51. Godine 1777, također u Albaniji, umro je od malarije, brodograditelj Luka Radić iz Cavtata koji je tamo radio za potrebe paše (Cons. rog. 185 f 54), Div. for. 218 f 235.).

⁹³ Pom. 56—9/7 43v, Div. for. 217 f 205, 223 f 104.

⁹⁴ ASM 18. st. 3180 f 216.

⁹⁵ Pom. 56—9/15 i 99v.

bila gnjila. Vještaci su utvrdili, da je čišćenje dna bilo potrebno. U ratnim operacijama g. 1806. koje Rusi izvođe u Jadranu zaplijenili su brigantin *L'Amicizia* kap. Frana Romana, koji je iz Barlette plovio u Barcelonu (s pravom unajmitelja izbora do Lisabona) s teretom žita. Teret je pripadao tvrtki Falconet e Comp, švicarskim državljanima nastanjenim u Napulju. Pod Lozicom u Gružu nalazila se tada ruska fregata *Sv. Mihajlo*, pod zapovjedništvom Marka Snaksarefa koji je spomenuti brigantin proglasio dobrim plijenom. U vezi s time, bila su obavljena četiri vještačenja, sva četiri g. 1806, ali samo u drugom (Božo) i u četvrtom (Antun) bili su pozvani članovi iz obitelji Pilato.⁹⁶

Trgovačko osiguravajuće društvo (*Compagnia Mercantile d'Assicurazione*) iz Dubrovnika dana 20. 5. 1806. osiguralo je Božu Pilatu i Nikoli Burdelesu 150 zlatnih venecijanskih cekina, koje po dubrovačkom trabakulu S. Niccolò patruna Ambroza Glumca šalju u Albaniju za kupnju drva, koje će se prevesti u jedan put ili više puta. Trajanje osiguranja bilo je zaključeno za četiri mjeseca. Premija osiguranja bila je 1,1/2% za svaki mjesec i plaćena je za četiri mjeseca. Kako se vidi, to je osiguranje obavljeno pred ulazak francuske vojske u Dubrovnik. Kratko vrijeme nakon toga i baš zbog francuskog zaposjednuća Dubrovnika Rusi su učestali plijeniti dubrovačke trgovačke brodove, pa su tako zaplijenili i trabakul patruna Glumca na povratku iz Albanije pun drva i odveli ga u Boku kotorsku. Stoga je spomenuto osiguravajuće društvo moralo osiguračima u studenom 1806. platiti osigurninu.⁹⁷

Božo Pilato bio je ugovorio s Ivanom Jakulićem da će mu sagraditi brod. Ali već u početku gradnje na gruškom brodogradilištu Rusi su zapalili taj brod. To je dogodilo g. 1806. kad su Rusi i Crnogorci vodili borbe protiv Francuza u Gružu i okolici Dubrovnika. Stoga su se proto Božo i kapetan Jakulić 1808. godine dogovorili da jedan od drugoga nemaju zahtijevati nikakvu štetu. Ali ako proto Božo uspije spasiti 75 zlatnih cekina koje je predujmio u Albaniji za drvo namijenjeno za gradnju tog broda, vratit će ih Jakuliću.⁹⁸

I za francusko zaposjednuća Dubrovnika (1806—1813), iako nisu bile baš povoljne prilike za gradnju ili popravak brodova u Gružu, ipak nailazimo na vijesti o tome, a u tome sudjeluju i Pilati. Tako proto Božo 1808. moli francusku vlast, da mu dopusti posjeći neka stabla u Župi. Za gradnju bracere na Mjetu molio je dopuštenje za sječju 40 borovih stabala koja su vlasnost samostana sv. Jakova. Također je i u 1809. godini dva puta molio dopuštenje za sječju drva: prvi put za jedno stablo murve u Gružu potrebno mu za njegovu radnju, a drugi put za sječju 20 borovih stabala na Pelegrinu za gradnju barke.⁹⁹

Proto Božo Pilato bio je ranijih godina izabran, da vještači u poslovima u vezi s brodogradnjom, a nastavio je vještačiti i za francuske uprave. Tako oštećenici Ivan Maškarić i Ivan Rudenjak zahtijevaju 1809. da štetu koje su

⁹⁶ Div. for. 234 f 50, 235 f 132v, 237 f 44, 66v i 209v.

⁹⁷ Div. for. 257 f 199 i 199v.

⁹⁸ Div. for. 242 f 27v. Za tog ratovanja bili su zaplijenjeni brodovi, opljačkani dvorci i kuće u bližim predgrađima Dubrovnika te opljačkana crkva, samostan i grobovi u Župi, o čemu su pisali mnogi pisci. Osim toga stradalo je brodogradilište u Gružu, na kojem su tada — kako ćemo dalje doznati — izgorjela dva broda koja je gradio Božo Pilato. Iz gornjeg izlazi, da je jedan od tih brodova bio određen za kap. Jakulića.

⁹⁹ A.g. Okupacija 1808 No. 1752, 1864, 1912 i 1942. V. Ivančević, Prilog poznavanju dubrovačkog pomorstva ... str. 417, 418 i 420.

pretrpili brodovi među drugim vještacima vještači proto Božo, pa Trgovačka komisija udovoljava tom zahtjevu. Godine 1811. Remedelli, lučki kapetan u Gružu, s Božom Pilatom protom konstruktorom, Lukom Kulušićem protom kalafatom i sa još šestero ljudi, pregledali su dva velika čamca (*barconi*) u skladištu gdje su se nalazili i utvrdili da im je potreban bezuvjetni popravak i posvemašnje uređenje dna zbog toga što su ti čamci dugo vremena na kraju i što su bili oštećeni zbog prijenosa poznatog topa dubrovačke artiljerije ispod tvrđave sv. Lovrijenca.¹⁰⁰

Gruški brodograditelji bili su udruženi u Bratovštinu sv. Nikole, koja je dana 13. 2. 1810. zamolila francusku upravu, da joj dopusti da može sazvati skupštinu za izbor nove uprave. Iz imena prisutnih saznajemo da su članovi te bratovštine isključivo sve sami brodograditelji. Za prota maranguna bio je izabran Božo Pilato, a skupštini je prisustvovao i Antun Pilato.¹⁰¹

Među mnogim žaliocima, koji su zahtijevali sniženje ili ukinuće osobnog poreza koji je 1811. uvela francuska uprava, nalazio se i proto Božo Pilato. Želeći dokazati netočno odmjerenje on u žalbi o svom gospodarskom stanju kaže da mu je neprijatelj za opsade Dubrovnika (1806) poharao i opustošio požarom dvije kuće u Gružu, opljačkao pokretnine i živežne namirnice, popalio u cijelosti brodogradilište na kojem su se nalazila dva broda potpuno sagrađena, mnogo drva za gradnju, željezarije, pakline kao i sve oruđe za gradnju velikih brodova. Zatim propašću pomorstva izgubio je ostatak svoje imovine s kojom je u tome sudjelovao. Sada pak nemajući posla u svom obrtu ne nalazi bilo kakav način, pa ni najbjedniji za uzdržavanje svoje brojne obitelji od šestero malodobnih sinova.¹⁰² Razlozi koje proto Božo iznosi u toj žalbi, po svoj su prilici, nešto uvećani, ali s obzirom na cilj koji je žalba imala postići, možemo ih razumjeti, jer se zaista temelje na stvarnim činjenicama.

Stjepan

Budući da su dva sina Luke Pilata, obojica iz poštovanja prema djedu Stjepanu, nadjenula jednom od svojih sinova djedovo ime, živjela su isto doba dva Stjepana Pilata: Josipov (1767—1852) i Antunov (1772—). Ali budući da u pronađenim podacima nije naznačeno očevo ime niti neki drugi podatak koji bi olakšavao utvrđivanje njihovog identiteta, ne možemo ih odijeliti. Stoga te podatke ovdje iznosimo kronološkim redom njihova djelovanja.

Godine 1797. Stjepan Pilato u brigantinu S. *Niccolò*, kojim zapovijeda Božo Pilato, ima udjela od 3,1/2 karata. Te iste godine Stjepan Pilato ukrcan je kao mornar na navi *L'Europa*. Na tom istom brodu, isto kao mornar, ukrcan je Stjepan i iduće godine 1798. Međutim, g. 1799. na kekji S. *Antonio di Padova*, čiji je zapovjednik Luka Pilato Vickov, ukrcan je kao mali (*muzzo*) Stjepan Pilato.¹⁰³

Za francuskog zaposjednuća Dubrovnika 1810. zapovjednik parancele *Mad.na delle Grazie*, francuske zastave, bio je Stjepan Pilato i tada se nalazi-

¹⁰⁰ A.g. 1809 Zdrav. i pom. F VII—150/281, M 151/2829 i 161/3621, 1811 Putevi Rub 1—2 T VI 1/3065 prilog.

¹⁰¹ A.g. Javna dobrotv. i škole F IV 1810, 40/475.

¹⁰² A.g. 1811 Dopunji 17 Costr. pers.

¹⁰³ AŠM 18. st. 3180 br. 216, Pom. 56—9/10 f 7v, 42 i 53, 56—9/13 f 60.

la u gruškoj luci. O kap. Stjepanu Pilatu naišli smo još na ove podatke: Godine 1811. s bracerom *La Providenza* od 5 tona (francuskih) dolazi iz Kotora u Dubrovnik i između tereta nalazi se suho grožđe. Patrun Stjepan Pilato s bracerom *La Mad.na delle Grazie* putuje 1812. iz Dubrovnika za Kotor, s teretom koji je pripadao francuskoj vojnoj bolnici.¹⁰⁴

Luka Vickov (1769 —)

Prije nego što Luka Pilato Vickov na gruškom brodogradilištu počinje kao proto samostalno ugovarati gradnje brodova nalazimo ga g. 1785. ukrcaog kao broskog tesara na kekji *S. Antonio di Padova*.

Pripremajući gradnju brodova 1795, Luka Pilato i Luka Jugović, koji je također brodograditelj iz poznate gruške obitelji, sklapaju ugovor s patrurom Markovim iz Splita da im sa svojim trabakulom doveze teret drva iz Paštrovića u Boki kotorskoj sa mjesta zvanog Kaštel.¹⁰⁵

Prema izjavama u Javnom uredu, Luka Vickov bio bi izgradio ove bro-dove:

1) za kap. Iliju Savinovića 1746. pulaku *Mad.na SS.ma del Rosario* za cijenu od 2400 cekina i

2) za kap. Marka Lindija 1797. brod za koji je bio potpuno podmiren.

Iste godine (1797) sa kap. Ivanom Božovićem zaključio je ugovor o grad-nji broda dugog 55 noga mjere »ovog škara«, a za cijenu od 3000 cekina (svaki od 102 grošeta). Plaćanje cijene ugovoreno je prema napredovanju gradnje broda.¹⁰⁶

Godine 1799. Luka Pilato Vickov je zapovjednik kekje *S. Antonio di Pa-dova*. On se skupa s ostalom dvadesetoricom dubrovačkih kapetana g. 1807. odupro generalnom francuskom konzulu u Livornu da na svojem brodu za-stavu sv. Vlaha zamijeni italskom. Zbog takvog držanja, bili su ti kapetani 24 sata zatvoreni u jednoj od livornskih tvrđava.¹⁰⁷

Mato Antunov (1770 —)

Kao mali (*muzzo*) g. 1786. na kekji *Mad.na SS.ma del Rosario* ukrcao je Mato Pilato iz Dubrovnika.¹⁰⁸

Luka Josipov (1770 —)

Kap. Luka Pilato Josipov zapovjednik je brigantina *S. Niccolò* 1797. i u njemu ima 4 karata. Kad mu je u svibnju te godine uručen Popis posade, upoznat je sa dva Senatova zaključka. U mjesecu rujnu (1797) dubrovački konzul Lucijan Đorđi iz Jakina javlja vladi da je iz te luke isplovio kap. Luka, da bi sa svojim brodom ticao Dubrovnik.¹⁰⁹

¹⁰⁴ Div. for. 242 f 265, Pom. 56—18/5 f 34.

¹⁰⁵ Div. for. 218 f 235.

¹⁰⁶ Pom. 56—8/7 f 11v, Div. for. 223 f 43v, 221 f 116 i 222 f 245.

¹⁰⁷ Pom. 56—9/12 f 53, 56—9/15 f 36, V. Ivančević, O mijenjanju državne za-stave na dubrovačkim brodovima, Naše more, br. 3—4/1983. Z. *Sundrica*, Posljed-nji dani dubrovačkog konzulata u Livornu, Naše more, br. 3/1956.

¹⁰⁸ Pom. 56—9/7 f 48v.

¹⁰⁹ Pom. 56—9/11 f 33, Cons. rog. 3/184 f 205v, 3/185 f 35v. Oba su ta zaključka, ako ih kapetan prekrši, propisivala kaznu smrti i zapljenu svih njegovih dobara. Prvi je bio iz g. 1775, i zabranjivao svakom dubrovačkom brodu prevoziti streljivo i hranu za rat na račun bilo koje države koja ratuje i dok je u ratu. Drugi iz g.

Godine 1799. kap. Luka Pilato Josipov nalazio se na putu iz Jakina u Livorno sa svojim brigantinom punim tereta. Pristavši u Dubrovnik prijavio se Uredu za pomorstvo i, prema IX. poglavlju Pravila za nacionalnu plovidbu, morao je obnoviti sve spedicije. Sa brigantinom S. *Niccolò* kap. Luka Pilato Josipov nalazi se g. 1801. u Gružu.¹¹⁰

Kap. Luka Pilato 1805. za neko vrijeme se bio iskrcao sa spomenutog brigantina S. *Niccolò*, ali u brodskom Popisu posade ipak je bio zapisan kao kapetan broda (*capitano del bastimento*), dok je stvarni zapovjednik broda (*capitano della bandiera*) Ivan Marija Jakšić imao, među ostalim brodskim ispravama, i turski ferman koji je glasio na ime kap. Luke Pilata.¹¹¹ Tako su često radili Dubrovčani iz više razloga. Naime, dubrovački kapetani nisu raspolagali s dovoljnim brojem turskih fermana, da bi s njima mogli opskrbiti sve svoje brodove. Za fermane koje je vlada nabavljala u Carigradu trebalo je plaćati pristojbu koja nije bila mala, pa su je htjeli prištedjeti. Konačno, ferman je vrijedio dok je živ sultan koji ga je potpisao, pa se i ta okolnost nastojala iskoristiti, makar kapetan na čije je ime glasio ferman, nije tada plovio brodom. Ovdje prema zabilježbi u knjizi *Ruoli*, u kojoj su se zapisivali izdani Popisi posade, a koju je vodio Javni ured, za slučaj da brigantin zaustave sultanovi korsarski brodovi trebao im se kao kap. Luka Pilato (na koga je glasio ferman, a koga nije bilo na brodu) javiti Stjepan Vukašinić, koji je zaista bio ukrčan na tom brodu, ali nije bio uveden u Popis posade.

Iz pisma od 1. 2. 1805, koje iz Marseille-a Jakov Kristić Petrov piše u Dubrovnik glavnom upravitelju brigantina S. *Niccolò* Jakovu Božoviću, moglo bi se zaključiti da se tada taj brod pod zapovjedništvom kap. Luke Pilata Josipova nalazio u spomenutoj luci, a svakako je tada Kristić prodao kap. Luki četiri karata u tome brodu.¹¹²

U Dubrovačkoj Republici sol je odvajkada bila vrlo vrijedan predmet proizvodnje, a posebice trgovine. Trgovina solju bila je vrlo unosna i obavljala se posebice sa zaleđem. Ali tu je Republika naizlazila na oštru konkurenciju koja je dolazila sa tržišta koje su koliko Mlečani toliko Turci bili otvorili u Splitu, Neretvi i u Novom.¹¹³ Domaća proizvodnja soli bila je mala, pa se i za domaće potrebe sve moralo stalno uvoziti.¹¹⁴ Za brodove koji su plovili izvan Jadrana i koji su se nakon isteka utvrđenog roka trebali vratiti u domovinu, dubrovačka je vlada bila donijela zaključak, da moraju donijeti teret soli. Tako imamo primjera da Solni ured piše dubrovačkim konzulima da izvijeste kapetane, da udovolje toj obvezi i donesu teret soli u Dubrovnik. Ali je bilo događaja da je Senat na molbu zainteresiranih oslobađao brodove

1776. zabranjivao je svim dubrovačkim kapetanima, da ne mogu na nikakav način ili uz bilo kakav izgovor staviti svoj brod u službu turske armije, pa makar ga morali napustiti i posve izgubiti.

¹¹⁰ FeA 86/10, 87. To IX. poglavlje propisivalo je, da kapetani koji su sa brodovima bili odsutni tri godine ili više (tzv. *congedo*) moraju doći u Dubrovnik i prijaviti se Uredu za pomorstvo, da bi se utvrdilo njihovo ponašanje i da li su u cijelosti izvršavali naređenja sadržana u Pravilima.

¹¹¹ Pom. 56—9/17 f 55.

¹¹² Div. for. 247 f 170.

¹¹³ V. *Foretić*, Povijest Dubrovnika do 1808, Zagreb 1980, P. *Glušić*, Iz prošlosti grada Stona XIV—XIX vijeka, Beograd 1916, M. *Gečić*, Dubrovačke trgovine solju u XIV. veku, Zbornik Filoz. fakul., knj. III, Beograd 1955.

¹¹⁴ V. *Ivančević*, Dubrovačke nabave soli u XVIII. stoljeću, Pomorski zbornik, knj. 8, Zadar 1970, str. 657—679.

dužnosti dovoza tereta soli. O tome je već objavljeno više podataka.¹¹⁵ Zanimljivo je da su 1807. zainteresirani u brod pod zapovjedništvom kap. Luke Pilata molili senat, da ga oslobodi za jedan put donijeti teret soli kako su obvezni to učiniti svi brodovi koji se vraćaju u domovinu na kraju svoje »karavane«. Senat je molbu prihvatio.¹¹⁶

Za francuskog zaposjednuća Dubrovnika bio je, iako često ometan od Engleza, dosta živ promet sa suprotnom italjskom obalom. Otamo su se uvozile mnoge živežne namirnice u Dubrovnik, poglavito sol, a i drugi mnogi predmeti. U tim prijevozima bio je zaposlen sa svojim brodom i patrolom Luka Pilato Josipov. Tako iz g. 1809. postoji njegova molba da mu se izda posvjedočenje da iz Barlette može dovesti teret soli za državni račun, uz cijenu od 9 dukata za moggio od 225 libri, sa svojom bracerom S. Antonio. Te iste godine (1809) kap. Luka sa svojim praznim peligom pod italjskom zastavom vratio se iz Kotora u Dubrovnik.¹¹⁷

Kako je već objavljeno, Francuzi su tada spremali osposobiti brod koji bi korsario istočnom obalom Jadrana do Trsta i Rijeke, da bi zaštitili pomorsku trgovinu od čestih engleskih zapljena. U tu svrhu bilo je 1808. godine osnovano dioničko društvo, koje je u Boki kotorskoj kupilo brod. Brod je doveden u Gruž i tu opremljen, pa se među brojnim brodograditeljima, koji su radili na popravku broda i od kojih se nabavljalo potrebno gradivo, spominju i Pilati. Kad je 1809. trebalo brod opremiti posadom, određen je kap. Luka Pilato da je pođe naći na Mljetu, u Žuljani, Orebićima i drugdje. Ali kap. Luka nije mogao skupiti posadu na dubrovačkom području, pa ju je drugi pošao tražiti u Boki kotorskoj.¹¹⁸

Luka Pilato, patrola s francuskom zastavom, dovozi 1810. s Rijeke u Dubrovnik teret dasaka. U pomanjkanju potrebnih podataka može se pretpostaviti da je drvo, osim za ostale gradnje, bilo namijenjeno i za gradnju brodova, jer znamo, da je prvih godina 19. stoljeća bio dosta živ uvoz drva iz Rijeke i uopće iz Hrvatskog primorja, poglavito za potrebe gruške brodogradnje a i u druge svrhe.¹¹⁹

Vlaho Vickov

Na brigantinu *Buon Augurio* g. 1801. kao mornar ukrcan je Vlaho Pilato Vickov iz Gruža. U idućoj godini 1802, također u svojstvu mornara, nalazimo ga ukrcanog na brigantinu *S. Antonio di Padova*, čiji je zapovjednik kap. Luka Pilato Vickov.¹²⁰

Miho

U arhivskim knjigama samo se jednom susretosmo s Mihom Pilatom kalafatom, i to kad 1807. s nekoliko drugih kalafata popravljaju brod kap. Petra Đivovića. Pri tome je upotrijebio različito drvo i čavle u vrijednosti od 101:4 dukata, a za nadnice bilo mu je još isplaćeno 30 dukata.¹²¹ Među nepismenim kalafatima nalazio se i Miho Pilato.

¹¹⁵ Pogledati bilješku 114.

¹¹⁶ Cons. rog. 210—1807 f 32 — pod 21. VII. 1807.

¹¹⁷ A.g. F III—108/2601, Dnevne prijave 1—300 f 295/2770.

¹¹⁸ V. Ivančević, Prilog poznavanja ... str. 383, 384.

¹¹⁹ V. Ivančević, Nekoliko podataka o pom.-trg. vezama ...

¹²⁰ Pom. 56—9/15 f 36.

¹²¹ Pom. 56—8/4 f 411 i 412.

3. Suvlasništvo u brodovima

Pilati su bili suvlasnici većeg ili manjeg broja udjela u brodovima tzv. karata. Do takvog suvlasništva dolazili su prije svega što su bili brodograditelji, pa su u doba krize, kad nisu imali narudžbi za brod i teško su nalazili interesente za ulaganje novčanih sredstava u brodske udjele, bili prisiljeni, da sami sudjeluju u tom brodu s određenim brojem karata. Neke karate su kupili. Kasnije su mnoge karate prodali. Kapetani Pilati bili su vlasnici karata u brodu kojim su zapovijedali prema zaključku senata koji je propisivao da kapetani koji zapovijedaju brodovima izvanjadranske plovidbe moraju biti zainteresirani u tim brodovima sa najmanje dva, a ne više od pet karata, što je uneseno u Pravilima za nacionalnu plovidbu kao poglavlje LIV. Bili su isključivi vlasnici cijelog broda što saznajemo iz izvršenih prodaja. Bilo je situacija kad su bili prisiljeni karate zalagati, karati su im bili sudbeno plijenjeni i čak prodavani na javnoj dražbi. U dugoj svojoj djelatnosti Pilati su, nalazeći se u različitim novčarskim prilikama katkada, bili primorani da podižu pomorske zajmove zadužujući se mjenično.

Iz popisa koga slijedi kronološki je prikazano sudjelovanje Pilatâ u vlasništvu brodova. Naznačeni podatak odnosi se na stanje koje je bilo u trenutku kad je dotični postao prvi put suvlasnik, a kasnije se zbog prodaje ili kupnje to stanje mijenjalo. Te promjene su česte i ima ih mnogo, o nekima je već bilo govora, pa smo se ograničili samo na prvu pojavu pojedinog Pilata kao suvlasnika u brodu, tako da ovaj popis ne daje cjelovitu sliku njihova sudjelovanja u brodskim karatima.

Red. broj	Go-dina	Pilato	Tip broda	Ime broda	Broj karata	Sign. Pom. 56-9
1	2	3	4	5	6	7
1	1749	Luka proto	pu ¹²²	Mad.na SS.ma della Concezione S. Biagio e S. Niccolò	2	1 f 90
2	1749	Luka	tl	Mad.na SS.ma del Rosario S. Biagio e S. Francesco Saverio	2	1 f 91
3	1750	Luka proto	pu	Mad.na SS.ma delle Grazie e L'Anime del Purgatorio	2	1 f 111
4	1751	Luka	pu	Mad.na SS.ma delle Grazie, S. Biagio, S. Vincenzo Ferrerio e S. Francesco	½	1 f 142
5	1752	Luka proto	pu	Mad.na SS.ma del Rosario, S. Vincenzo Ferrerio e S. Luigi Gonzaga	3	1 f 154v
6	1756	Luka	tl	Mad.na SS.ma del Rosario, S. Niccolò e S. Illarione	2	2 f 13v
7	1756	Luka	pu	Mad.na SS.ma del Carmine, S. Biagio e S. Antonio di Padova	1	2 f 26

¹²² Kratice: pe = pelig, pi = pink, pu = pulaka, bk = brik, bn = brigantin, ke = kekja, na = nava, ta = tartana, tl = tartanela.

Red. broj	Go-dina	Pilato	Tip bro-da	Ime broda	Broj karata	Sign. Pom. 56-9
1	2	3	4	5	6	7
8	1756	Luka proto	pu	Mad.na SS.ma del Rosario, S. Dominico, S. Vincenzo Ferrerio e S. Antonio di Padova	2	2 f 19v
9	1757	Luka proto	pu	L'Immacolata Concezione e S. Biagio	4	2 f 34v
10	1758	Luka proto	pu	Regina Cattarina	1	2 f 50
11	1758	Luka proto	pi	La Sacra Famiglia e S. Vincenzo Ferrerio	1	2 f 60v
12	1760	Luka proto	ta	Mad.na SS.ma del Rosario, S. Niccolò e S. Illarione	2	2 f 98v
13	1760	Luka proto	na	Mad.na SS.ma del Rosario, S. Illarione e S. Rocco	1	2 f 107
14	1760	Luka proto	pi	Jesus, Maria, Joseph	1	2 f 110
15	1761	Luka proto	pi	Jesus, Maria, Joseph	4	2 f 111
16	1761	Luka proto	pi	Mad.na SS.ma delle Grazie, S. Niccolò e S. Rocco	2	2 f 135
17	1762	Antun kap.	pi	Jesus, Maria, Joseph	4	2 f 111
18	1766	Luka proto	pi	Jesus, Maria, Joseph	2	2 f 111
19	1766	Josip i Vinčenco	na	Mad.na di Loreto, S. Biagio e S. Antonio	1½	3 f 26v
20	1767	Luka	pu	S. Niccolò e S. Biagio	1	3 f 39
21	1767	Luka	pu	Mad.na del Carmine, S. Antonio e S. Biagio	1	3 f 39
22	1769	Luka proto	ke	Mad.na SS.ma delle Grazie	1	3 f 105v
23	1769	Antun kap.	ke	Mad.na SS.ma delle Grazie	1	3 f 105v
24	1797	Luka Josipov kap.	bn	S. Niccolò	4	11 f 33
25	1797	Stjepan	bk	S. Niccolò	3½	11 f 41
26	1797	Božo kap.	bk	S. Niccolò	5	11 f 41
27	1799	Božo	pu	L'Unione	1	12 f 95
28	1800	Božo	pu	La Nuova Speranza	½	13 f 55
29	1801	Luka	pu	La Speranza	½	13 f 83v
30	1802	Božo	bn	Il Sollecito	½	15 f 35
31	1805	Božo	na	L'Amazone	½	17 f 55
32	1805	Luka Josipov	bn	S. Niccolò	5	D. f. 247/170

4. Umjesto zaključka

Iz prikazane građe zaključujemo da je gruška obitelj Pilato u drugoj polovici 18. i u prvom desetljeću 19. stoljeća dala Dubrovačkoj Republici nekoliko istaknutih članova na polju brodograđevne i pomorske djelatnosti. Dali su doprinos i u delikatnoj državnoj obavještajnoj službi. Toj djelatnosti Dubrovačka je Republika pridavala veliku vrijednost jer je prema njoj upravljala svoju neutralnost koja je bila kamen temeljac njezine obzirne politike

i uvelike je doprinijela da se tako dugo održala u životu na ovoj oduvijek opasnoj vjetrometini.

Svi stari gruški »škari«, nestali su sa svoga nekadašnjeg položaja ustupajući mjesto potrebama novog života. Ipak na njihovo postojanje i na golemu gospodarsko-političku vrijednost koju su pružili Dubrovačkoj Republici, podsjeća nas kratka ulica, koja se danas nalazi na mjestu jednog od nekadašnjih brodogradilišta i koja nosi skromni naslov »Ulica od škara«.

Vinko Ivančević

PILATO FAMILY OF GRUŽ — SHIPBUILDERS AND SEAMEN OF THE
18th CENTURY

Summary

Among several prominent Gruž shipbuilding families was the Pilato family in the second half of the 18th century and the first decade of the 19th century. They were not only outstanding shipbuilders but seamen, too. The information on them has been gathered from the Dubrovnik Historical Archive. Many a member of the Pilato family has been mentioned as well as contracts for ship construction performed by them in the Gruž shipyard. Here enclosed is an original contract from 1793 between Josip Pilato and son and Nikola Radić Ivanov for ship building. Like all other shipbuilders the Pilatos too, invested money into ship shares called *caratti*.

They proved their maritime skill and talent by starting as common sailors, ending up as masters of the vessel and remaining on that post for many years. We find proof of their loyalty to the country too, for they acted as intelligence delivering valuable information on events in Albania where they worked as shipbuilders.