

PRILOG POZNAVANJU DUBROVAČKOG POMORSTVA
U RAZDOBLJU FRANCUSKOG ZAPOSJEDNUĆA (1806—1813)

1. Stanje prvih godina 19. st.

Da bismo uočili pravu katastrofu koju je francusko zaposjednuće Dubrovačke Republike prouzrokovalo njezinoj trgovačkoj mornarici, potrebno je upoznati se s kolikim brojem brodova Republika ulazi u 19. stoljeće. U prvim godinama 19. st. Dubrovnik je imao trgovačku mornaricu koja je u izvanjadranskoj plovidbi brojila¹

g. 1803. 241 brod s 22.350 kara nosivosti²

g. 1804. 275 brodova s 22.050 kara nosivosti

g. 1805. 274 broda 24.530 kara nosivosti i

g. 1806. 253 broda s 22.886 kara nosivosti.³

Osim tih brodova Dubrovnik je i u to vrijeme imao još drugih brodova manje nosivosti koji su bili zaposleni u plovidbi unutar Jadrana, odnosno u Gulfu. Na žalost, njihov broj nije moguće odrediti zbog pomanjkanja podataka.⁴ Isto tako ostaje nam nepoznat i broj čamaca, ribarica i sličnih manjih brodova.

¹ V. Ivančević, O broju brodova u izvanjadranskoj plovidbi starog Dubrovnika u 18. st. Pomorski zbornik knj. 16, Rijeka 1978. Za g. 1801. i 1802. ne mogu iznijeti podatke, jer u dubrovačkom Historijskom arhivu (dalje skraćeno HAD) nisam pronašao knjige u kojima se vodio obračun za pristojbu arboratik koju su plaćali brodovi izvanjadranske plovidbe, a upravo te knjige pružaju najtočnije podatke za broj tih brodova.

² Imena kapetana duge plovidbe dubrovačkih trgovačkih jedrenjaka u g. 1803. objavio je J. Luetić u Agonija trgovačke mornarice Dubrovačke Republike. Pomorski zbornik knj. 1, Zadar 1963, 563-566.

³ Imena kapetana brodova u izvanjadranskoj plovidbi u početku g. 1806. objavio je S. Vekarić u Podaci o dubrovačkim brodovima za vrijeme i nakon francuske okupacije. Anali Hist. inst. JAZU, god. II, Dubrovnik 1953, 359—368.

⁴ To su većinom bili mali brodovi tipa bracere, dok su rjeđi bili veći brodovi tipa trabakula i peliga. Njih je bilo, ali vrlo malo, i u izvanjadranskoj plovidbi, pa su ubrojani u gornji broj brodova. Budući da o njima nije sačuvana evidencija, za mnoge od tih brodova (najčešće s podacima o imenu broda, njegovoj nosivosti, imenu patruna, a katkada i o imenu brodo vlasnika) saznajemo kad postaju plijenom neprijateljskih zapljena, kako ćemo to dalje vidjeti.

Francuskim zaposjednućem Dubrovnika, 25. svibnja 1806, zadani su početni smrtni udarci državnom životu dosadašnje višestoljetne dubrovačke državnice. Posebno za njezino pomorstvo ono je značilo početak agonije koja je do konačne smrti bila kratkog trajanja. Ta francuska prisutnost na Jadranu privukla je Ruse iz Sredozemlja u Boku Kotorsku odakle su se svojim brodovima zalijetali duboko u Jadran plijeneći dubrovačke brodove. Opsadom Rusa i Crnogoraca s morske i kopnene strane Dubrovnika⁵ nanesene su velike štete njegovoj imovini, posebno onoj u brodovima. Rusko brodovlje je odvučlo iz Gruža u Boku Kotorsku nekoliko većih i manjih brodova, dok na zapaljenom gruškom brodogradilištu »ne ostade više ni jedne slamke«, kako to slikovito, ali donekle pretjerano kaže Lujo Vojnović.⁶ Već sam objavio popis prema kojem su Rusi u godini 1806. i 1807. zaplijenili 43 dubrovačka jedrenjaka.⁷

Ulazak Francuza u Dubrovnik zatekao je dubrovačke brodove u mnogim lukama Sredozemlja. Na njihove kapetane porazno je djelovao gubitak slobodne domovine. Prvi se javljaju 29 kapetana iz Carigrada koji već u srpnju 1806. traže upute od vlade u Dubrovniku.⁸ U tim prilikama punim očajavanja dubrovačka vlada u kolovozu 1806. donosi odluku, koju upućuje svojim konzulima, da naredi kapetanima neka otpuste posadu, na brodove postave stražu i čekaju dalje njezine naredbe. Do potrebe da mogu i prodati svoje brodove.⁹

Do kraja godine 1807. dubrovački su brodovi vili poznatu državnu zastavu koja je bila bijele boje s likom svetog Vlaha u sredini. Međutim dana 21. prosinca 1807. francuski general Aleksandar Lauriston¹⁰ naređuje dubrovačkom knezu u vladinim vijecima da dubrovački brodovi koji odlaze iz Dubrovnika ne mogu ploviti pod drugom zastavom nego italskom.¹¹

⁵ I. Zloković, Pomorstvo Boke za vrijeme ruske uprave (1806—1807). Godišnjak Pomorskog muzeja sv. V, Kotor 1956, 116—117.

⁶ L. Vojnović, Pad Dubrovnika I, Zagreb 1908, 287—288; *Fr. M. Appendini*, Ratovanje oko Dubrovnika godine 1806. Za štampu priredili Petar M. Kolendić i Josip D. Nagy. Dubrovnik 1906, 24.

⁷ V. Ivančević, Ruske zapljene dubrovačkih brodova g. 1806—7. Godišnjak Pom. muzeja sv. V, Kotor 1956, 125—138; J. Luetić, n. dj. str. 565 vadeći podatke samo iz Arboraggi (Pom. 56-3/16 f. 62—80 HAD) objavljuje da su ratni ili dobro naoružani brodovi zaplijenili svega 24 jedrenjaka sa 2.322 kara nosivosti (1 trabakul 19, 4 nave 455, 12 brikova 1.165, 6 pulaka 659 i 1 pelig 24 kara), ali tome treba dodati još brodova iz drugih izvora.

⁸ V. Ivančević, Pomorsko-trgovinske veze starog Dubrovnika s rusko-crnomorskim lukama. Pomorski zbornik knj. 5, Zadar 1969, 526—527.

⁹ Ponente 590/1, 89 u HAD.

¹⁰ Aleksandar Lauriston (1768—1828) francuski maršal, okupator Dubrovačke Republike. Po odlasku iz Dubrovnika u prosincu 1807. postaje generalnim guvernerom Venecije. Sudjeluje u daljim Napoleonovim ratovima i bude zarobljen u bici kod Leipziga. Bio je i u službi Luja XVIII.

¹¹ Isprave i akti 19. st. VIII—2 br. 590-2/55 i 57 u HAD.

Dubrovačku je vladu vrlo uznemirilo to Lauristonovo naređenje, pa mu odmah istog dana u opširnom odgovoru iznosi svoje razloge zbog kojih ne može obavijestiti svoje brodove da moraju izvjesiti zastavu Kraljevine Italije. Tu vlada veli da Lauriston zna kako Dubrovnik ima 250 velikih brodova, čija vrijednost iznosi više od 10 milijuna pjastara. Ona ih naziva *bastimenti quadri* misleći na veće brodove, tj. one u izvanjadranskoj plovidbi. Čim bi ti brodovi izvjesili novu zastavu, Englezi bi ih ili zapalili ili zaplijenili, a dubrovačke bi mornare zarobili. Tako bi se neprijatelj služio i brodovima i mornarima, a bez ikakve koristi za francusku vladu i za njezinu zastavu, a dubrovačka država navukla izravno na sebe neprijateljstvo Engleza i mogla bi se možda očekivati nova pljačkanja i bombardiranja.

Najzanimljivije je da u toj situaciji dubrovačka vlada kao najvažniji izgovor zbog kojeg ne može udovoljiti Lauristonovu zahtjevu o zastavi navodi svoje odnose s Turskom. Ona tu spominje da cijeli svijet zna kako su Dubrovčani već 500 godina haračari Turske, da žive pod posebnom njezinom zaštitom, da iz nje izvlače svoje izdržavanje i da su njihove veze s njome nerazdvojive. Sve su strane zemlje uvijek priznavale i bez ikakve oporbe pravo Dubrovčana na te veze s Portom. Osim toga mirovni ugovori, a posebno oni u Karlovcima i Požarevcu, svečano su ih potvrdili. Sama Porta unatrag nekoliko godina, izričito je izjavila francuskom ambasadoru u Carigradu da je Dubrovačka Republika mali dio Otomanskog carstva. Stoga Porta, dosljedno tome, opskrbljuje svaki dubrovački brod svojim posebnim fermanom. Izloživši tako svoje odnose s Portom, dubrovačka vlada zaključuje svoj odgovor Lauristonu da bez izravnog Portina znanja ona ne može pogaziti te veze i narediti traženu izmjenu zastave.¹²

Ali se Lauriston na to ne obazire, nego već pet dana poslije toga (26. XII. 1807) izdaje tiskani proglas o promjeni zastave na tri jezika (francuskom, talijanskom i hrvatskom) zaprijetivši neposlušnima tamnicom, a osuda će biti zatražena od glavnog generala.¹³ Tu Lauristonovu naredbu Luetić ne samo duhovito nego i posve pravilno naziva »osmrtnicom dubrovačkoj državi.¹⁴ Tada su Francuzi spriječili da se zastava sv. Vlaha izvjesi i na Placi, gdje se od ulaska francuske vojske u grad neprestano vijala.¹⁵ Vlada je

¹² Isto, br. 590-2/55 u HAD.

¹³ Isto br. 60 prilog. Iz pisma Đura Radića, župnika u Vignju, koje 8. I. 1808. piše vladi u Dubrovniku, saznajemo da mu je već pred dva dana tamošnji francuski zapovjednik uputio pismo s proglasom da se nitko ne može udaljiti od tamošnjih žala sa zastavom sv. Vlaha, nego samo s italjskom. Da mu zapovjednik ne bi prigovorio, on je izvršio njegov nalog, ali moli vladu da ga uputi kako se ima vladati on i narod u sličnim prilikama. (Miscellanea saec. XIX Litterae ex territorio F I u HAD).

¹⁴ J. Luetić, Još o državnoj (pomorskoj) zastavi Dubrovačke Republike, č. »Dubrovnik«, 2/1975, 119.

¹⁵ L. Vojnović, n. dj., knj. I, 64—65.

zbog toga 27. XII. osim mjesnoj vojničkoj vlasti protestirala i generalu Marmontu u Zadar,¹⁶ ali naravno to nije moglo spriječiti Francuze u njihovim namjerama. Jer ne samo da su smijenili zastavu na Placi već od toga nije prošao nego samo jedan mjesec i dođe onaj kobni 31. siječnja 1808. kada raspustom Senata i drugim poduzetim mjerama bi zauvijek ukinuta Dubrovačka Republika.¹⁷ Francuski je delegat dubrovačkom Senatu iznio više razloga zbog kojih se raspušta. U vezi s pomorstvom zanimljivo je da maršal Marmont u svojim *Memoarima* kao neposredan povod za to navodi da je vlada naredila da se poskidaju javni proglosti kojim se dubrovačkim brodovima naredilo neka plove pod zastavom talijanskog kraljevstva.¹⁸ Dalje, u svom pismu od 1. II, dakle odmah sutradan po ukinuću Republike, koje je uputio Napoleonu Marmont, između ostalih razloga zbog kojih je raspustio dubrovački Senat navodi Senatove prijetnje kapetanima koji prime nove patente (»da će prije ili poslije biti obješeni«) te da zbog toga »svi ostadoše u luci, ma da je more slobodno...«¹⁹ Međutim sve su to samo Marmontove izlike, dok stvarni razlozi ukinuća Dubrovačke Republike su drugi i mnogi dublji, od kojih se neki mogu saznati i iz njegovih *Memoara*.

Samo malo mjeseci poslije svog dolaska, valjda iz vojničkih razloga, Francuzi su sami u kolovozu g. 1806. u luci Moluntu potopili tri dubrovačka broda krcata svojom vlastitom robom koju su iz Dubrovnika poslali u Boku Kotorsku. U idućem mjesecu, rujnu, isto su to učinili i s četvrtim brodom također u Moluntu, koji je za Rt Oštro vozio topove i streljivo. To su bili trabakul S. *Antonio di Padova* patruna Antuna Lovrijenovića, pelig S. *Vincenzo Martire* patruna Luke Pušića, trabakul *Madonna del Rosario* patruna Nikole Kralja i trabakul *L'Anime del Purgatorio* patruna Petra Koporčića. Na pitanje patruna oficir koji je to izveo uz pomoć svojih dvaju mornara odgovorio im je da je to učinio po nalogu Nj. Ekc. gospodina glavnog generala.²⁰

Odmah u prvoj godini francuskog zaposjednuća Dubrovnika, tj. 1806. Englezi su izvršili nekoliko zapljena dubrovačkih brodova. Prema izvještaju dubrovačkog konzula u Barceloni Ignacija Villafranche brigantin *L'Alcide* kapetana Luke Šargote Mihova kad se 12. X. 1806. nalazio na putu iz Algecirasa u Livorno s različitim teretom bi zaplijenjen od engleskog brika, kojim je zapovijedao F. Nevcombe. Međutim je nastalo nevrijeme; u brigantin je prodiralo more, pa se kapetan odluči skloniti pod Rt Palos i tako se otrgne od Engleza. Poslije tri dana, da bi spasio brod, živote i teret,

¹⁶ Isprave i akti 19. st. VIII—2 br. 590-2/62 u HAD.

¹⁷ *L. Vojnović*, n. dj., knj. II, 77—82.

¹⁸ *F. Baras*, Iz memoara maršala Marmonta... Split 1977, 84.

¹⁹ *L. Vojnović*, n. dj., knj. II, 86.

²⁰ Pom. 56-4/13 f 135; 56-4/14 f 129, 130, 133 u HAD.

odluči otploviti u Barcelonu i tamo mu je pružena potrebna pomoć. Dan prije toga engleski je kraljevski brik zarobio brod kap. Ivana Balda Orebičića i smatra se da ga je odveo u Gibraltar. Engleski je korsar također zaplijenio brod kap. Nikole Despota na putu iz Malage u Lisabon s teretom vina i dasaka. Na putu u Gibraltar španjolski korsar oduzme Despotov brod engleskom korsaru i odvede ga u Algeciras.²¹

I od dubrovačkog konzula u Gibraltaru imamo izvještaj o stradanju dubrovačkog brigantina *Istok*²² pod zapovjedništvom kap. Petra Kazilarija Kristova. Taj je brod s teretom, čiji su vlasnici bili Portugalci, plovio iz Lisabona u Palermo te iako je bio zaustavljen od Engleza, ipak je bio pušten da nastavi putovanje, pa je pristao u Algeciras. Nastavljajući putovanje 26. X. 1806. bio je zaplijenjen od britanskog broda *Nautilus* i doveden u Gibraltar.²³

Čim je u svibnju 1807. stigao u Krf kap. Antun Rakiđija Antunov s navom *La Gloria Celeste*, engleski viceadmiral Graig zaplijenio je brod, jer je dubrovačko vlasništvo, a također i teret, jer pripada i upućen je Ivanu Montenegru, koji je dubrovački podanik.²⁴

Za Napulj imademo vijest da kap. Stjepan Lupi, koji se u prosincu 1807. s brodom nalazio u tamošnjoj luci, zahtijeva ovlaštenje od glavnog upravitelja broda u Dubrovniku Ivana Krstitelja Vljakija da može prodati brod uz cijenu od 10.400 peča. Vljaki, kojem je tada dobro poznat težak položaj dubrovačke mornarice, ovlašćuje Lupija prodati brod i moli ga da s time pospješi kako bi se smanjili troškovi.²⁵

Šest dubrovačkih brodova koji su se 1808. našli na Malti Englezi su zaplijenili. Naime, tamošnji dubrovački konzul Frano Zaccaria Zamit u travnju 1808. obavještava Ured za plovidbu — već ukinute Republike — da je dana 17. siječnja te godine sud Viceadmiraliteta u Malti objavio rat Dubrovačkoj Republici. Dubrovačke brodove koji su se tom prigodom našli tamo sud je zaplijenio. Konzul je tom svom pismu priložio popis zaplijenjenih dubrovačkih brodova. To su bili ovi brodovi:

²¹ Miscellanea saec. XIX Villavecchia, Barcellona 25. X. 1806. Tadašnju tešku sudbinu dubrovačkih, većinom peljeških brodova, jer je podatke crpio poglavito iz orebičkih zbirki, iznio je S. Vekarić u svom radu koji sam spomenuo u bilješci 3. Tu su spomenute i zapljene kapetanâ Orebičića i Despota.

²² To nije prijevod njegovog imena, nego je taj brod uistinu još pod Republikom nosio hrvatsko ime *Istok*. I Petar Vokativ iz Stona g. 1807. nazva svoju parancelu istim imenom. (V. Ivančević, O brodogradnji u Dubrovniku potkraj Republike. Anali Hist. inst. JAZU, Dubrovnik 1954, sv. III, 575).

²³ Miscellanea saec. XIX Arengo, Gibilterra 20. XI. 1806. u HAD.

²⁴ Div. for. 243 f 8 u HAD.

²⁵ Div. for. 240 f 232 u HAD.

nava *San Giuseppe e SSma Trinità* kap. Petar Vojvodić
kekija *Sta Maria Maddalena* kap. Nikola Negri Andrijin
brigantin *L'Alcide* kap. Luka Šargota Vlahov²⁶
pulaka *La Minerva* kap. Rafo Pavlović
nava *Il Glorioso* kap. Mato Božović Jakovljević
pulaka *La Diligente* kap. Niko Martinović Nikolin.

Tada se tamo nalazila i nava *Il Costante*, ali ju je njezin kapetan Antun Marić prodao. Zbog toga je na Malti bila pokrenuta parnica između Komisije plijena i kupaca broda.²⁷

U to vrijeme pravom odisejskom lutanju bila su izvrgnuta tri pelješka mornara Antun Radešić Andrijin, Marko Buntjelić Ivanov i Mato Kulišić pok. Stjepana. Oni su najprije plovili na brodovima s dubrovačkom, a zatim s turskom zastavom i tako su iz Tunisa stigli na Maltu, gdje su odlučili da se vrate u domovinu, iako im je bila zaposjednuta od Francuza. Bit će da je točno ono što su kasnije izjavili službeniku Zdravstvenog ureda u Orebićima, naime, da su sva trojica bila oženjena i da su željela pomoći svojim obiteljima. Iz Malte su se s nekom turskom pulakom najprije prebacili na Vis, gdje su se zadržali mjesec dana, a zatim su se prevezli malim čamcem do nekog korčulanskog otočića nasuprot Pelješcu. Tu su uhvatili vezu s Markom Lazarovićem koji ih je dao dovesti na Pelješac, gdje su izdržali kontumac od 14 dana i nakon toga 12. VIII. 1810. došli su u Dubrovnik.²⁸

Zanimljiva je sudbina brika *S. Antonio di Padova* kojim je zapovijedao kapetan Petar Daničić. On je u mjesecu svibnju 1805. isplovio iz Dubrovnika i kad su Francuzi ušli u Dubrovnik kapetan se s brodom našao u nekoj španjolskoj luci. Nastavljajući tako dalje ploviti pod dubrovačkom zastavom engleska ga je vlada zaplijenila u Londonu kao neprijateljski brod. Malo poslije toga kapetanu je uz velike troškove uspjelo dobiti od engleske vlade propusnicu i s praznim brodom otploviti u Dubrovnik. Ali ga je na putu iz Londona u Dubrovnik kod Sardinije zaplijenio kosarski brod i odveo u Alžir. Tamo ga je alžirska vlada proglasila dobrim plijenom kao brod čija država više ne postoji, jer je pod francuskom okupacijom. Osim toga ferman, koji je imao brod, alžirska je vlada smatrala nevažecim, jer ga nije izdao vladajući, već svrgnuti sultan. Takvim izgovorom su se berberijski korsari kod zapljena dubrovačkih brodova služili i u prošlom, 18. st. Uzalud je kapetan dokazivao da je njegov brod nepravedno zaplijenjen, jer, iako je znao da se Francuzi nalaze u Dubrovniku, on ipak nije znao kakva

²⁶ Kako iz toga vidimo Šargota je ipak s brodom pao u engleske ruke unatoč njegovu prijašnjem bijegu.

²⁷ Acta gallica, Okupacija N. 1401 — 10. IV. 1808. i dva priloga u HAD. Budući da je gotovo sva arhivska građa iz Acta gallica u HAD, neću dalje navoditi te oznake. To ispuštanje djelomične signature neće ići na štetu snalaženja.

²⁸ F VII—1810, 271/2504.

je sudbina Republike i osim toga je tvrdio, da on nije u mogućnosti izmijeniti ferman svome brodu na ime vladajućeg sultana, jer se s brodom nalazio na oceanu kad je svrgnut sultan Selim. Kapetan je tražio i zaštitu francuskog konzula u Alžiru, ali tamošnja vlada nije priznavala Daničića ni kao Francuza ni kao Dubrovčanina. Stoga je prodala njegov brod dvama tamošnjim Turcima za 3250 španjolskih pjastara, prisvojila novac i imovinu kapetana i njegove posade te ih poslala na robiju kao robove.

Gornje podatke sadrži predstavka od 7. II. 1809. koju Marko Stahorović kao kapetanov opunomoćenik i vlasnik spomenutog broda upućuje Garagninu²⁹ moleći ga da preko Ministarstva vanjskih poslova u Parizu isposluje, da mu umjesto broda alžirska vlada vrati 3250 španjolskih pjastara, da kapetanu i posadi vrati oduzeti novac, a poglavito da kapetana i posadu oslobodi ropstva. Garagnin je tu Stahorovićevu molbu s povoljnim mišljenjem uputio maršalu Marmontu.³⁰ Od Marmonta iz Zadra Garagnin je dobio odgovor da se on za to već obratio spomenutom ministarstvu u Parizu i da mu je odgovoreno da je naloženo francuskom konzulu u Alžiru da poduzme sve korake kako bi zarobljenike oslobodio.³¹ U siječnju 1812. Opća intendatura ilirskih pokrajina iz Ljubljane pita vlast u Dubrovniku da li rodbina Daničića i njegove posade može platiti 5624:22 franka što je francuski konzul u Alžiru predumio Daničiću i posadi za njihovo tamošnje uzdržavanje od srpnja 1809. do srpnja 1811. Odgovoreno joj je da se njihove obitelji nalaze u tako bijednom stanju da se ne mogu odužiti plemenitom djelu konzula prema njihovim rođacima.³²

Kapetana Antuna Fiskovića pok. Luke skupa s brodom³³ zateklo je francusko zaposjednuće Dubrovnika u španjolskoj luci

²⁹ Dominik Garagnin (1761—1848), Trogiranim. Za francuske okupacije naših krajeva od 1806. do 1808. delegat je u Splitu i Makarskoj. Od 15. III. 1808. generalni je administrator Dubrovnika i Boke Kotorske sa sjedištem u Dubrovniku. Bio je Marmontov prijatelj, pa je pozvan u Ljubljano. Godine 1811. Garagnin se povlači i odlazi u Trogir, gdje živi do smrti na svojem imanju.

³⁰ Auguste Marmont (1774—1852), francuski maršal. Za francuske okupacije naših krajeva vojni zapovjednik Dalmacije. Dobio naslov »vojvoda Dubrovnika« (*duc de Raguse*). Ukinuo Dubrovačku Republiku dekretom od 31. I. 1808. Imenovan generalnim guvernerom Ilirskih pokrajina (25. XII. 1809). Doprinio političkom, privrednom i kulturnom unapređenju tih krajeva. Posmrtno su objavljeni njegovi Memoari, od kojih je jedan dio (1806—1811) preveden i kod nas (Čakavski sabor, Split 1977).

³¹ Privatni utoci 1—200 F XIV 49 i 70 — 1809.

³² F XVII — 1812, R 3—8, No 165, No 1089. Treba spomenuti da je ovdje Daničiću naznačeno ime Vlaho, što ništa ne mijenja na stvari, jer se ostali podaci slažu, pa i ime zaplijenjenog broda.

³³ To je bio bark *I Veri Amici* kojim je Antun Fisković Lukin isplovio iz Dubrovnika još 3. IV. 1803. (Osim Pom. 56-11/2 i 56-9/15 f 36 v. u HAD vidi V. Ivančević, O pelješkim pomorcima iz roda Fiskovića u 18. i u početku 19. st. Anali Centra za znanstveni rad JAZU, sv. XV—XVI, Dubrovnik 1978).

Tarragoni. Poslije više od dvije godine uspije mu prodati brod nekom Španjolcu, a da bi dobio novac, morao se zadržati u Mahonu još oko jedne godine. Nakon toga poduzme dugo lutanje do Portugala i natrag u Mahon, zatim u daleku Smirnu i po grčkom Arhipelagu, zatim se nađe na Malti sa željom da se prebaci u Albaniju ili Vis i tako se konačno domogne rodnog kraja. U listopadu 1811. uspije mu doći na Vis, gdje se zadrži do 29. VI. 1812. To dugo zadržavanje na Visu Fisković opravdava da mu je bilo potrebno kako bi novac od prodaje broda zbog rizičnosti držanja u gotovini ponajprije pretvorio u dobre mjenice raznih trgovaca u Visu, a zatim da moraše dugo čekati dok je mjenice naplatio. Iz Visa se 30. VI. 1812. prebaci u Kučište, odakle ga otpreme u dubrovačke lazarete radi izdržavanja kontumaca. Bilo je i drugih pomoraca s dubrovačkih brodova koji su se u toj godini 1812. isto tako preko Malte i Visa vratili u Dubrovnik. Spominjem samo neke od njih. To su: Vinko Pehović Stjepanov iz sela Glabala na Pelješcu, Stjepan Miljas Silvestrov iz Orašca, kap. Božo Drašković Ivanov iz Popova, ali nastanjen u Dubrovniku, Cvijeto Batić Mihov iz Mlina, Petar Perušina pok. Vlaha iz Majkova i pilot Ivan Camolini pok. Jakova iz Cavtata.³⁴

Iz Trsta je 6. VIII. 1810. posljednji dubrovački konzul Lujo Pezzer javio u Dubrovnik da je bivšem dubrovačkom brigantinu *St. Gaetano* kapetana Tome Saltarića prijetila opasnost da se potopi u tamošnjoj luci. Brigantin je bio napušten od vlasnika i na brodu se nalazio samo čuvar. Saznavši za tu opasnost, lučki je ured naredio da se brod nasuče pod lazaretom. Pezzer se pobrinuo da sud sastavi inventar broda te da se oprema spasi i smjesti u skladište. Pezzer moli Garagnina neka o tome obavijesti vlasnike broda kako bi odmah poslali upute jer je kap. Toma Saltarić umro.³⁵ I tako su osim brodova po raznim sredozemnim lukama nestajali i dubrovački kapetani.

Tužne vijesti o prodaji brodova dolaze tada u Dubrovnik iz više sredozemnih luka. Tako iz Carigrada, gdje se, kako izgleda, bilo sklonilo najviše dubrovačkih brodova, već je g. 1808. sudbeno prodan brigantin *Il Cavalier Felice* čiji je zapovjednik kap. Mato Klišan Ivanov. Iduće g. 1809. kap. Stjepan Cavalli javio je da je prodan brod *Palade*. Za g. 1809. imademo zabilježeno najviše prodaja. Tada je na javnoj dražbi prodan brigantin *Olimpia* kojim je zapovijedao kap. Petar Pušić Jerolimov, i vlasnici ovlašćuju glavnog upravitelja tog broda Jakova Božovića da za njihov račun unovčenu svotu može predignuti od italskog konzulata u Carigradu. Još g. 1808. vlasnici su bili ovlastiti spomenutog Pušića da brod može zaposliti u Crnom moru i Mramornom moru (tada zvanom Bijelo more), a da ga može i prodati, što se i dogodilo —

³⁴ Zdravstvco 1812 T VI R 1 N. 2659/110; N. 2302/88 prilozii; N 10 i 1410

³⁵ F VII — 1810, 275/2613.

kako vidjesmo — dvije godine kasnije. Tada su tamo prodana još dva brigantina, tj. *La Madonna Delle Grazie* kojim je zapovijedao kap. Mato Dadić i *S. Gio. Battista* nekad pod zapovjedništvom kap. Ivana Rosića.³⁶ Vjerovnici pomorskog zajma danog povrh brigantina *L'Amicizia* ovlastili su njegova kapetana Frana Romana da može prodati brod, ali ne manje od 18.000 pjastara, koje će predati u ruke poznatog Dubrovčanina koji je djelovao u Carigradu Miha Božovića za račun Ivana Pasarevića. Iduće godine 1811. vlasnici su ovlastili da se u Carigradu prodaju još dva broda. To su: brigantin *S. Antonio di Padova* kojim zapovijeda kap. Toma Kopsić i pulaka *S. Giuseppe*³⁷ pod zapovjedništvom kap. Marka Orebića. Godine 1812. spomenuti Toma Kopsić Markov vraća se u Dubrovnik kopnom iz Carigrada skupa s kap. Nikolom Ruskovićem zadržavši se na putovanju 58 dana. Izabrao je kopneni put, jer je putovanje morem vrlo rizično zbog engleskog nadzora. Kopsić je dalje izjavio da se vratio zbog toga što je završio poslove oko prodaje svog broda, dok je Ruskovićev brod nastradao u Crnom moru.³⁸

Godine 1810. vlasnici su bili prisiljeni prodati više brodova koji su se nalazili u Livornu. Među njima je bio brigantin *La Madona Delle Grazie* kojim je zapovijedao kap. Vinčenco Crivellini. Vlasnici su ovlastili Petra Crivellinija da može prodati taj brod. Druga je bila pulaka *La Carolina* i nalazila se pod zapovjedništvom kap. Marka Vuličevića kojega su vlasnici ovlastili za prodaju tog broda. Treći brod, koji se tada nalazio usidren u Livornu, bio je brigantin *L'Assunta* pod zapovjedništvom kap. Boža Draškovića, za čiju prodaju je bio ovlašten njegov upravitelj Ivan Petar Perić. Četvrti brod je brigantin *La Madonna di Rosario*. Njegov zapovjednik kap. Šimun Malošević bio je ovlašten prodati ga, pa je u tu svrhu trebao uskoro putovati u Livorno. Vlasnici su od njega zahtijevali da glavnu knjigu broda (*libro maestro*) ili sa sobom donese ili pošalje njezin prijepis. Peti brod tada usidren u Livornu bila je pulaka *L. Annunziata* i za njezinu prodaju vlasnici su ovlastili njezina zapovjednika kap. Frana Vilenika.³⁹ Godine 1811. vlasnici broda, tada također usidrenog u Livornu, kojim je zapovijedao kap. Baldasar Tasović, ovlašćuje ga da na najbolji mogući način proda brod dajući mu pri tome posve slobodne ruke. Jedino Lukrecija Vučetić, koja uostalom nije imala u brodu nego samo jednu četvrtinu karata, stavlja ograničenje

³⁶ Div. for. 245 f 89, 166 u HAD.

³⁷ Zanimljiv je podatak da je taj brod sagrađen »na otoku Braču u Dalmaciji na brodogradilištu u Milni«. (Div. for. 249 f 205).

³⁸ Zdravstvo 1812, Rub 1—4, Tit VI, No 4286/286 prilog. Vidi i V. Ivančević, Dubrovački brodovi u Carigradu nakon pada Republike. »Naše more«, br. 4-5/1973, 186—187.

³⁹ To je samo nešto podataka o brodovima u Livornu. Inače o otporu 25-orice dubrovačkih kapetana vidi V. Ivančević, Luka Livorno i dubrovački brodovi (1760—1808). Dubrovnik 1968, 110—111.

da troškovi ne smiju iznositi više od vrijednosti njezina udjela; kad joj je propalo sve što je imala u brodu, nije htjela štetovati više od toga.

Što se tiče dubrovačkih brodova u sredozemnim lukama, poznato je da su ih kapetani u tim teškim časovima nastojali zaposliti u obalnoj plovidbi. Ali unatoč tome i njima je došlo vrijeme da su ih vlasnici iz Dubrovnika morali prodavati, jer su zbog troškova brodova zapadali u sve veće dugove. Iz potvrda izdanih u Marseilleu u prosincu 1807. i travnju 1808. saznajemo: prvo da se tamo nalazi brigantin *Il Tancredi* i drugo da se njegov kapetan Grgur Mihajlević zadužio kod tamošnjeg komesara za trgovačke odnose Dubrovačke Republike Jakova Kristića Petrova za 400 kolonarskih peča. Već u rujnu 1808. vlasnici brigantina *Il Nettuno* ovlašćuju njegova kapetana Matu Gusku da proda brod uz najveću moguću cijenu. Guska se bio upravo vratio iz Marseillea i vlasnici saznadoše da je brod zadužen, pa da ne bi upadali u još veće dugove odlučuju se na taj korak. Godine 1810. vlasnici broda usidrenog u Marseilleu ovlašćuju njegova kapetana Pavla Mastahinića da ga proda. Tada se tamo nalazio usidren i brigantin *La Speranza*. Za prodaju tog broda vlasnici su osim njegova kapetana Petra Gagliardiija bili ovlastili još Antuna Bianchija Kristofora, a u njegovoj odsutnosti Jakova Kristića Petrova, koji je još od g. 1799. u Marseilleu zastupao Dubrovačku Republiku. Vlasnici brika *San Giuseppe* g. 1811. ovlastili su kap. Mata Žitkovića Ivanova da ide u Marseille prodati brod uz najbolju moguću korist. Vlasnici su ujedno dopustili da brod može ploviti uz obalu Provence, tj. u tamošnjoj obalnoj plovidbi. Tada su vlasnici bili ovlastili i kap. Domenichettija da proda brod *La SS.ma Nunziata* koji se nalazio pod njegovim zapovjedništvom usidren u marseljskoj luci.⁴⁰

Nemoguće je utvrditi štetu koju je dubrovačko pomorstvo pretrpjelo zbog francuskog zaposjednuća, jer nemamo za to potrebnih podataka: ne znamo točan broj nastradalih brodova, kolike su nosivosti oni bili i kakve su cijene tada za te brodove vrijedile.⁴¹

⁴⁰ Div. for. u HAD 243 f 44, 75 v, 107; 245 f 89, 166; 246 f 90, 252 v; 247 f 193 v, 311; 248 f 9 v, 12, 22, 70, 124 v, 175 v, 176, 214; 249 f 24 v, 202 v, 204 v; 250 a f 119 v, 180; 251 f 174.

⁴¹ Nisam naišao na posebne podatke koji bi se odnosili na procjenu štete, koju je dubrovačka trgovačka mornarica pretrpjela bar u samom početku tih događaja, tj. na štetu koja bi se mogla pripisati Rusima i njihovim saveznicima. U jednom skupnom obračunu šteta od lipnja 1806. do 8. studenoga 1806. za područje od Stona do Konavala u povodu rata s Rusima, koje procjenjuju na 8,817.524:16 dubrovačkih dukata, među ostalim objektima (kućama i pokretninama) na kojima je u općinama Gruž i Rijeka Dubrovačka nanesena šteta, spominju se brodovi i barke te se kao ukupna šteta navodi 3,586.327:34 dubrovačkih dukata. (Privatni utoci 1810 T XI 1344. Objavljeno i u »*L'Epidauritano*« 1912, 95). Budući da je skupno naznačeno, nemamo, na žalost, posebnu procjenu za štete nanesene samo dubrovačkoj trgovačkoj mornarici, bar za to kratko razdoblje.

Svakako se može tvrditi da je šteta bila ogromna, upravo katastrofalna, jer od onolikog broja brodova iz g. 1806.⁴² nije ostalo gotovo ništa, jer što nije stradalo od zapaljenja trunulo je po različitim lukama i bilo prodano budzašto.⁴³ Baro Bettera, jedan od tajnika pred pad Republike, u svom izvještaju sastavljenom za austrijskog generalmajora Milutinovića⁴⁴ g. 1813. o dubrovačkoj trgovačkoj mornarici, daje ove podatke (koji se upravo odnose na stanje neposredno prije ukinuća Republike): broj brodova 270, prosječna nosivost 250 tona, svaki vrijedan gotovo 50.000 pjastara, što čini ukupnu vrijednost od 13,500.000 pjastara;⁴⁵ uz najmanje 15% rente na godinu trgovačka mornarica je donosila 2,025.000 pjastara dohotka. Mornari zaposleni na brodovima slali su u domovinu 1,000.000 pjastara na godinu. Ostali prihodi u vezi s brodovima (pristojba konzulata na Levantu, za izgradnju brodova, za plovidbu tzv. arboratik i drugi) bili su 116.000 pjastara na godinu.⁴⁶ I o šteti, koja je nanesena brodogradilištima u Gružu, treba voditi računa kad se govori o šteti koju je u to doba pretrpjelo dubrovačko pomorstvo.

Od zaposjednuća do ukinuća Dubrovačke Republike nema mnogo podataka o uplitanju Francuza u dubrovačko pomorstvo. Ali zato Francuzi odmah duboko zahvaćaju u različite i tada još dosta bogate dubrovačke blagajne.⁴⁷ Već počinju osjećati englesku ekonomsku blokadu, pa se zanimaju za živežne namirnice kojima grad raspolaže: za žito, ulje, meso, sočivo. Stanovnici iz zaleđa (u spisima zvani Murlaki i Turci), posebno oni iz Trebinja, traže sol pa Francuzi od dubrovačke vlade traže razjašnjenja o prijašnjem stanju u tome.⁴⁸

⁴² Vlada je g. 1807. za 250 brodova bila naznačila da je u njih uloženo više od 10 milijuna pjastara. (Isprave i akti 19. st. VIII—2 br. 590/2-55 u HAD). Turska pjastra je tada po vrijednosti bila ravna dubrovačkom dukatu.

⁴³ To se poglavito odnosi na brodove u izvanjadranskoj plovidbi, dok su stradanja, koja su nastala kasnije i kod kojih su u pitanju najvećim dijelom manji brodovi, opisana u poglavlju o engleskoj blokadi.

⁴⁴ Todor Milutinović (1766—1836) austrijski podmaršal. Kod zauzimanja Dalmacije 1813. istakao se pri zauzeću Zadra, Splita i osobito Dubrovnika. 1814. osvojio Kotor i Herceg-Novi. Do 1816. bio vojni zapovjednik i šef političke uprave Dubrovnika i Albanije.

⁴⁵ Dok vlada, kako smo vidjeli, vrednuje poprečno jedan brod s drugim po 40.000 pjastara, Bettera ovdje uzima cijenu od 50.000 po svakom brodu.

⁴⁶ B. Krizman, Memoire Bara Bettere... Anali Hist. inst. JAZU, sv. 1, Dubrovnik 1952, 451.

⁴⁷ V. Ivančević, Dubrovački novčani polozi u inozemstvu pred pad Republike. Anali Centra za znanstveni rad JAZU, sv. XIII—XIV, Dubrovnik 1976, 148.

⁴⁸ V. Ivančević, Dubrovačke nabave soli u XVIII. stoljeću. Pomorski zbornik, knj. 8, Rijeka 1970, 666.

Što se tiče zastave koju su vili domaći brodovi za francuskog zaposjednuća Dalmacije, Dubrovnika i Boke Kotorske, u početku sam u arhivskim spisima sretao nazive: italska, talijanska i ilirska zastava. Za italsku zastavu smo vidjeli da je na dubrovačke brodove uvodi general Lauriston svojom zapovijedi od 26. XII. 1807.⁴⁹ Marmontovom odlukom od 8. III. 1810, koju izdaje u Trstu, »francuska će zastava zamijeniti talijansku u Trstu, Dalmaciji, područjima Dubrovnika i provinciji Boki na javnim zgradama, utvrđenjima i u lukama poglavito na trgovačkim brodovima.«⁵⁰ Tako da od tada dubrovački brodovi viju francusku zastavu. Dubrovački trgovac Luka Pasarević, koji šalje braceru *L'Ardito*, pod zapovjedništvom patruna Petra Palikuće, po teret žita u Barlettu, 3. VI. 1810. navodi da bracera vije ilirsku zastavu, što mu Garagnin ispravlja u francusku zastavu.⁵¹ Poddelegat Korčule Kaboga u svom izvještaju, koji g. 1812. šalje u Dubrovnik o dolasku i odlasku brodova u korčulanskoj luci, ilirskom zastavom naziva onu koju viju brodovi iz različitih dalmatinskih luka.⁵²

Dubrovački kapetani — u povodu ukinuća svoje Republike — ne samo da su imali neprilika u dalekim lukama Sredozemlja nego su se i u dalmatinskim lukama morali boriti s mnogim teškoćama. Tako je u ožujku 1808. Garagnin morao posredovati kod Dandola⁵³ u Zadru izlažući mu kako su dubrovački patruni, koji svojim trabakulama idu u Dalmaciju zbog trgovine, kad pristaju u dalmatinskim lukama, smatrani strancima, a ne kao podanici »Nj. Vel. Cara i Kralja Našeg Preuzv. Vladara.« »Budući da je dubrovačka država sada drukčija od one prve, čini se da bi bilo pravo, da oni uživaju u svim pogledima one povlastice koje uživaju podanici Dalmacije« završava Garagnin.⁵⁴

Dubrovačke pomorce i sve one koji su novac uložili u brodove francusko zaposjednuće lišilo je svih prihoda koje im je davalo pomorstvo. I nisu bili u pitanju samo prihodi, nego su veći gubitak pretrpjeli zbog toga što su im tadašnje ratne neprilike upropastile gotovo sve brodove koji su se tada našli izvan Jadrana, a i dobar

⁴⁹ O italskoj zastavi vidi članak NDN, N. Dubokovića Nadalina, Pomorska zastava Talijanske Kraljevine iz godine 1802, »Zadarska revija«, br. 1/1957.

⁵⁰ Zdravstvo i trgovina T VII 96/956 — 1810.

⁵¹ Isto 208/1950—1810.

⁵² Pomorstvo T XVII 1812 Rub 1 N. 1330. Po svoj prilici je ovdje riječ o francuskoj zastavi koja je uvedena 1810, a ne o nekoj posebnoj zastavi koja bi se službeno bila zvala ilirska.

⁵³ Vinčenco Dandolo (1758—1819), Mlečanin, po zanimanju ljekarnik. Za francuske okupacije naših krajeva generalni providur Dalmacije sa sjedištem u Zadru. Kad je Napoleon organizirao Ilirske pokrajine, u koje je ušla i Dalmacija, Dandolo se 29. I. 1810. povlači s dužnosti i odlazi na svoj posjed u Varese. Izvršio mnoge korisne reforme u političkom, privrednom i javnom životu Dalmacije.

⁵⁴ Okupacija 98—1808.

dio onih u Jadranu. Pored njihova tako teškog gospodarskog stanja oni su bili izvrgnuti još drugim nevoljama. Francuska uprava tada uvodi porez na osobni dohodak koji oni teško podnose, pa upućuju vlasti žalbe moleći je za sniženje poreza na način da budu prevedeni u niži razred. Osim brojnih kapetana i karatista između žalilaca bilo je i gruških brodograditelja. Kao razloge za sniženje poreza svi ističu teško stanje u pomorstvu.⁵⁵

2. Engleska blokada

Nakon tilsitskog mira, sklopljenog 8. VII. 1807. između Francuske i Rusije, Rusi se povlače iz Jadrana. Njih tada zamjenjuju Englezi koji nastavljaju plijeniti dubrovačke brodove, jer su u službi Francuza, svojih novih gospodara.⁵⁶ Već je Marmont svjestan smetnji koje mu na moru nanosi neprijatelj, pa 16. VII. 1807. piše Napoleonu da je »u nemogućnosti da saobraća morskim putem, otkako je neprijatelj ugrozio unutrašnje kanale...«⁵⁷ i nastoji da kroz Dalmaciju što prije sagradi cestu koja će se nazvati Napoleonovim imenom. Ali neprijatelj radi svoj posao, pa iz prosinca 1807. imamo podatak da je patrun Baldasar Pitarević, kad se nalazio na putu iz Boke Kotorske u Manfredoniju sa svojim trabakulom *S. Antonio di Padova*, bio zarobljen u Gulfu od engleske fregate. Po nalogu zapovjednika fregate brod mu je zapaljen i oduzeto 186 zlatnih francuskih luja i pola španjolske dupje.⁵⁸ Pitarević je zahtijevao da mu se izda potvrda na oduzeti novac, ali zapovjednik fregate nije na to pristao. Istinitost patrunova iskaza potvrdili su mornari Jakov Balarin, Pasko Kikilj i Antun Balović koji su se nalazili na brodu.⁵⁹ Patrun Stjepan Nemojani je u kolovozu 1808, dolazeći s peligom iz Lastova s teretom drva za grušskog brodograditelja Baldasara Krile,⁶⁰ bio zarobljen od engleskog korsara čiji je brod bio naoružana topovnjača s dva topa na

⁵⁵ Dopunji 1811/17 Contribution personnelle.

⁵⁶ Mnoge vijesti o engleskim korsarskim zapljenama dubrovačkih brodova objavio sam u radovima Naši pomorci kao engleski korsari, »Pomorstvo« br. 10/1955, 371—373 i Korčula pod Francuzima (1806—1813), Radovi Instituta JAZU, sv. 19, Zadar 1972, 341—371.

⁵⁷ F. Baras, Iz memoara maršala Marmonta. Split 1977, 243—244.

⁵⁸ Luj (*Louis d'or*) stariji francuski zlatni novac, a iz neke službene potvrde saznajemo da je g. 1810. vrijednost zlatne španjolske dopje bila 74 turske pjastre. (T XIV — 1810, 350/3811).

⁵⁹ Kako ćemo dalje vidjeti, patruni, čiji je brod jednom zarobljen, nastavljaju opet ploviti. Za Balda Pitarevića iznosim dalje podatke o njegovim kasnijim putovanjima i još jednoj zapljeni.

⁶⁰ Krile je stara brodograditeljska obitelj u Gružu (predjel Lapad). Na crtežu iz g. 1811. koji ovdje objavljujem označeno je i njihovo brodogradilište. Vidi o njima članak V. Ivančević, Brodogradilište Krile u Gružu. »Naše more«, br. 1/1955, 22—23.

pramcu i dva po strani. Iz Mljeta ih je do Prapatne doveo Pelješčanin Antun Bravčić, čija je gaeta bila također zarobljena, ali je puštena slobodna da izvrši taj prijevoz.⁶² Malo dana kasnije pomirbeni sudac i delegat na Lastovu Frano Gozze podnosi Garagninu izvještaj iz kojeg saznajemo da su tamo 10. VIII. 1808. u luku Sv. Petar doplovila tri broda među kojima jedna velika pulaka naoružana sa 18 topova s izvješrenom francuskom zastavom. Gozze je tamo poslao četiri mornara da bi se uvjerio da li su stvarno Francuzi. Časnik fregate mu je izjavio da je on kraljevski francuski korsar, ali da nema zdravstveni list i da su na putu iz Venecije u Krf blizu Otranta sreli engleske fregate, pa su bili prisiljeni vratiti se. S obzirom na to bilo mu je dopušteno opskrbiti se s malo namirnica. U isto doba iz Manfredonije se vratila lastovska barka s kojom je usput doputovao Dubrovčanin Ivan Kipre sa 4 mornara, čiji su pelig *La Madonna e S. Giachino*, kad je pred nekoliko dana bio na putu iz Dubrovnika s teretom voska i oprane vune za Jakin, zaplijenili Englezi u vodama Viesta. Koliko Kipre toliko njegovi mornari potvrdili su da se korsar u luci Sv. Petar poslužio lažnim imenom, jer je to pravi engleski korsar i Kipre je među njegovim plijenom prepoznao svoj trabakul.⁶³ U istom mjesecu, kolovozu, stigao je u Dubrovnik Ivan Dolinić i molio da mu se dopusti prijaviti pomorsku nezgodu za svoju braceru koju su zaplijenili Englezi pri putovanju u Jakin. Engleski korsar kap. Lepri u listopadu 1808. zaplijenio je braceru kap. Stjepana Kikilja kad je s teretom žita bila na putu iz Barlette u Dubrovnik. Izmišljeni braceri čitavu posadu osim jednog mornara iz Zatona, uputi je u Maltu. Ali protivni vjetar prisili je da se vrati i skloni u Prožuri na Mlietu. Mljetskom kančelieru Kapetaniću uspije zarobiti posadu i pošalje je u Dubrovnik. Kad je zarobljenicima istekao 21 dan kontumaca u dubrovačkim lazaretima, zdravstvena je komisija molila da se raspoloži s njima, jer su im prostorije trebale za druge osobe koje su izdržavale kontumac.⁶⁴ U listopadu iste godine

⁶¹ Riječ *corsaro*, iz talijanskih pisanih dokumenata, prevodim na hrvatski korsar ne ulazeći u pitanje ispitivanje da li se u dotičnom slučaju radi o gusaru ili piratu (v. Pom. encikl. sv. 3, Zagreb 1956, 242). Uostalom to je najvećim dijelom i nemoguće zbog pomanjkanja potrebnih podataka u tim arhivalijama za donošenje takve ocjene.

⁶² Iduće godine (1809) Stjepana Nemoianija ponovno nalazimo ukrcana kao patruna braceru *Madonna del Carmine* i spomenut ću samo dva njegova putovanja. U ožujku iz Dubrovnika plovi praznim brodom po teret u Pulju, a u travnju za Jakin s nešto tereta (oprana vuna, zečje kože). (Pom. 56-18/2, 114, 139 u HAD).

⁶³ Div. for. 242 f 187 u HAD. I Ivan Kipre, unatoč spomenutoj zapljeni, već u idućem mjesecu, rujnu, nastavlja opasna putovanja, pa ga nalazimo kao patruna peliga *La Madonna e S. Girolamo* gdje putuje u Brindisi s malo tereta (volovskim kožama i kožama od jazavaca). (Pom. 56-18/1, 397).

⁶⁴ Okupacija 2730, 2886.

pojavi se pred gradom Dubrovnikom engleska fregata koja je vukla za sobom tri zarobljena broda. Jedan od njih je bio trabakul patruna Andrije Kojakovića koji je u Albaniji bio ukrcao teret drva za francuski arsenal u Dubrovniku. Tog istog dana (28. X.), pušten od engleskog zapovjednika, dolazi u Dubrovnik patrunk Kojaković da bi ispitao mogućnost da li su vlasnici tereta drva voljni platiti 1600 kolonarskih peča⁶⁵ za oslobođenje tereta i broda. Taj iznos odredio je sam engleski zapovjednik. Idućeg jutra otišao je na brod Miho Ivanović da utanači oslobođenje tereta drva i broda. Ivanović isplati engleskom zapovjedniku zahtijevani iznos i tako oslobodi Kojakovićev trabakul i teret drva. Nakon toga drvo je bilo prodano francuskom arsenalu za iznos koji je bilo kupljeno u Albaniji.⁶⁶

Predstavnici nove francuske vlasti postavljeni po otocima Lastovu, Mljetu i Šibanu. zatim u Cavtatu, Stonu, Orebićima i drugdje, imali su nalog da o svakom, pa i najmanjem kretanju neprijateljskih brodova odmah obavještavaju generalnog administratora Garagnina u Dubrovniku. Prvi izvještaji iz početka g. 1808. koliko iz Lastova toliko iz Mljeta javljaju da se ne pojavljuju engleski korsari.⁶⁷ Ali svi brodovi koje su dubrovački trgovci poslali s robom u Jakin i Rijeku, zaustavili su se pod Korčulom, jer je neprijatelj opkolio Pelješko-korčulanski kanal. U svojoj predstavi upućenoj 16. II. 1809. Garagninu dubrovački ga trgovci mole da posreduje kod divizijskog generala Clauzela, da pošalje u Korčulu dvije topovnjače koje bi oslobodile te brodove i dopratile ih do Makarske ili Šplita. Bilo je udovoljeno njihovoj molbi.⁶⁸

Lastovo, kao jedan od najudaljenijih otoka pod francuskom okupacijom, stalno su uznemirivali neprijateljski brodovi. U Vlahu Kabogi Marinovu⁶⁹ Francuzi su imali odanog pomagača u otjerivanju korsarâ i sprečavanju njihova djelovanja na tom otoku. Maršal Marmont svojim dekretom izdanim u Zadru 7. I. 1809.

⁶⁵ Kolonarska peča je španjolski novac kojim se vrlo mnogo računalo u Dubrovniku. Senat još je g. 1804. propisao vrijednost od 3 dukata i 24 grošeta (C. r. 210—1804, 105).

⁶⁶ Div. not. 147. 100—100 v; Okupacija 1808, 1926, 1988, 2051; Div. not. 147, 102 v; F XII—1809, 17/321.

⁶⁷ Čini se da je Mljet već otprije bio ozbiljno ugrožen pristajanjem engleskih brodova u njegove luke, jer je mljetski kančeljer Petar Kapetanić čak 7. XII. 1807. isposlovao od generala Lauristona pismo kojim mu javlja da je predložio glavnom generalu Marmontu da se Mlječani oslobode od rada na Napoleonovoj cesti kako bi mogli braniti svoje mjesto od neprijatelja i ne dopustiti Englezima pristajanje u lukama. Kapetanić se znao tim pismom i te kako služiti još u travnju 1808. kad su mu inženjeri za gradnju ceste tražili radnike. Nije htio udovoljiti njihovu zahtjevu, pa se Ivan Luka Zuzeri, delegat za gradnju ceste, našao u velikoj neprilici i to Lauristonovo pismo nazva »una carta fattale«. (Putevi 1812, Rub 1—2, Tit X No 9).

⁶⁸ F VII—1809, 58/729, 69/1120, 75/1212.

⁶⁹ V. Ivančević, Korčula pod Francuzima... bilješka 51.

imenuje ga guvernerom Lastova. Ovlašćuje ga da ustroji Narodnu stražu.⁷⁰ Njemu podvrgava sve organe vlasti na otoku, a posebno mu daje sva ovlaštenja pri otjerivanju korsarâ iz lukâ Lastova. Određuje mu visoku plaću od 2400 franaka na godinu. Istog dana Marmont izdaje tiskani oglas kojim Lastovčanima zabranjuje svaki doticaj s neprijateljskim oružanim brodovima pod prijetnjom smrtno kazne. Taj oglas je bio objavljen na Lastovu 22. I. U istoj godini 1809. vodila se sudska rasprava protiv nekoliko optuženih Lastovčana što su imali doticaja s neprijateljem u prošloj godini 1808. Među njima se nalazio Frano Gozze, dotadašnji pomirbeni sudac i delegat na otoku Lastovu. Gozze je bio osuđen na godinu i pol dana zatvora u tvrđavi Sv. Lovrijenac, koja mu je pretvorena u kućni zatvor u gradu. On i ostali optuženi izmakli su smrtnoj kazni, jer su zločin počinili prije objave spomenutog oglasa. Gozze je odsjedio u kućnom zatvoru gotovo čitavu kaznu. Na njegovu molbu Marmont mu je oprostio ostatak od četiri mjeseca.⁷¹

Na kraju godine 1808. mnogi dubrovački brodovi plove do suprotne italske obale. Neki nose različitu robu iz dubrovačkih lazareta, a najviše ih plovi praznih, pa tamo krcaju poglavito žito i sol za Dubrovnik. Kad je 14. XI. 1808. patrola Ivan Grmoljez sa svojim peligom *S. Antonio di Padova* plovio prazan u Barlettu, ukrcao je u Dubrovniku šest mornara rodom iz tamošnjih krajeva. Njih su bili zarobili Englezi i u Dubrovnik ih je doveo patrola Kostopeč na čiji su se brod ukrcali kad se vraćao iz Krfa. Pelig *L'Ardito*, pod zapovjedništvom kap. Petra Radmillija Nikolina, na putu iz Trani u Krf s teretom žita, zaplijenila je u prosincu 1808. engleska fregata i uputila u Maltu. Ali ih na putu snađe takvo nevrijeme da je posada bila prisiljena napustiti pelig i ukrcati se u mali čamac. Poslije tri dana i tri noći lutanja more ih izbaci na Krf.⁷² Patrola Nikola Grgurević sa svoja tri mornara (Antunom Litricom, Antunom Lopizićem i Markom Lapšijom) dolazeći iz Krfa stigao je 21. XI. 1808. u dubrovačke lazarete s brodom patrola Antuna Megole. Grgurevićev brod je bio zaplijenio engleski korsar. Međutim se patrola Grgurević po dolasku u Dubrovnik brzo snalazi. Ukrca se sa spomenuta tri mornara na braceru *La Maddona del Carmine* i nastavlja ploviti s praznim brodom u Pulju.⁷³

Antun Saltarić iz Rijeke Dubrovačke, patrola peliga *Maddona di Rosario*, pri kraju g. 1808. bio je noću u jednoj uvali Šolte napadnut od engleskog korsara. Međutim kako je teret ukrcan u Trstu već otprije bio iskrcan u Zadru i Splitu, korsar je s broda uzeo

⁷⁰ Kakvu je važnost Marmont pripisivao Narodnoj straži uspostavljenoj od Trsta do Kotora, vidi se iz njegovih Memoara. (*F. Baras*, n. dj. str. 157).

⁷¹ Vanredni poslovi 1 i 2 F XVI—1809; Isto F XVI—1809, 316; F XIV—1810, 69/792.

⁷² Div for. 244 f 108 v u HAD.

⁷³ Pom. 56-18/2, 23, 25, 31 u HAD.

samo nešto malo opreme. U posadu nije dirao, a ostavio joj je i brod. Naručiteljev soprakarik Ivan Gaetano Gamera, htijući iskoristiti tu priliku, nagovorio je patruna Saltarića, da organima vlasti u Hvaru prigodom prijave pomorske nezgode lažno izjavi da je u času korsareva napada brod bio krcat tereta koji mu je oduzet. I naručiteljev zastupnik Konstantin Patti, kasnije u Dubrovniku, naložio je Saltariću da prijavi pomorsku nezgodu na isti način kako bi u Trstu naplatio osigurninu za robu koju je navodno neprijatelj zaplijenio. Ali po nalogu policijskog komesara brzo su se našli u zatvoru u Trstu. Saltarić se opravdava da je po vozarskom ugovoru u svemu bio ovisan od naručitelja, pa je tako za cijelo putovanje radio sve ono što mu je on naređivao. Nema podataka koliko je njihov zatvor trajao i zašto su se i kako našli u Splitu, također u zatvoru. Ali iz tog splitskog zatvora pustili su ih austrijski partizani i u siječnju 1810. raspisana je potjera za njima.⁷⁴ Komesar policije Frezza u veljači uspijeva saznati da se Saltarić skrivao kod svoje obitelji u Rijeci dubrovačkoj, dok mu se nije pružila prilika da se 2. II. ukrca za mornara na brod patruna Luke Bone i otpuče u Brindisi, a Gamera u Veneciju.⁷⁵

Korsarenje neprijateljskih brodova bilo je pojačano tako da se Nikola Maslač, koji je 19. I. 1809. dolazio brodom iz Kotora, nije osjećao sigurnim nastaviti putovanje. Zaustavio se u Dubrovniku i htio iskrcati teret vune, ali ga generalni administrator ne oslobađa plaćanja carine koju će morati platiti kad bi ponovno ukrcao teret. Neprijatelj se sve češće viđao i oko Lastova, tako da se tamošnji guverner Vlaho Kaboga Marinov 21. I. osjeća opkoljen od korsarskih brodova. Korsar iskrcava na Lastovu šest članova svoje posade da love tamošnju stoku, ali pod prijetnjama stanovnika bez uspjeha se vraćaju na brod. Englezi su 11. II. Bertonu Tocco zaplijenili teret koji se sastojao od bačava, obruča i dasaka, i to kasnije prodali nekom Lastovčaninu. Tocco je tražio da mu se sve to vrati, kao i kosnik i jedro broda što se nalazi kod Panipera u Lastovu. Lastovom, koje je udaljeno na pučini i slabo branjeno, Englezi se rado i često služe, da se riješe balasta koji im predstavljaju posade zaplijenjenih brodova, pa dok brodove i njihove terete odvođe sa sobom,

⁷⁴ Tako imamo policijski osobni opis 22 godišnjeg dubrovačkog patruna Antuna Saltarića Josipova iz početka 19. st. i što je još zanimljivije opis njegove odjeće. Opis glasi: »Connotati Personali di Antonio Saltarich di Giuseppe nativo di Ombla Terra di Ragusi, dell'età di anni 22 circa, di statura ordinaria, di capigliatura castagna, di fisionomia generale, di fascia lunga, di occhi neri, di bocca e naso proporzionato Vestito, con camicia di tela fina, con braghe lunghe di nanchin, con gilet a righe rosse, con veladon di panno cenerin con bottoni, con croatta di seta nera al collo e con capello tondo di panno nero in testa«. (F XII—1810, 26/481). Za osobni opis kapetana duge plovidbe Antuna Stahorovića Antunova iz Majkova iz g. 1810. vidi F XVI—1810, 377/3696.

⁷⁵ F XII—1809, 17/321; F XII—1810, 26/481.

posadu često iskrcavaju na otok i ostavljaju je dalje na brizi Fran-
cuza. Osim Gian Battistu Ronetta Englezi su u ožujku iskrcali
na Lastovu i posadu zaplijenjenih triju trabakula, koju tamošnji
guverner šalje u dubrovačke lazarete. Na Lastovu je 30. III. engleski
korsar iskrcao također patruna Drakulića s tri mornara i kad su
bili na putu u Dubrovnik pobjegli su na Pelješac, iako ih je straža
pratila.⁷⁶ Neprestano pritjecanje tih pomoraca zadavalo je brigu
lastovskom delegatu Kabogi i zbog njihove prehrane, jer je pučan-
stvo u tome bilo suzdržljivo i zahtijevalo je da mu se hrana una-
prijeđ plati. Međutim Kaboga nije imao sredstava za to, pa po-
mišlja da bi se mogle obvezati bratovštine da one preuzmu na
sebe taj trošak, tim više kada je te godine na otoku vrlo dobro
rodilo žito, ulje i vino. Međutim bratovštine — piše Kaboga —
ne čine nikakvo milosrdno djelo; ako upravljačima preostane neki
iznos, oni ga ulože u popločavanje trga ispred crkve ili u gradnju
oltara. Garagnin podupire u tome Kabogu, jer spomenuti radovi
po njegovu mišljenju nisu važni, pa mu piše neka im kaže u nje-
govo ime da bi bila zaslužnija stvar kad bi pomogle pomorce
zarobljenike nego što troše novac u te suvišne i beznačajne stvari.⁷⁷

Kabogini izvještaji iz Lastova puni su vijesti o kretanju nepri-
jatelja. On osim oružanih neprijateljskih brodova, kojih zna pone-
kad biti čak do 30, opaža živ promet i trgovačkih brodova koji u
pratnji ratnih brodova plove bilo prema zapadu bilo prema jugu.
To su pravi konvoji, jer 10 velikih brodova (*bastimenti quadri*)
koji plove prema zapadu prati jedna fregata. Prvih dana svibnja
1809. Kaboga javlja da su u Gulfu vidjeli čak 20 brodova koji
plove prema zapadu u pratnji dvaju ratnih brodova, za koje se
pretpostavlja da su jedna fregata i jedan brik. Često Kaboga vidi
kako neprijateljski brodovi tegle za sobom zaplijenjene trabakule
i druge brodove. U rujnu se jedan neprijateljski brod zalijeće u
pustu uvalu njegova otoka i otima lastovsku barku punu drva.
Tada na pučini Kaboga vidi tri velika broda i dim iza njih, pa
pretpostavlja da su zapalili plijen.⁷⁸

Da bi se pomorci mogli obaviještavati da li su na vidiku
neprijateljski brodovi i gdje se nalaze, po nalogu divizijskog gene-
rala Clauzela, na Lapadu je u ožujku 1809. podignut još jedan
signalni jarbol. Na tome je radio proto Krile.⁷⁹

Nisu osamljeni događaji da zaplijenjeni brodovi pobjegnu
korsaru te da se spase i doplove u određenu luku. Takav primjer
imamo s patrolnom Tutmanom, čiji je pelig, kad se nalazio na

⁷⁶ Zdravstvo i pomorstvo F VII—1809, 25/275, 41/511, F VII—51/639,
52/640, F VII—53/641, F VII—61/1120, 74/1201, F VII—84/1343, 1348,
F XIII—1809, 62/534.

⁷⁷ Molbe 1809, F IV—98/1811.

⁷⁸ Dnevne prijave 1809, F XIII—131/1127, 252/2012, 369/2884, 353/3737,
427/3307.

⁷⁹ F I—1809, 174.

putovanju iz Brindisija s teretom žita u Dubrovnik, zaplijenio engleski šambek, ali mu je Tutman pobjegao i 19. III. sretno do- plovio u Dubrovnik.⁸⁰

Neprijateljski korsar je napadao dubrovačke brodove i na suprotnoj jadranskoj obali. Bilo je više takvih događaja od kojih sam jedan već objavio,⁸¹ a evo još jednog. Vinko Vilenik i Stjepan Vokativ su se bili obavezali da će francuskoj upravi u Dubrovniku dobiti uzastopno tri tereta soli iz Barlette uz utanačenu cijenu s pulakom *Costanza* pod zapovjedništvom kap. Petra Ivanovića. Kad se dana 24. III. 1809. ta pulaka nalazila prazna s posadom od 14 ljudi i 2 putnika na putu iz Monopolija u Barlettu da pre- uzme teret soli, neprijateljski korsarski brik napao je topovskom vatrom nju i još tri trabakula krcata žitom. Sretnim slučajem spasila su se sva četiri broda u luku Bisceglie. Kap. Ivanović, znajući da će mu trebati potvrda o tom događaju, priskrbi je od tamošnje vlasti. Spomenuti brodari pulake dostavljaju tu potvrdu Garagninu ne bi li se pomoću nje oslobodili dalje dobave soli. Naime, u međuvremenu je sol poskupjela, pa je utanačeni ugovor bio nepovoljan za njih i oni su ga htjeli raskinuti izgovarajući se opasnošću koja prijete brodovima od neprijateljskih napada. Ali Garagnin na to ne pristaje navodeći posve ispravno da kad bi cijena soli bila snižena, ta razlika bi išla u njihovu korist i vlada bi bila dužna platiti utanačenu cijenu.⁸²

Francuski upravljači u Dubrovniku bavili su se mišlju da osposobe neki brod koji bi obavljao korsarenje. Cilj im je bio da zaštite trgovinu do Trsta i Rijeke, a nema dvojbe da su usput mislili i na korist od zaplijenjenih brodova i njihovih tereta. Zato su u prosincu 1808. osnovali društvo čija je glavnica bila podijeljena u 30 dionica. Po svoj prilici su ideju dali francuski vojnički krugovi, jer ih ima među upisnicima dionica. Međutim najviše dionica su upisali tadašnji istaknuti dubrovački brodovlasnici i trgovci. Između družinara izabrana su tri direktora koji će tim poslom upravljati. To su bili Baldasar Trojani, Joakim Devoulex i Ivan Golubović. Namjeravali su kupiti neki šambek otomanske izgradnje, dug 60 noga po kobilici, koji se nalazio u Boki Kotor- skoj. Zapovjednik tog korsarskog broda trebao je biti Francuz kapetan Rebafo. U veljači 1809. zaista su u Boki Kotorškoj kupili šambek od kapetana Dmitra Candarija iz Odesse i doveli ga u Gruž, gdje je temeljito popravljen. Nabavna cijena i troškovi po- pravka iznosili su 31.605 pjastara. Na popravku je radilo više gruških brodograditelja, a u nekih od njih se nabavljala potrebna građa. Tako se spominje Cvijeto Vilenik, Pilato, Denotta, Baldasar Krile, Luka Jugović, Nikola Radić, Antun Šutić, Luka Šutić, Stje-

⁸⁰ F XIII—1809, 135/1161.

⁸¹ V. Ivančević, Francuska osuda posade dubrovačkog broda g. 1811. »Naše more«, br. 2/1972, 78—79.

⁸² F III—1809, 76/2252.

pan Krile.⁸³ Marmontovim dopuštenjem brod su nazvali *Duca di Ragusa*. Direktori šambeka zahtijevali su da Trgovačka komisija izabere tri vještaka koji će utvrditi potrebnu opremu, da se osposobi šambek. Tri izabrana vještaka bila su Petar Radić, Baldasar Lučić i Karlo Costa. Po cijeloj dubrovačkoj državi tražili su glavni jarbol koji je nedostajao šambeku i predložio lučkom kapetanu, da se uz plaćanje preuzme prednji jarbol brigantina *La Rondinella* koji se nalazio u gruškoj luci raspreamljen, nasukan, pun vode i u tom stanju nesposoban isploviti iz luke bez velikih popravaka. Garagnin ih upućuje da je za to potrebna suglasnost s vlasnicima, jer vlada ne može silom oduzeti tuđe vlasništvo. Budući da nikako nisu mogli naći potreban jarbol pomislili su da im za to može poslužiti standarac na koji se na Placi podizala zastava. Stoga su molili Garagnina da im ga pozajmi, a oni će ga vratiti. Garagnin udovoljava toj molbi tako što postavlja rok od četiri mjeseca u kojem moraju vratiti drugi sličan standarac onome koji im se sada ustupa. Trebao im je i košni nastavak, pa su molili dopuštenje da za to mogu u Platu (u Župi) posjeći čempresovo stablo. Kako ćemo kasnije vidjeti, potrebno drvo za popravak šambeka bilo je uzeto gruškom brodograditelju Baldasaru Krilu. Već spomenuta trojica direktora toga šambeka Baldasar Trojani, Joakim Devoulex i Ivan Golubović⁸⁴ u svibnju 1809. bili su zaduženi da tom brodu nađu posadu. Tu su zadaću povjerali kap. Luki Pilatu i molili su Garagnina da Pilata opskrbi preporukama za Mljet, Žuljanu, Orebiće i drugdje kako ne bi imao smetnja pri svom radu. Budući da Pilato nije mogao skupiti posadu na dubrovačkom području, Joakim Devoulex je otišao u Boku Kotorsku ne bi li je tamo našao.⁸⁵

Iz pisma koje u srpnju 1809. jedan od družinara Francuz Grgur Gauttier upućuje ostalim družinarima saznajemo za zanimljivu vijest da taj pothvat nailazi na velike teškoće. On optužuje Dubrovčane da su bili slabo aktivni, da su brod opremali s apatijom i završili tek poslije šest mjeseci, da većina njih još nije uplatila ni polovicu novca, da su širili lažne vijesti o skupljenoj posadi koja bi navodno bila nesposobna itd. Već u ožujku 1810. nalazimo oglas da spomenuta trojica direktora stavljaju na dražbu šambek, čije ime ne kažu, nego ga pobliže označuju samo tako da je usidren u gruškoj luci. Ali nema dvojbe da je to šambek *Duca di Ragusa* s kojim su htjeli korsariti. Međutim, prva dražba nije uspjela,

⁸³ Div. for. 243 f 191; 250a f 233 v, 235, 236; 252 f 22b.

⁸⁴ Trojani i Golubović za doba Republike bili su veletrgovci žitom. (V. Ivančević, Pomorsko-trgovinske veze starog Dubrovnika s rusko-crnomorskim lukama. Pomorski zbornik knj. 5, Zadar 1967). Posebno o Trojaniju vidi V. Ivančević, Baldasar Trojani. Dubrovački veletrgovac na razmeđu 18. i 19. st., »Naše more«, br. 1/1971.

⁸⁵ F VII—1809 47/580, 65/935, 121/1978, 122/2055; F X — 1809 69/723, 119/1154.

pa je za 31. III. urečena druga s olakšicama u plaćanju. Naime, jedna trećina svote će se odmah platiti, a za ostale dvije trećine daje se poček od tri mjeseca uz pogodno jamstvo. Na toj drugoj dražbi šambek je kupio Ivan M. Pasarević za 6760 pjastara.⁸⁶ Tako je s neuspjehom završio taj dubrovački pokušaj da se opremi brod za korsarenje.

No bilo je brodova koji su korsarili u korist Francuza.⁸⁷ Jedan od tih, pelig *Il Feroce*, pod zapovjedništvom kap. Karla Casinellija, italske zastave, s posadom od 42 člana, naoružan s jednim topom i određen za korsarenje u Jadranu, nalazio se u lipnju 1810. u luci Sv. Petar na Lastovu. Tu ga bezuspješno napadne engleski korsar, u čijem sastavu su bila tri broda (goleta, scapavia i bovo). Osim što se italski korsar branio došla mu je u pomoć i domaća Narodna straža. Garagnin je pohvalio Lastovčane, a njihov guverner Kaboga izdao je posebni oglas pun hvale za njihovo hrabro držanje pred neprijateljem.⁸⁸

U početku travnja 1809. uplovio je u dubrovačku luku trabakul kap. Nikole Casilla s teretom soli.⁸⁹ Budući da je dolazio iz neprijateljske luke Auguste, po Garagninovoj naredbi bile su poduzete sve mjere opreza da spomenuti kapetan s tim trabakulom ne isplovi iz luke. U dogovoru sa Zdravstvenom komisijom, ako je lučki kapetan smatrao to potrebnim, moglo se trabakulu zato oduzeti kormilo i jedra.⁹⁰ Na saslušanju Casillo je izjavio da se zove Nikola Casillo, da je rođen i oženjen u Dubrovniku i da dolazi iz Auguste iz Sicilije sa svojim trabakulom punim soli. Na pitanje kako se tamo našao, Casillo odgovori: »Dana 13. X. 1808. s ovim istim trabakulom otputovao sam iz Dubrovnika sa 50 bačava srdela u Barlettu za račun Miha i Mata Milkovića.⁹¹ Iskrcašvi

⁸⁶ F XVI—1810 79/778, 89/876; Div. for. 247 f 13.

⁸⁷ V. Ivančević, Korčula pod Francuzima... str. 363.

⁸⁸ F XIII—1810 212/1875 i 257/2334. Dana 13. IX. 1813. našao se u dubrovačkoj luci francuski korsarski brod *Chien* s 28 članova posade, nosivosti 13 tona, s jednim topom na pramcu, kap. Jakov Sciarle. Pošto je krstario iz Krfa do Paxoi, Parge, Otranta i Boke Kotorske, dođe u Dubrovnik. (Zdravstvo 1813, VIII, R 8, 4274/381 prilog).

⁸⁹ Prije toga, tj. 26. X. 1808. patrolnik Nikola Casillo obavio je s peligom S. *Antonio* putovanje iz Dubrovnika u Barlettu s teretom od 55 bačava slanin srdela. (Pom. 56—18/2, 432). I poslije, g. 1810. isti patrolnik zapovijeda bracerom *Fortunato*, kojom plovi u Barlettu vozeći vosak dovezen u Dubrovnik iz Budve. (Pom. 56—13/3, 240) i u Jakin s teretom slanin srdela koje su »proizvod ovog kraja«. (Pom. 56—18/3, 255).

⁹⁰ Zdravstvo i pomorstvo F VII — 1809, 88/1378.

⁹¹ To su poznati Dubrovčani nastanjeni u Barletti, koji su se bavili trgovinom na veliko. Dubrovački Senat je posebno zapošljavao Miha Milkovića u nekim svojim poslovima. G. 1799. izabrao ga je za svoga konzula u Solunu. (Vidi K. *Prijatelj*, Nepoznati portret Carmela Reggia. Anali JAZU sv. XV—XVI. Dubrovnik 1978, 245; V. Ivančević, Diplomatsko-konzularna predstavništva Dubrovačke Republike u XVIII. i XIX. stoljeću. »Pomorski zbornik«, knj. 3, Zadar 1965, 864—865.

srdele ukrcao sam 2330 tomola⁹² žita za račun Marka Tomaševića, trgovca u Dubrovniku, da ga prevezem u Herceg-Novu. Na putovanju dana 23. X. u blizini Boke Kotorske vidjeh engleski šambek kako tegli neku grčku pulaku. Kako je šambek bolje jedrio od mene po tramuntani nije mu trebalo mnogo da me stigne. Digne s mog broda pet članova posade, a postavi svojih pet i ujedno me pozove da ga slijedim. Ploveći tako četvrti dan smo stigli u Sirakusu, gdje smo se zadržali četiri dana i još tri dana kod Rta Passero zbog protivnog vjetra. Konačno 5. XI. u pratnji korsara stigao sam na Maltu, gdje su po vladinom nalogu bili zaplijenjeni trabakul, teret i sve ostale stvari osim onih za našu osobnu upotrebu. Prisilili su nas da na našem trabakulu obavimo kontumac od 30 dana.

Od trenutka kad sam bio zarobljen, jedina mi je želja bila da pobjegnem iz neprijateljskih ruku. Budući da mi to nije bilo moguće, morao sam ga slijediti sve do Malte, gdje su sve moje brige bile ili da pobjegnem ili da skupim dovoljno novaca, pa da otkupim svoj trabakul i vratim se u domovinu. Na svoju sreću, a njihovu nesreću, našao sam na Malti svoje zemljake koji su mi pozajmili neki iznos novca, tako da sam uspio skupiti 1200 kolonarija⁹³ s kojima sam otkupio svoj trabakul.

Prebrodivši tako tu zapreku, pojavila se druga još veća, naime naći načina kako se osloboditi iz neprijateljskih ruku i vratiti se u domovinu. Moji zemljaci mi savjetovaše da u Malti potražim konzula otomanske Porte koji izdaje propusnice brodovima s jeruzalemskom zastavom vrijedne samo za jedno putovanje do Rijeke ili Trsta uz uvjet da moram promijeniti prezime Casillo u Vassilli, da bi tako sličilo grčkom prezimenu i zbog toga što takve propusnice nisu mogle biti izdane drugima, nego samo otomanskim podanicima. Dobivši spedicije od turskog konzula za koje sam platio 20 kolonarija, isplovih iz Malte 4. III. 1809. s osam mornara i putnikom Dubrovčaninom Petrom Vojvodićem. Da bih prevario englesku vladu i da bih zbog straha pred korsarima upoznao pravac putovanja, smatrao sam uputnim da pođem u Augustu, kako to rade austrijski brodovi, i tu da ukrcam teret soli, jer sam znao da u tome Dubrovnik oskudijeva i da ću učiniti uslugu vladi ako donesem soli. Pri tom sam učinio lažni zdravstveni list kao da idem u Rijeku, to tim prije što mi jedan od mojih mornara Dubrovčanin Nikola Burđeles ponudi da će mi pozajmiti novac za kupnju soli. Došavši idućeg mjeseca u Augustu, ukrcao sam 143 salme⁹⁴ soli i uputio se po promjenljivim vjetrovima ne baš mnogo

⁹² Tomolo je bila mjera za žito u Napuljskoj Kraljevini i odgovarala je 55.54 litara.

⁹³ Kolonarij je isto što i kolonarska peča. Taj posljednji naziv se češće upotrebljavao. Vidi bilješku 65.

⁹⁴ Salma je mjera kojoj se u Siciliji između ostalog mjerila i sol. Sicilijanska salma težila je 276.66 litara.

povoljnim. Pretrpio sam i oluju te sam bio prisiljen baciti u more oko 15 salma tereta. Zatim sam se sklonio pod Krfom i usidrio u pustoj uvali zvanj Bijeli Rt, gdje sam proveo jednu noć. U Valoni 4 dana, a isto toliko u Baru, gdje sam čekao pogodno vrijeme da bih se dočepao svoje domovine Dubrovnika. I zaista, gospodin Bog, uslišavši moje molitve i cijele posade, učini lijepo vrijeme i po južnom vjetru isplovih iz Bara i oko pola noći stigoh u luku Dubrovnik s mojim trabakulom i posadom, a da nisam vidio ni sreo bilo koga za mog putovanja.«

Kančeljera Zdravstvene komisije koji je sastavljao ovaj zapisnik zanimalo je da li su kapetan ili posada kupili engleske kolonijalne robe ili rukotvorina na Malti ili Siciliji, pa na njegov upit kapetan je odgovorio: »Znam, da je to zabranjeno. Međutim u Augusti mornari su za svoju pakotilju kupili oko 150 metli i 200 zemljanih lonaca.« Kapetanov iskaz su potvrdili kao istinit i potpisali kao svjedoci, budući da su s njime bili na brodu od odlaska iz Dubrovnika dva mornara, i to Josip Bogetić, rodom iz Rijeke dubrovačke ali nastanjen u Dubrovniku, i Tommaso Cazzuola, Denovljanin nastanjen i oženjen također u Dubrovniku.

Iz kapetanovog iskaza i iz donesenih isprava s Malte vlast je saznala mnoge njegove smicalice kojima se poslužio da bi se oslobodio engleske zapljene, pa je stoga prema njemu bila vrlo nepovjerljiva. On je na Malti — kako smo vidjeli — svoje prezime promijenio u Vassilli i dubrovačku zastavu u jeruzalemsku. Poduzimajući protiv kapetana mjere kao protiv prekršitelja francuskih naredaba izdanih protiv engleske blokade, vlast je naredila da se popišu sve stvari koje se nalaze na brodu. Tako imamo sačuvan zanimljiv inventar jednog od dubrovačkih brodova iz početka 19. st., pa ga donosim u cjelini u talijanskom izvorniku.⁹⁵

Inventario del Trabacolo nominato *Panaji* comandato dal Patron Niccolò Vasili con bandiera Gierusalemme proveniente da Malta e Lagosta

Il corpo del Trabacolo della portata in Tonellate 90 circa
Un timone, due alberi en un bastone di Flocco

Dodeci sartie	12
Tre ancore	3
Due Gominette usate	2
Un provese vechio	1
Quattro penoni	4
Una vela di demezzo usata	1
Una vela di Majistra vechia e stracciata	1

⁹⁵ Zdravstvo i pomorstvo 1809, F VII 114/1689.

Una detta a mezza vita	1
Due polacroni usati	2
Una tenda di coperta vecchia	1
Due tende di parasole per fuori bordo vecchie	2
Un Fogone	1
Tre barili vuoti usati	3
Una menzarola d'acqua	1
Due carattelli d'acqua vecchi	2
Una barca	2 [?]
Sei remi della medesima	6
Quattro remi del Trabaccolo	4
Due Alzanelle usate	2
Quattro scotte e Trozze	4
Un argano con le sue Aspe	1
Tre pignatte di Terra per uso del trabaccolo	3
Un Trepiede	1
Una Tromba di stentina	1
Un ferro della barca	1
Un boccale di latta	1
Un piatto di latta	1
Tredici piatti piccoli negri di terra	13
Un detto grande bianco di terra	1
Un detto di legno	1
Un fanale di camera	1
Un detto di prova	1
Dieci storre usate	10
Tre vasi di Terra	3
Quattro ampoletti di 30 secondi e di 15	4
Un loh col suo molinello	1
Una carta di navigazione	1
Una secqua piccola	1
Un vaso d'olio di latta	1
Una incerata di buccaporta usata	1
Due Bozzelli d'argagnio	2
Cinque pale di legno usate	5
Ragusa li 27 Aple 1809	

Niccolo Vassilli
Antonio Cunicich

U vezi s gornjim inventarom napomenut ću da je Lagosta ovdje Augusta luka u Siciliji. Za trabakul od 90 tona, što je u stvari manji brod, gornji inventar je priličan. Skrenut ću pažnju na plovidbenu kartu, koje inače nisu mnogo česte u inventarima dubrovačkih brodova.⁹⁶ Između stvari pronađenih na brodu bilo je 383 zemljanih lonaca, 20 slamnatih okruglih šešira i 102 metle. Tu robu skupa s brodskom opremom lučki je kapetan dao prenijeti u carinarnicu i uskladištiti na otvorenom, ograđenom i zaključanom mjestu, čiji ključ je predan cariniku. Antun Kuničić, koji je uz kapetana supotpisao inventar, imenovan je za čuvara sve te robe i broda, i odrediše mu plaću od 70 groša na dan. Na kraju po ovlaštenju »vojvode Dubrovnika« (Marmonta) morali su vratiti Casillu trabakul sa cijelom njegovom opremom.⁹⁷

Godine 1811. Casillo je patrolu trabakula S. Antonio, kojim plovi u Pulju po teret. Iz iskaza brodograditelja Ivana Bračanina iz Gruža — koji je bio ukrcao na tom brodu kao mornar — prigodom saslušanja u Dubrovniku 11. V. saznajemo da je i tada neprijatelj zarobio Casillov brod i odveo ga na Vis.⁹⁸ Casillo će g. 1812. ponovno doživjeti nezgodu. Nalazeći se u Krfu s trabakulom punim soli, a iz bojazni da ga neprijateljski vojni brodovi ne zarobe, kojih je toliko mnogo da opkoljuju taj otok, on ostavlja trabakul i teret u Krfu. S malim čamcem svog trabakula skupa sa 11 članova posade vraća se u Dubrovnik. Čamac je bio slab, pa je na putu propuštao vodu. Ipak su u tri dana, tj. od 21. do 24. srpnja iz Krfa stigli u Budvu. Došavši u Dubrovnik, Casillo moli Zdravstveni ured da bi mu priznao kontumac učinjen u Budvi, jer je ta luka pod nadležnosti Dubrovnika. Namjeravao je kasnije, kad se more očisti od neprijateljske opasnosti, poći u Krf uzeti trabakul i teret. I zaista dana 9. IX. s tim istim čamcem skupa sa sedam mornara putuje u Krf.⁹⁹

Dubrovačka je Republika od davnine imala političke veze s Austrijom, a polovicom 18. st. spominje se prvi austrijski konzul u Dubrovniku. Od 1805. do dolaska Francuza u Dubrovniku tu je službu obavljao Ivan Timoni.¹⁰⁰ O njegovu djelovanju za francuskog zaposjednuća nailazim na samo jedan podatak iz kraja g. 1808. (31. XII.) kada izvještava francusku vlast da je austrijski patrolu Gosteci u prolazu ukrcao 3 Dubrovčanina koja su bila zarobljena od korsara s tim da ih iskrca u nekoj luci njihove domovine. Posreduje da bi spomenuti patrolu bio oslobođen pla-

⁹⁶ V. Ivančević, Plovidbene karte na starim dubrovačkim brodovima. »Naše more«, br. 3/1956, 218—219.

⁹⁷ Zdravstvo i pomorstvo 1809, F VII 104/1689 prilog N. 2221; F VII 106/1724.

⁹⁸ Pom. 56—18/4, 248. F VIII—1811, R 5 N. 1450 prilog.

⁹⁹ Zdravstvo 1812, R 1—4, Tit. VI, 111, 2834; Pom. 56—18/5, 162.

¹⁰⁰ I. Mitić, Predstavnici stranih država u Dubrovniku za vrijeme Republike. »Pomorski zbornik«, knj. 4, Zadar 1966, 392.

ćanja zdravstvenih pristojbi.¹⁰¹ Dana 2. svibnja 1809. Timoni sa tri člana pratnje ostavlja Dubrovnik i s mistikom *La Necessità* pod zapovjedništvom patruna Josipa Štuka sa Pelješca putuje u Rijeku. Poslije 13 dana putovanja 15. V. Štuk stigne u Rijeku i pod lazaretima iskra konzula i njegovu pratnju. Istog dana s praznim brodom uputi se Štuk natrag u Dubrovnik opskrbljen dvjema propusnicama: austrijskom i od engleskog konzula. Kad se 30. svibnja nalazio usidren na žalu Sv. Nedija na Hvaru, gdje se sklonio od protivnog južnog vjetra, bi iznenađen od jednog naoružanog broda koji mu oduze mistik i odvede njega i brod u Vis. U tom su se času ostala tri mornara nalazila na obali.

Antun Pugliesi i Božo Drašković (koji su bili vlasnici tri četvrtine oduzetog broda, dok je jedna četvrtina pripadala kapetanu Štuku) dana 7. VI. upućuju Garagninu molbu da bi delegatima na Visu preporučio čim nešto saznaju o tom brodu neka upotrijebe sve svoje znanje kako bi vratili natrag brod, koji je bio u parlamentarnoj službi i zbog toga nije mogao biti zarobljen od neprijatelja. Vicedelegat s Visa javio je da se korsar zove kap. Lazar Arbanas i da je vijao englesku zastavu. Nadalje da je na zaplijenjenom brodu bio samo patrolnik koji je zadržan kao zarobljenik. Nakon nekoliko dana korsar mu je postavio uvjet ako želi imati svoj brod da treba platiti 50 cekina. Patrolnik je to prihvatio, otputovao u Dubrovnik i nakon kratkog vremena vrati se s novcem, isplati korsara i tako dođe ponovno do broda kojim isplovi u Dubrovnik, gdje stiže 29. VI.¹⁰²

Iz izvještaja stonskog delegata saznajemo da je u svibnju 1809. tamo stigao patrolnik Nemojani sa pet mornara, dok mu je trabakul zaplijenio neprijatelj. Iako nisu imali doticaja s neprijateljem, ipak ih je delegat za svaki slučaj stavio pod pasku.¹⁰³

Dana 4. V. obavijestili su Garagnina da neprijateljski ratni brik i kosarski brod, oba pod engleskom zastavom, ulaze u luku Molunat. On odmah nalaže nadležnim u Cavtatu da poduzmu sve potrebno kako bi Narodna straža s pučanstvom upotrijebila vatreno oružje i silu da posadu spriječi u iskrcavanju.¹⁰⁴ Kako vidimo, Englezi dje-

¹⁰¹ Okupacija 1808, 3418.

¹⁰² F XII — 1809, 310/2393; F XIV — 1809, 165, 396. Te iste godine 1809. kao i idućih godina patrolnik Josip Štuk tim istim brodom više puta plovi u Barlettu i Brindisi krcati tamo robu određenu za Dubrovnik. Iz Dubrovnika odlazi ili praznim brodom ili krcajući robu koja se tada obično izvozila iz Dubrovnika kao slanu ribu i sušene odnosno posoljene kože. (Pom. 56—18/2, 3, 4 i 5).

¹⁰³ F VII — 1809, 103/1686. U delegatovu je izvještaju naznačeno samo prezime toga patruna. Ali 9. VII. iste te godine 1809. Antuna Nemojanija nalazimo kao patruna peliga *San Antonio*. Abraham Pardo Levi molio je tada da mu se dodijeli teret soli iz Barlette koji bi doveo tim peligom u Dubrovnik i prodao ga vladi. (F III — 1809, 141/2896). Po svoj prilici to je ista osoba.

¹⁰⁴ Dnevne prijave 1809, F XIII, 210/1728 prilog.

ljuju sa svih strana, tako da za njih nema zatvorenog područja na istočnoj obali Jadrana u koje oni ne ulaze. Na otoku Mrčari kraj Lastova također u svibnju 1809. iskrcao je engleski korsar 18 zarobljenika Puljiza koje tamošnji guverner šalje u Dubrovnik.¹⁰⁵ To nije usamljen događaj kako Englezi upotrebljavaju naše otoke pod francuskom upravom da se riješe ljudi zaplijenjenih brodova. Ujedno je to i dokaz kako je uspješna njihova blokada protiv francuskog pomorskog prometa.

Kad se patrola Ivan Skobelj s bracerom nakrcanom agrumima nalazio na putu iz Rodija (luke na suprotnoj obali Jadrana) u Dubrovnik (kamo stiže 3. VI.), zaplijenio ga je i opljačkao engleski vašel. Tog Skobelja nalazim da je i prije toga, tj. 21. III. vozio teret ukljeva, krumpira i lojanih svijeća iz Kotora u Dubrovnik, a i poslije spomenute zapljene nastavlja plovidbom, pa 27. VI. gondolotom dovozi teret žita iz Barlette u Dubrovnik. Skobelj je još jednom blizu Trogira bio napadnut od neprijateljskog korsara kada mu je bila oduzeta bracara.¹⁰⁶

Zanimljive je peripetije doživio Antun Vekarić sa svojim peligom *S. Antonio*. Kad mu je g. 1808. bio sagrađen taj pelig u Korčuli, on je od tamošnjeg vicedelegata i Zdravstvenog ureda dobio specijacije i 9. VIII. otputovao iz Korčule u Bisceglie, gdje je ukrcao teret od 250 tomola žita i 150 tomola boba. Vraćajući se u Korčulu zarobile su ga u blizini Mljeta dvije engleske parance i odvedoše ga u Maltu. Već je putem do Malte tražio priliku kako da pobjegne, ali mu nije bilo moguće, jer je korsar na njegovu brodu ostavio samo njega uz pet svojih mornara, dok je Vekarićevu posadu korsar prekrcao na svoj brod. Na Malti su brod i teret proglašeni dobrim plijenom. Nezaposlen on i njegovi mornari bojao se da ga ne uzmu u englesku vojnu službu, pa je na nagovor Dubrovčanina Miha Calafiorija i drugih dubrovačkih pomoraca ponovno kupio svoj pelig. Kao prije kap. Casillo tako je i on od turskog konzula pribavio brodske isprave pod jeruzalemskom zastavom. Za kupnju broda potrošio je 80, a za brodske isprave 23 kolonarskih peča. Iz Malte 3. V. 1809. otplovio je za Augustu na Siciliji krcati teret soli, jer je znao da Dubrovnik oskudijeva njome. Odatle se austrijskim konvojem koji je pratio engleski brik uputio prema Rijeci (Senjskoj). Međutim noću 19. V. uz pogodni vjetar uspije mu kod Mljeta odijeliti se i spasiti u dubrovačku luku. I teret i brod, budući da je bio umiješan neprijatelj, trebalo je zaplijeniti. Ali je Vekarić našao poznatog dubrovačkog veletrgovca Ivana Golubovića koji je garantirao za iznos od 800 pjastara ako Marmont naloži konfiskaciju. S broda se iskrcalo u državna skladišta 130 moggija¹⁰⁷ soli, a bu-

¹⁰⁵ Zdravstvo i pomorstvo 1809, F VII, 111/1809.

¹⁰⁶ Dnevne prijave 1809, F XIII, 266/2087, 137/1204, 307/2575; Redarstvo F VIII — 1810, 41/1123/47.

¹⁰⁷ Moggio je u Dubrovniku bila mjera za sol i g. 1750. težio je 39,712 kg. Bila su dva moggija («mali» i «veliki») koja su različito težila.

dući da je Vekarić oslobođen svake odgovornosti, sol mu se platila po redovitoj cijeni i mogao je brodom poduzeti dalja putovanja. S obzirom na to već u kolovozu Vekarić moli da mu se dopusti poduzeti jedno putovanje u Barlettu i dovesti teret soli. Ali generalni administrator mu odbija njegov zahtjev s napomenom da je neprihvatljiv u tom času.¹⁰⁸ To Garagnin čini istog dana kada druga dva patruna, Ivana Skorsura i Nikolu Kazalija, šalje u Barlettu uzeti sol. Valjda se još sumnjalo u Vekarićevu nevinost u vezi s engleskim korsarom. Nakon toga patrun Vekarić tim istim peligom u g. 1812. plovi jednom u Jakin, a drugi put u Senigalliju, vozeći oba puta tamo slane ribe. Krajem kolovoza vraća se tim peligom iz Senigallije u Dubrovnik. Teret mu se sastojao od različite robe (konopa, tkanine, platna, lana, tanjura, vrčeva i dr.), a većinom od crijeva i opeka te je bio određen za Korčulu i Dubrovnik. Na putu ga je zarobila engleska fregata i odvela na Vis. Brod i teret su zadržali, a pustili su njega, mornare i jednog putnika. Neka tamošnja barka prebaci njih 12 u Trpanj i odatle se upute u Dubrovnik izdržati kontumac od 21 dan kojem su podložni svi koji dolaze s Visa.¹⁰⁹

Oko sredine lipnja 1809. pod lazarete stiže s Lastova bracara sa 13 osoba koje su Englezi bili zarobili. Kad je u listopadu 1808. isto tako na Lastovu engleski brik iskrcao posadu sa dvije zaplijenjene bracere, čitav otok je bio stavljen pod kontumac od 21 dan. Francuzi su neprestano imali brige oko mornara iskrcanih s brodova koje je neprijatelj plijenio. Tako u studenom 1808. vlasnik peliga *Il Diligente* Ivan Messi izvještava Garagnina da je engleski korsar na njegov pelig ukrcao nekoliko talijanskih mornara i da sada na njegovu brodu izdržavaju kontumac. Međutim želeći uposliti svoj pelig, za koji već ima cijelu posadu, moli da se ti mornari, koji nisu pogodni za njegovu posadu, iskrcaju s njegovog broda u dubrovačke lazarete.¹¹⁰

U mnogim zapljenama izvršenim od engleskih korsara na dubrovačkom području razumljivo je da su često stradali i bokeljski brodovi, kako se to razabire iz tih nekoliko primjera. S prčanj-ske bracere patruna Marka Miletića, koji je iz Korčule prevezio vino u Boku Kotorsku, moralo je pet mornara i tri putnika s nešto malo robe pobjeći na kopno kad ih je 8. VI. 1809. napao neprijateljski korsar u Moluntu. Korsar je zapalio brod, koji je vatra pretvorila u kostur i onesposobila za dalju plovidbu. Tako isto je neprijateljski korsar 1. VII. napao bokeljsku braceru Ivana Radulovića, na kojoj su još bili Nikola Radulović i Nikola Marović. I oni su se nalazili na putu iz Korčule s teretom vina za Boku. Uopće

¹⁰⁸ Računovodstvo 1809 F I, 570/5730, 298/1976 prilog, 385/2518 prilog; Sol 1809 F III, 146/2921; Zdravstvo i pomorstvo F VII No 1916.

¹⁰⁹ Redarstvo 1812, R 1—4, T VI, N 3804/213 prilog.

¹¹⁰ Dnevne prijave F XIII 286 — 1809; Dopunji 3, 1808—09, 184; Okupacija 1808, 2843 prilog.

ima mnogo podataka da se u to doba izvozi vino iz Korčule u Boku Kotorsku. Garagnin dopušta da barka iz Vitaljine odvede patruna i dva putnika spomenute braceru do Herceg-Novog. Bokeljskog patruna Blaža Radimirija, koji se u srpnju 1810. nalazio na putu iz Venecije peligom *Giuseppino*, s teretom žita i različite robe određene za Boku i Krf, progonio je engleski korsar u Mljet-skom kanalu. Patrun se branio pucajući iz topa, koji je iskrcao na kopno. Teret je bacio u more, a brod potopio u dubinu od 12 sežanja. Žito, koje nije bilo upotrebljivo, bio je prisiljen prodati otočanima uz vrlo nisku cijenu. Osposobivši brod, i budući da nije bilo korsara, nastavio je putovanje. Međutim kod Vratnika ga sretne neprijateljski veliki naoružani čamac, no Bokelj uspije pobjeći mu i spasiti se uplovivši u Slano.¹¹¹

Tadašnji događaji podijelili su naše ljude u dva tabora. Bilo ih je koji su služili Francuze, a i onih koji su bili u službi Engleza. Za Dubrovčane ću to kasnije iznijeti, a ovdje, kad je riječ o Boke-ljima, navest ću da francuska uprava g. 1812. zna za ove Bokelje kao korsare u engleskoj službi: Antuna, Nikolu i Lazara Boče-vića.¹¹²

Lazarović, zapovjednik Narodne straže u Orebićima, izvješta-va Garagnina da se Pod Ružarijem u Vignju dana 13. VII. 1809. usidrio engleski brik (opremljen kao goleta) koji je teglio tri pli-jena, naime jedan trabakul, jednu braceru i jedan mali čamac. Sve je to zaplijenio u uvali Račišće, gdje je opljačkao i kuću svećenika Botice. Brik je bio naoružan sa deset topova. Tu je prenoćio, a sutradan rano ujutro brikov naoružani čamac sa dvadesetak ljudi uputio se prema obali i od časnika Narodne straže tražio može li dobiti dva do tri brava. Po Lazarovićevu nalogu časnik je odgo-vorio da u mjestu nema mesa i ako stave nogu na kopno, da će ih straža odbiti. Čamac se na to povukao, ali je oko devet sati istog jutra došao i na obali, uz topovsko osiguranje s brika, napunio vodom nešto malo bačvica i odmah se vratio k brodu. Lazarović se opravdava Garagninu što je dopustio korsaru da uzme vodu, a da mu nije pružio oružani otpor, jer kaže bila bi nastala velika šteta. Naime, bespotrebno bi bio izložio svoje ljude i korsaru dao povoda da oduzme braceru i čamce mještana, kao i novi mistik kap. Andričevića koji se također nalazio usidren Pod Ružarijem. Osim toga, brik je mogao topom gađati po rivijeri. Oko dva sata brik se uputio prema istoku, a zaplijenjeni brodovi prema zapadu. Kad se brik našao nasuprot gradu Korčuli, na pramčani jarbol podiže francusku zastavu, a iz topa na krmu opali prvo jedan hitac, pa drugi, oba bez kugli. Ali kad uvidi da mu s korčulanske strane netko dolazi u susret, tada uputi tri topovska hica s kugla-

¹¹¹ Dnevne prijave F XIII 276, 277, 278, 315 — 1809; F VII — 1810. 261/2351, 268/2480.

¹¹² Redarstvo 1812, R 6—10, T VII, 1127/1064.

ma prema gradu. Nastavljajući put, laganim vjetrovom dođe do otoka Badije, gdje pošalje čamac prema obali i tu oduzme dva vola. Zatim se približi otočiću Sutvari i tu opet zaplijeni nešto stoke. Nakon svega toga nastavi put prema Žuljani. U Korčuli se govorilo da je taj korsar nanio veliku štetu i na otoku Šolti.¹¹³

Kratko vrijeme nakon toga stradala su od korsara tri dubrovačka broda. Patruna Boža Lupisa, kad se nalazio na putu s bracerom punom žita, zaustavio je brik koji je vijao sicilijansku zastavu i oduzeo mu braceru i teret. Tako isto spomenuti je brik zaplijenio pelig patruna Luke Šapra s teretom boba i žita. S peliga ne samo da je digao teret i opremu, nego je opljačkao i osobne stvari posade. Pošto je na pelig ukrcio patruna Lupisa i njegovu tri mornara, pustio ih je da slobodno plove i oni su 18. srpnja doplovili u Dubrovnik. Treća žrtva tog istog brika bio je patrol Ivan Dolinić. Pošto mu je s braceru digao teret žita i brodu oduzeo opremu, a posadi osobne stvari, pustio ih je slobodno ploviti. I oni su 18. VII. stigli u Dubrovnik.¹¹⁴

Kako je djelotvorna bila engleska blodaka, vidiet ćemo na primjeru Baldasara Pitarevića. Taj primjer nam ujedno dokazuje i ljubav, odnosno — možemo reći — upornu tvrdoglavost naših ljudi prema pomorskom pozivu. Već smo vidjeli nevolju koju je patrol Pitarević pretrpio godine 1807. Ali njega to ne smeta da ga u početku g. 1808. nalazimo kao patruna trabakula (kasnije vođenog kao peliga) *Il Caronte*, kojim je u toj godini i u početku 1809. obavio više putovanja za suprotnu italsku obalu vozeći tamo teret. Zanimljivo je spomenuti da je među teretom bilo i par konja. Izvoz konja u te krajeve preko Dubrovnika bio je dosta živ, ali je sada prestao i to je jedini podatak o tom izvozu na koji sam naišao za francuske uprave. Naivše je Pitarević plovio u Pulju (Barlettu, a katkada u Manfredoniu i Brindisi). Kad se dana 19. VII. 1809. nalazio na putu iz Barlette s teretom boba, bio je zaustavljen od brika pod sicilijanskom zastavom. Korsar mu oduze braceru i teret, te mu dade mali čamac s braceru s kojim je najprije pristao na Mljetu, pa u Stonu. Ali kako je taj čamac bio vrlo malen i bilo je opasno njime nastaviti put do Dubrovnika, u Stonu je nabavio drugi čamac, kojim je 21. VII. stigao u Dubrovnik. Poslije toga Pitarević je doživio i treću zapljenu broda. Naime, dana 27. X. 1809. stiže on u Dubrovnik skupa s još dva patruna (Josipom Krilićem i Ivanom Jakulićem). Svu trojicu, kad su se nalazili na putu za Pulju, zaplijenila su dva engleska korsara. Pitarevićev brod korsari su zapalili. Ali ni tada Pitarević ne napušta plovidbu, već u prosincu 1809. i siječnju 1810. ponovno dovozi žito iz Barlette u Dubrovnik.¹¹⁵

¹¹³ Dnevne prijave F XIII — 1809, 338/2623.

¹¹⁴ Isto F XIII — 1809, 339/2626.

¹¹⁵ Isto F XIII — 1809, 112, 139, 343, 489, 565; Pom. 56—18/1, 2, 3.

Na molbu Vlaha Nikole Martelettija predsjednik i suci kraljevske privremene vlade Dubrovnika i njegova područja izdaju potvrdu da je dana 19. VIII. 1809. braceru S. Niccolò, kojom je zapovijedao patrun Jerolim Damjanović, italske zastave, na putovanju iz Barlette u Dubrovnik s teretom soli, engleski korsar odveo skupa s teretom. I Andrija Miletić i družina tražili su istu takvu potvrdu za pelig S. Antonio, pod zapovjedništvom patruna Ivana Badnjinića, italske zastave, koji je na putu iz Barlette u Dubrovnik dana 8. XII, 1809. bio zarobljen od engleskog korsara i odveden skupa s teretom.¹¹⁶

Prema izvještaju već poznatog nam Lazarovića dana 26. VIII. jedna barkasa i jedna braca (obe naoružane) engleskog korsara zaplijenile su kod Rta Ražnjića na otoku Korčuli čak 13 baraka. Jednu koja je pripadala nekom Korčulaninu pustili su nakon plaćanja svote od 20 kolonarskih peča, dok su ostale otpremili na Vis.¹¹⁷

U mjesecu studenom opet imademo manji okršaj s neprijateljskim korsarom u Pelješko-korčulanskom kanalu. Kako izvještava lučki kapetan iz Orebića, mali neprijateljski korsar, čiji je brod imao samo jedan jarbol s latinskim jedrom, uveče 16. XI. prolazio je kanalom i teglio mali trabakul. Lučki kapetan nije mogao raspoznati radi li se o plijenu ili je i to korsar, ali je na njemu bilo mnogo ljudi i na pramcu je imao top. Kad se približio gradu Korčuli, tamošnja Narodna straža počela je da puca iz pušaka i topova. Tada se korsar počeo približavati pelješkoj obali, ali je i odatle bio odbijen pucnjavom vojske i Narodne straže. No i korsar se branio puškaranjem i topom s trabakula. Progonjen vojskom i Narodnom stražom izašao je iz kanala oko 7¹/₂ sati.¹¹⁸

U tom istom kanalu 24. X. 1809, prema izvještaju spomenutog lučkog kapetana Frana Kovačevića iz Orebića, engleski je korsar izvršio nekoliko zapljena. Tog dana nasuprot gradu Korčuli usidrila se engleska korsarska bombardra *Colomba*, kojom je zapovijedao Anđeo Mihael Garsia iz Malte i, koliko se moglo razabrati, bila je naoružana sa 6 topova sa svake strane. Iz svojih topova korsar uputi nekoliko hitaca prema gradu koji se branio puškaranjem. Prije toga dok je korsar prolazio kanalom iz Trpnja prema Orebićima, zaplijenio je braceru kapetana Nikole Andričevića Antunova zvanu *Sant'Antonio*.¹¹⁹ Pod Korčulom je još zaplijenio traba-

¹¹⁶ Isto F XIV — 1810, 39/499. 44/548. Patrun Jerolim Damjanović je 1808. i 1809. više puta plovio u Pulju po teret s bracerama S. Antonio i S. Niccolò, dok u kolovozu 1809. — kako smo vidjeli — nije izgubio brod. Ali 1812. i 1813. opet plovi bracerom *L'Anunziata*. Patrun Ivan Badnjinić je brodom koji mu je u prosincu zaplijenjen prije toga u istoj godini dva puta išao u Pulju po teret. (Pom. 56—18/1—5.

¹¹⁷ Vanredni poslovi F XVI 298—1809.

¹¹⁸ Dnevne prijave F XIII 1—587, 534—1809.

¹¹⁹ Ima podatak da patrun Nikola Andričević s mistikom S. Antonio dana 23. III. 1810. plovi u Barlettu s teretom željeza i slanah jegulja. (Pom. 56—18/3, 103). Možda je to taj brod.

kul natovaren ratnim materijalom. Taj trabakul je bio doveo voj-
sku iz Makarske u Trpanj. Korsar je također htio da pod Korču-
lom oduzme još jednu braceru koja je pripadala orebičkom pri-
morju. Ali ne samo da mu to nije uspelo nego je izgubio i kaič
sa 4 čovjeka, od kojih su neki bili ranjeni. U noći oko 9 sati otpu-
tovao je korsar prema zapadu vodeći sobom spomenuti trabakul,
Andričeviću braceru i dvije velike barke koje je zaplijenio dan
prije po svoj prilici na otoku Korčuli.¹²⁰ Poslije mjesec dana Laza-
rović izvještava za spomenutog kap. Nikolu Andričevića da pouz-
dano zna da je prvi časnik na nekom neprijateljskom brodu. Na-
ime, na Visu kuda je engleski korsar poveo cijeli gornji plijen, pa
i Andričeviću braceru i njegovih šest mornara (Ivana Matkovića,
Balda Vidovića, Antuna Njaku, Vinka Pjerovića i Stjepana Ju-
rišića), prisilno su Andričevića ukrkali na korsarski brod *Fortuna*,
kojim je zapovijedao kap. Spiridion Stanišić, a bio je također
vlasništvo spomenutog Maltežanina Garsie, koji je — kako znamo
— zaplijenio Andričevićev brod. Otputovali su za Split, a malo
zatim za Pulju, ali zbog vrlo nepovoljnog vremena, oštre lebičade,
morali su se vratiti na Vis. Tu je Andričević našao svoj brod posve
razmetnut, ogoljen i napušten. Poslije mnogih njegovih molba
i molba njegove posade sažalio se korsar i vratio mu brod s kojim
je otplovio u Hvar, gdje je isposlovao uredne spedicije i 5. XII.
doplovio u Viganj. Lazarović o Andričeviću povratku ne želi
mnogo govoriti, samo nadodaje onom što je već prije rekao
da je jedan od korsarskih patruna tražio od kapetana Garsie da
mu na njegov brod dodijeli Andričevića, jer poznajući njegovu
valjanost mogao bi ga Andričević lako zamijeniti dok on spava.

Lazarović je preko Andričevića saznao da se na Visu dobro-
voljno priključio korsarima Ignac Barbić iz Lastova i stoga šalje
Garagninu Barbićevo pismo od 20. XI. 1809. koje piše svom ocu
Ivanu u Lastovo. Javlja mu da je dobrog zdravlja i da se nalazi
na brodu korsara koji ga cijeni. Jakov Pilić moli da se pozdravi
njegova djevojka. Mali Bartul pozdravlja svoju majku i nada se
da će se brzo vidjeti. Preporučuju da posjed uredno drže i da ga
ne puštaju u druge ruke. Pozdravljaju Nikolu Pavličevića i Kuzmu
Barbića. Pismo je pisano talijanski i značajno je za veze koje su
naši pomorci kao tuđi korsari održavali sa svojim u domovini
u to doba. Tako se još g. 1808. s engleskog korsarskog broda javio
svojoj ženi u Cavtatu Petar Albić pismom koje je pisano hrvatski.¹²¹

Prema zapisniku koji je 20. XI. 1809. iz Orebića Lazarović
dostavio Garagninu, a koji je bio učinjen u prisutnosti Giunija,
zapovjednika Narodne straže u Korčuli, patrolun Pasko Ivančević
je išao na Vis, da bi oslobodio svoj brod. Taj Ivančević je patrolun

¹²⁰ Dnevne prijave 1809, 301—587. F XIII 490/3718 prilog.

¹²¹ Vanredni poslovi F XVI — 1809, 451 prilog. O Albiću vidi V. Ivan-
čević, Naši pomorci kao engleski korsari. »Pomorstvo«, br. 10/1955, 371—373.

golete *La Rondinella*, koja je imala 6 članova posade. Kada se nalazila na putu iz Korčule u Pulju da krca žito za račun trgovaca Marka Župe i Đura Laneve, bila je napadnuta od Engleza. Patrun s mornarom Ivanom Longom i s novcem za kupnju žita pobjegli su s barkom na Lastovo i tako se spasili zarobljeništva.¹²² Dana 30. XI. preko Sućurja i Trpnja stiže u Orebiće patrun Giuseppe Guerini sa dva svoja mornara. Njegova bracara, kad se nalazila na putovanju iz Barlette s teretom žita i drugim živežnim namirnicama izvan otoka Korčule, bila je 14. XI. zaplijenjena od neprijateljske parance. Na tom neprijateljskom brodu za brodskog pisara nalazio se Ivan Peričević, koji je zarobljenike iskrcao 18. XI. na otoku Hvaru. O svemu tome Garagnina izvještava Lazarović koji osim toga zna, da se u uvali Brna na otoku Korčuli nalazi neprijateljski šambek, koji je od stanovnika tražio 7 bačava vina, koje će platiti. Stanovnici su mu to dali iz bojazni što se njihova skladišta nalaze na obali.¹²³ Prvih dana mjeseca prosinca 1809. s bracere patruna Ivana Domića, koja se nalazila na putu iz Barlette, oduzet je teret boba. Domiću je vraćen brod, pa praznim brodom i sa šest mornara preko Lastova 6. I. 1810. dolazi pod lazarete.¹²⁴

Zapljene dubrovačkih brodova nastavljaju se i u idućoj 1810. Ali sve te česte zapljene ne sprečavaju francusku upravu da preko Jadrana i dalje šalje mnogo brodova, istina gotovo sve manje nosivosti kao što su bracere, dovoziti uz nešto drugih namirnica, poglavito žito i sol. U Dubrovniku bi bez žita slabo živjelo pučanstvo i vojska, a sol je upravi služila za unosnu trgovinu s unutrašnjošću. Ali je za to plaćena skupa cijena u izgubljenim brodovima i njihovim teretima.

Razvedenost naše obale s mnogim otocima i otočićima, s većim i manjim uvalama, pružala je neprijateljskim korsarima mnogobrojna skrovišta iz kojih su oni poduzimali napade na brodove koji su obavljali toliko potrebne prijevoze Francuzima. Prema onome što Lazarović piše Garagninu u početku ožujka 1810. na otoku Šćedru u Korčulanskom kanalu nalazila se poznata bombardarda i odatle je slala manje korsarske brodove do Rta Lovišta. Oni su zaplijenili tri manje barke i jedan trabakul s teretom žita koji je dolazio iz Jakina, a bio je određen za Korčulu, odnosno za tamošnje družinare Lovričeviće. Tu se našao u svojoj barci sa svojim nećakom neki Botica iz Račišća, koji nehtijući se pokoriti korsarevim ljudima lati se puške i stade im prijetiti. Međutim brzo pade mrtav u barci od pušcanog hica koji opali neki korčulanski majstor kalafat.¹²⁵ U to je doba i neki Radanović, koji je

¹²² F XVI/30 prilog, 1809.

¹²³ Dnevne prijave 1—587 F XIII 550 — 1809.

¹²⁴ F XIII — 1810, 6/62, 8/13.

¹²⁵ F XIII — 1810, 90/708.

kao pripadnik Narodne straže odbijao napad na Račišće naoružanog korsarskog čamca, bio teško ranjen u nogu. Maršal Marmont ga je pohvalio i nagradio s 300 franaka. Osim toga je naredio da se njegovo junaštvo oglasi, što Garagnin učini u Kotoru, Dubrovniku i Orebićima, Mljetu, Lastovu, Lopudu i Sipanu.¹²⁶

Kako smo vidjeli, između pomoraca koji su korsarili na neprijateljskim brodovima protiv plovidbe brodova u francuskoj službi nalazilo se i naših ljudi. Lazarović, koji u Orebićima vjerno služi francuskim probojima, u siječnju 1810. izvještava Garagnina da se tamo pojavila neprijateljska bombardna koja mu je poznata iz prijašnje akcije izvršene pod Korčulom. Zapovijeda joj Dubrovčanin Vlaho Kobila. Na njoj su bjegunci Petar Peričević, Mato Juričević, Antun Murina, Jerolim Gerica, Ivan Zivić, Nikola Vicelić, Ivan Lonza (Jakovljević) i Marko Buntjelić, svi s Pelješca. Usidrila se pod Rtom Lovište da bi privukla mladež tamošnjeg primorja. Lazarović predviđa da će se Kobila s prvim lijepim vremenom ponovno vratiti u Pelješko-korčulanski kanal, pa da će nastati nova iseljenja. Na takve vijesti Garagnin ne stoji sklopjenih ruku, već piše sudu da te vijesti uzme do znanja i povede istragu. Ali kako sud sporo radi, on piše i generalu Devianu da u takvim prilikama upotrijebi silu, jer će se tako izbjeći takvi neredi. No i to Garagninu nije dosta, pa da bi — kako sam kaže — zastrašio obitelji izbjeglih, naređuje Lazaroviću da pošalje nekoga od njihove rodbine odmah u Dubrovnik da se javi u administratorovo tajništvo. Ako je vjerovati Grubišiću, serdaru i područnom glavaru teritorijalne vojske, kad se pojavio u Orebićima, stanovnici su ga klečeći molili za milost govoreći mu da su neki prijevaram bili ukrcani na goletu, koja je vila austrijsku zastavu. Ti su se pokajali i htjeli bi se vratiti. Na tu goletu su bili ukrcani Ivan Božo Božović, Miho Galjuf, Ivan Marković, N. Kavović i jedna žena iz Popova, a s Pelješca Ivan Belatin, Josip Baletin (Vinkov), Luka Mimbelli (Antunov), Stjepan Bogić (Antunov), Ivan Matković, Mato Glabalo, Stjepan Čerezin, Ivan Tomičić, Josip Marić Ušatica i Frano Kraljević. Prema Lazarovićevom izvještaju od 18. III. dva su se Pelješčanina dobrovoljno vratila. To su bili: Marko Buntjelić, koji je kod korsara obavljao službu malog, i Stjepan Kovačević, koji je bio ukrcan kao sobar. Ne može se saznati za prave uzroke, ali to vraćanje bjegunaca nastavlja se, pa su se u travnju s Visa vratila još petorica. Dvojica, Nikola Vicelić i Ivan Lonza, nisu izravno sudjelovala u korsarenju, nego su samo čuvali plijen u viškoj luci. Ostala trojica su bili: Luka Krunajević, Antun Murina i Jerolim Gerica. Lazarović je nemilosrdan prema prvoj dvojici sada spomenutih, jer su pomagali neprijatelju pri korsarenju, dok za trećeg kaže da bi se bio prije vratio, ali da ga je u tome sprečavala bolest.

¹²⁶ F XVI — 1810, 130.

Engleskom palandrom, čiji su mornari 17. I. 1810. na Mljetu na otočiću Zaglavcu kod Sovre ukrali tri brava, zapovijeda neki Kobila iz Slanog. S otočića Kobrave kod Polača čamac bombarde, koja je imala dva jarbola i prečke na pramcu, odnio je fratarskim pastirima 30 brava. Kad je u ožujku kod Vele Luke na otoku Korčuli engleska korsarska kekija pretrpjela brodolom, bilo je zarobljeno pet brodolomaca i generalni komesar policije Frezza napravio je o tome zapisnik iz kojeg saznajemo za imena brodolomaca. Tri su bila stranci (iz Malte, Carigrada i Moltette), a dvojica naši ljudi. Jedan od njih je Antun Čepanović (možda Šeparović) iz Korčule, koji je otprije zarobljen od neprijatelja i prisiljen je da sada služi kao mornar (ako možemo vjerovati njegovoj izjavi danoj u takvim prilikama pred francuskom vlasti). Drugi je Dubrovčanin Petar Peričević koji je izjavio da je sa svojim rođakom Pelješčaninom Matom Đurišićem htio poći na Maltu te da ga je na putu na Vis u Korčulanskom kanalu ukrcala neka engleska bombardarda, koja je plovila u Pulju. Sreli su pet trgovačkih brodova, koje su zaplijenili. Na jednom od njih Peričević je bio postavljen za kapetana plijena. Kad se dogodio brodolom, vraćao se s plijenom na Vis.

Komesar policije Frezza se čudi da neprijateljske brodove, koji krstare u Gulfu, zapovijedaju tri Dubrovčanina i jedan Bokelj. On im zna imena i navodi ih u gornjem svom izvještaju. Osim Peričevića Frezza spominje još ove Dubrovčane: Vlaha Kobilu iz Slanog, koji je ukrcan na bombardi, Stjepana Munića također iz Slanog, koji je ukrcan na goleti, i Bokelja Spira Stanovića, koji je ukrcan na bovu. Svoj izvještaj Frezza ovako završava: »Vrijeme je ono koje će ih predati u naše ruke. Zasad im sačuvajmo uspomenu.«¹²⁷

I dalje nailazimo na vijesti da Pelješčani bježe k neprijatelju. Lazarović 13. VIII. 1810. saznaje da su odsutni od svojih kuća braća Marko i Stjepan Buscavetta i braća Antun i Vinko Đivanović, zvani Despot. Ali njihove obitelji za njih kažu da se namjeravaju zaposliti na neutralne brodove. Dalje Lazarović spominje: Antuna Puhalovića koji je ukrcan kao časnik, Antuna Pjerovića, kapetana plijena, Vinka Gericu, mornara, Stjepana Kosića, brodskog pisara, Ivana Simata i Nikolu Katičića, mornare i Mata Računića, meštra od bradve i kalafata. Oko Rta Lovišta viđao je kako krstari veliki šambek, na kojem su bili ukrcani spomenuti Puhalović, Kosić i Piković, sva trojica s Pelješca. Za taj rt Lazarović kaže da je mjesto pusto, pa je od davnine bilo skrovište korsara.¹²⁸

U lipnju 1812. bilo je naređeno svim područnim nadležnima

¹²⁷ F XIII — 1810, 24/220, 30/271, 41/337, 65/538, 114/900, 140/1114, 146/1149; F VIII — 1810, 37/926; F XII — 1810, 73/1973.

¹²⁸ F VII — 1810, 261, 272/2524.

(lučkim kapetanima, sindicima, glavarima) da načine popis mornara svog područja koji se nalaze u službi Engleske i onih za koje se vjeruje da su se sklonili u inozemstvu. U prvi čas, gotovo nitko od onih kojima je bila upućena ta naredba nije sastavio takav popis mornara. Izgovarali su se da im je nepoznato i da stoga ne mogu dati zahtijevane podatke. Ali pretpostavljeni intendant uporno nastavlja tražiti od svih željeni popis, pa tek u studenom i prosincu počinju stizati prvi popisi, među kojima su oni iz Mlina, Mljeta, Lastova i Orebića.¹²⁹

Zanimljiv je događaj s mornarom Markom Lavicom iz Koločepa. On je bio ukrčan na engleskom korsarskom brodu *Les Deux Frères* i zarobljen od francuskog brika *Le Renard*, pa je morao odležati šest mjeseci u zatvoru u Genovi. Francuzi ga nakon toga ukrcaše za mornara na svom brodu *La Médée*, ali g. 1813. u Toulonu on im pobjegne s broda. Iste godine u Dubrovniku s francuskog korsarskog broda *Chien Corse* pobježe Božo Čale Nikolov, rodом iz Župe, koji se samo nekoliko mjeseci prije ukrcao na taj brod u Krfu. Bila je izdana potjera i ako ga se pronađe trebalo ga je uhapsiti i dovesti u Dubrovnik.¹³⁰

Petar Šimun Danilović s bracerom *L'Assunta*, italske zastave, 10. III. 1810. doveo je u Dubrovnik iz Mljeta pet Dubrovčana: Ivana Božović Antuna, Miha Galjufa, Ivana Markovića, Andriju Kavovića i Josipa Marića. Svi su ti na Mljetu bili iskrcani s austrijske golete *Indagatore* pod zapovjedništvom kap. Vinka De Parula i ukrčani na Danilovićevu braceru, koja se nalazila na putu iz Barlette u Dubrovnik s teretom od 311 tomola žita i 200 koža. Iz oskudnih podataka moglo bi se zaključiti da ti Dubrovčani nisu htjeli dalje ploviti na austrijskoj goleti, jer ju je kapetan namjeravao prodati u Albaniju. Naime prema kapetanovoj izjavi Austriji više nisu potrebni naoružani brodovi budući da je prema zaključenom miru sve luke prepustila Francuskoj. Ipak je kapetan golete prije toga kod otoka Bobare prisilio Danilovića s dva topovska hica da ga slijedi. Kad je Danilović okrenuo brod niz vjetar, razbilo mu se kormilo, pa ga je Parula doteglio do Mljeta. Kančeljer Mljeta Petar Kapetanović bio je pozvan od vlasti u Dubrovnik na odgovornost zbog svog vladanja u vezi s boravkom tog austrijskog broda na Mljetu. Ili zbog toga što nije mnogo skrivio ili što istraga još nije bila završena u prvi čas mu je bilo naređeno da mora ostatu u Dubrovniku i javljati se u administratorovo tajništvo svakog drugog dana.¹³¹

U ožujku 1810. pod Zamošćem na orebičkom žalu engleski brik, kojim je zapovijedao kap. Stjepan Munić, zaplijenio je svojim naoružanim čamcem trabakul patruna Miha Russija (Du-

¹²⁹ Pomorstvo 1812, Rub 2, F XVII, 124, 125, 164, 394, 425.

¹³⁰ Mornarica 1813, Tit XXII, Rub II No 3551/937 prilog i No 4402.

¹³¹ F VII — 1810, 68; F XVI — 1810, 124.

brovčanina) koji se tu nalazio usidren, a koji je doplovio iz Rijeke s nešto malo tereta određenog za Dubrovnik. Brik nije imao nikakve zastave, ali pojavivši se Pod Ružarjem razvije francusku zastavu i pošalje naoružani čamac do obale da pretraži tri manje bracere koje su tu bile usidrene. Ne napravivši im nikakve štete, čamac još jače naoružan uputi se prema Račišću. Međutim je korsar zatražio da mu netko od zdravstvene vlasti dođe na brod, pa je bio poslan čamac sa četiri čovjeka i kap. Passabanda. Korsar je zahtijevao da mu se dade nešto zelenja, što bi učinjeno, ali u vrlo maloj količini. Nakon toga korsar otplovi prema Račišću odakle se čulo nekoliko topovskih hitaca i puškaranje. Ne zaplijenivši tu ništa, korsar zaplovi prema zapadu, tj. prema otoku Šćedru. Samo dva dana nakon toga stigla je u Kučište bracara kojom je zapovijedao patrolun Miho Scaperlenda. Kad je plovio iz Brindisija u Dubrovnik, s teretom zemljanog posuđa i sapuna, na udaljenosti od oko 40 milja od puljiške obale napao ga je neprijateljski brik pod zadovoljništvom Petra Dodera (Genovežanina) i oduzeo mu teret. Čim se učini lijepo vrijeme, Scaperlenda će brodom produžiti u Dubrovnik, a međutim je Lazarović poduzeo potrebne sigurnosne mjere, kao i one što se tiču zdravstva.¹³²

Mlječani su se pokazali hrabri dana 2. IV. 1810. kada je u luku Sovru doplovio korsar s podignutom španjolskom zastavom. Osim turske pulake, koja se dan prije tu sklonila pred olujnim vremenom ploveći iz Jakina s teretom žita koji je bio određen za Patras, u luci su se nalazile i dvije mljetske bracere. Korsar je najprije zaplijenio mljetske bracere i počeo ih tegliti. Hrabri Mlječani su se oduprli korsaru, koji je morao pustiti bracere ali ih je pretihodno dobro opljačkao. Korsar je po tom navalio na tursku pulaku i posjekavši njezin vez i sidreni konop, odvede je sa sobom. Turskom pulakom je zapovijedao kapetan Špiro Constantin iz Mesolongiona i na brodu je ukupno bilo 20 članova posade, svi Grci.¹³³

Korsar kap. Gian Battista Tagliaferro zaplijenio je dubrovačku parancu patroluna Nikole Rakiđije *Madonna di Loreto*, francuske zastave, od 18 tona nosivosti. Patrolun Rakiđija je 14. IV. 1810. isplovio iz Zatona u Jakin i doplovivši do Palagruže stane ga progoniti spomenuti korsar. Korsarov veliki naoružani čamac zaposjedne Rakiđijinu parancu te ostavivši na njoj samo jednog člana posade uputi je na Vis. Ostalu posadu ukrcu na svoj brod i nastavi korsariti prema Monte S. Angelo. Korsar je još zaplijenio dvije parance i jednu tartanu, pa se htjede riješiti suvišne posade i čim se namjerio na prazan čamac, odmah ukrcu rečenu posadu i pošalje je na obližnje italsko kopno. Vlasnika Rakiđijina broda Antuna Falconija korsar uputi na Maltu. Međutim Rakiđiju s jednom od zaplijenjenih paranca dopremi u Vis i tu ovome uspije

¹³² F VII — 1810, 83; F XIII — 1810, 107 i 109; F XIII — 1810, 113/897.

¹³³ F XIII — 1810, 133/1054.

osloboditi svoj brod kojim dođe u Dubrovnik s tri mornara. Rakidija je izjavio u zapisnik da su u Visu dvije fregate, ali da ne zna za njihovo naoružanje. Također da su tamo tri šambeka s latinskim jedrima i dva bova, svi naoružani za korsarenje. Dalje je izjavio da je čuo kako je u Visu oblijepljen oglas izdan od zapovjednika fregate, prema kojemu je svakome slobodno doći u Vis s malim barkama bez ikakva straha da tu kupuje i prodaje robu.¹³⁴

Rakidija je još jednom doživio neprijateljsku zapljenu. To je bilo 28. VI. 1812. kada se nalazio na putu iz Bisceglie u Dubrovnik bracerom S. *Biagio*, od 7 tona nosivosti, francuske zastave, s teretom luka, boba i nešto žita. Trideset milja daleko od Dubrovnika zarobili su ga Englezi i odveli u Vis. Kasnije su ga skupa s njegovima tri mornara iskricali na Rt sv. Ivana kod Lovišta i otuda dolazi u Dubrovnik. Taj put je dao ove obavijesti o jačini engleske flote u Visu: dvije nave, jedna fregata, dva brika, četiri transportna broda na kojima je jedna regimenta Albanaca i jedna regimenta Kalabreza i Sicilijanaca i pokoji Talijanac. Ti su ostajali stalno na brodu, jer na kopnu nije bilo smještaja za njih. U gradu je bilo mnogo vojnika, čiji broj mu je nepoznat. Topovnjača je bilo od osam do devet. Na jednom brodu na kojem su oni boravili bilo je oko 600 do 700 vojnika koji su svakog dana išli vježbati na ravnici kod samostana. Javno se govori da je vojska određena za Brač i da će se iskrcati u Supetru.¹³⁵

Dana 15. IV. 1810. stigao je u Dubrovnik patrun Mato Kralj barkom na vesla,¹³⁶ francuske zastave. Prevezao je pet putnika s njihovom prtljagom. To su bili patruni brodova koje su Englezi zaplijenili kod Trogira. Patruni Ivan Skobelj,¹³⁷ Miho Kuničić,

¹³⁴ F VII — 1810, 132/57.

¹³⁵ F XIII — 1810, 155/1240; Redarstvo T VII R 6, No 3016/137 prilog.

¹³⁶ F XIII — 1810, 139/1108. Mnogi podaci o zapljenama brodova povađeni su iz izvještaja koje je Marko Grmoljez, ministar ekonomije, svakog dana podnosio Garagninu o mnogim predmetima, poglavito o primicima i izdacima različitih blagajna. Među tim podacima su i podaci o dolascima brodova, patruna i tereta u luku Dubrovnik i o dolascima robe i putnika na Ploče (lazarete). U tim se izvještajima — kao u gornjem primjeru — za mnoga plovila kaže »*barca da remo*« (čamac na vesla), ali nema dvojbe da se tu radilo o većim čamcima, koji su uz to razapinjali i jedra, kako to dalje iznosim.

¹³⁷ Između tih patruna primjer Ivana Skobelja je posebno značajan. Naime, s jedne strane pokazuje kako su patruni dosta zaposleni u prijevozu robe preko Jadrana, a s druge strane, kako se nisu zaplašili zapljenom broda nego nastavljaju obavljati prijevoze unatoč tome što je sve djelotvornija engleska pomorska blokada obalâ između kojih oni plove. Nema dvojbe da je zaplijenjeni mu brod bio gondolot *Providenza* kojim je Skobelj u g. 1809. četiri puta plovio u Pulju krcati teret. U g. 1810. krajem siječnja nosi ulje u Rijeku i po svoj prilici prigodom povratka u blizini Trogira su mu Englezi zaplijenili brod. Ali ga već u lipnju iste godine nalazimo kao patruna parance *La Madonna Delle Grazie* kojom

Jerolim Damjanović¹³⁸ i Nikola Butjerić bili su Dubrovčani, a patrun Jovović bio je iz Perasta.

Zanimljiv je iskaz Gašpara Konsola, patruna parance *San Vincenzo Ferrario*, nosivosti od 9 do 10 tona, koji je dao zdravstvenom organu u Dubrovniku 17. IV. 1810. kad se vratio s Visa. Prvih dana mjeseca ožujka engleski je korsar zaplijenio njegov brod i odveo u Vis. Prigodom zapljene patrun Gašpar, njegov brat Josip i posada uspiju se spasiti bijegom na kopno. Konsolo je nakon toga pošao u Vis s namjerom osloboditi zaplijenjeni brod, ali došavši tamo utvrdi da je korsar zapalio njegov brod. U Visu je sreo patruna Rafa Šiševića i njegove mornare Vlaha Kliševića i Filipa Summu, koje je također korsar zarobio. Kupivši tamo parancu preko Korčule dođe u Dubrovnik. Njegov iskaz pred vlasti pruža nam i vrijedne podatke o jačini tadašnje engleske flote u viškoj luci. On je tamo vidio šest naoružanih brodova s engleskom zastavom i jednu korvetu sa 30 topova koja je 6. IV. otputovala za Maltu. Spomenutih šest brodova bili su: pulaka pod zapovjedništvom kap. Arbanassi sa 16 topova i — kako su mu rekli — sa 140 ljudi, šambek s 10 topova pod zapovjedništvom kap. Tagliaferra sa 76 članova posade, bombardar sa 6 topova pod zapovjedništvom kap. Vlaha Kobile, s nepoznatim brojem članova posade, goleta s 8 topova pod zapovjedništvom kap. Stjepana Munića sa 50 članova posade, jedan bovo s 5 topova pod zapovjedništvom kap. Špira Stanića, s nepoznatim brojem članova posade, i jedan španjolski bovo s 3 topa, kome također nije znao broja posade, a ni ime zapovjednika. Kako vidimo, tim korsarskim brodovima u engleskoj službi zapovijedaju gotovo sve naši ljudi.

Konsolo dalje izjavljuje da se u Visu ne oskudijeva živežnim namirnicama, jer svakog dana ih donose dalmatinske barke. On je tamo vidio pelig koji je došao iz Dalmacije s teretom goveđeg mesa, kokošiju i svake vrsti namirnica. Dok je tamo boravio, stigla je iz Splita velika barka i njome neki Židov također iz Splita s još jednim Splićaninom. Tog Židova je Konsolo upoznao još u Jakinu, gdje je trgovao, a sada se preselio u Split. U Visu je kupio 21 balu pamuka od kap. Stjepana Munića, koji zapovijeda engleskim korsarskim brodom. Munić je taj pamuk zaplijenio od nekog dubrovačkog kapetana s Pelješca kad se nalazio na putovanju s teretom pamuka i srdela u Jakin. Spomenuti Židov kupljeni pamuk ukrcao je na trabakul koji će mu ga odvesti u Split. Slični tereti i prekrcaji neprestano se obavljaju za Split i uopće za Dalmaciju.¹³⁹

1810—1813. obavlja jedanaest putovanja u Pulju i Rijeku prevozeći raznu robu i, kako dalje iznosim, u travnju 1813. ponovno će mu korsari zaplijeniti teret s tog broda. (Pom. 56—18/1-5).

¹³⁸ To je Damjanoviću drugi put da je zaplijenjen njegov brod, jer kako smo već vidjeli Englezi su mu prvi put zaplijenili brod 19. VIII. 1809.

¹³⁹ F VII — 1810, 121/1131.

Tadašnje prilike na Visu najbolje nam predočava ovaj opis Grge Novaka: »Vis je, još dok su Rusi krstarili po Jadranskom moru i u njegove luke zalazili, mada je stvarno pripadao Francuskoj, postao centar krijumčara, sklonište gusara i najpogodnije mjesto i sastajalište međunarodnih špekulanata. Kad su Francuzi zamijenili Austriju na Jadranu engleske su lađe ulazile u više luke bez mnogo muke, tu slobodno kupovale i prodavale, pri čemu se Vis sve više podizao i od oko 1000 stanovnika popeo se na gotovo 12.000! Hiljade trgovaca, krijumčara, mornara raznovrsnih narodnosti, a u prvom redu Engleza, punile su Vis.« I zatim: »De jure Vis je bio i dalje francuski posjed i u njemu uređivao francuski činovnik, koji je upravljao otokom. De facto Vis je bio u engleskim rukama.«¹⁴⁰

Mnoge zanimljive potankosti o stanju na Visu saznajemo iz zapisnika koji je sastavljen u Dubrovniku 19. V. 1811. u vezi s neprijateljskom zapljenom bracere Tome Jovovića. Taj se Jovović pred tri mjeseca bio uputio iz Bara peligom Marka Šestana, turskog podanika, u Jakin. Brod je bio nakrcan vunom i kad se nalazio u blizini Palagruže, zarobila ga je sicilijanska kekija i odvela u Vis. Patrun Jovović morao je biti vrlo snalažljiv čovjek, jer mu u Visu uspijeva da od turskih trgovaca pozajmi 70 kolonarskih peča za kupnju bracere od 150 venecijanskih stara nosivosti i još 530 kolonarskih peča za kupnju različitog tereta koji je ukrcao na tu braceru, kao što su gumine, staro željezo, olovo i nešto bakra. Ploveći prema svom odredištu, luci Ulcinju, kad se nalazio ispred Rta Oštro, zarobi ga francuska goleta *L'Elisabetta*, čiji je zapovjednik bio poručnik vašela Vasseur, i dovede ga u dubrovačku luku. Jovović nije imao nikakvih brodskih isprava, jer iako ih je tražio u Visu, engleski zapovjednik mu ih nije htio dati izgovarajući se da on za to nije ovlašten.

Osim patruna Jovovića u Dubrovniku su bili ispitani i drugi članovi njegove posade koji su bili skupljeni od posada zarobljenih brodova i dovedenih u Vis. Stanko Cotović iz Spiča bio je mornar na Šestanovu peligu i kad su ga iskrcali u Visu, jedina mu je želja bila da se vrati kući. S tom namjerom ukrcao se na Jovovićev brod. Drugi mornar Stjepan Carinjak iz Risna bio je ukrcao na čamcu na vesla patruna Ilije Paprenice, također iz Risna. Kad su plovili s teretom suhog mesa (kaštradine) za Korčulu, engleska goleta ih je zarobila u blizini Prapatne i odvela u Vis. Carinjak se ukrcao na Jovovićevu braceru da bi se dočepao svoje kuće. Treći mornar, mladić od 18 do 19 godina, Gružanin Božo Nižetić, išao je iz Gruža na rad u Trpanj barkom braće Kulišić. Zarobivši ih engleska goleta, odvede ih u Vis. Braća Pavo, Nikola i Marko Kulišić protestirali su engleskom zapovjedniku što su im zaplijenili

¹⁴⁰ G. Novak, Vis kroz stoljeća. »Pomorski zbornik«, knj. 2, Zadar 1964, 552.

barku i robu. Budući da u Visu nisu ništa od zaplijenjenog mogli osloboditi, pošli su nekim korsarskim brodom na Maltu da tamo spašavaju kaić i robu. Četvrti član posade bio je gruški brodograditelj Ivan Bračanin. Ukrcao se na Šestanov brod da bi ga prebacio u Ulcinj, gdje je namjeravao raditi u svom obrtu. O njemu je već bilo riječi, jer je došao u Vis kad je bio zarobljen s brodom Nikole Casilla. Našavši se na Visu nastavio je obavljati svoj brodograditeljski obrt, za koji je tamo u ovakvim prilikama sigurno bilo mnogo posla. Pisao je u Gruž Nikoli Parčjaninu, mladiću od 19 godina, rođenom u Osojniku, koji je i prije s njime radio. Taj mu barkom donosi alat u Vis i oba tamo rade u svom obrtu.¹⁴¹

U vezi s tom zapljenom nailazim na podatak da Kuzma Boroje nastoji dokazati francuskoj vlasti da je njegovo vlasništvo taj brod koji je Jovović kupio na Visu. Naime, kad je u veljači 1811. isplovio iz Korčule s teretom vina, engleska ga je fregata zarobila i odvela u Vis. Tu mu je zaplijenjen teret vina. Međutim brod, iako oslobođen, bio je zadržan u Visu od gostioničara Ivana Pušića, s kojim je Boroje imao neuređenih računa. To mu nije pomoglo, jer je francuska vlast proglasila dobrim plijenom Jovovićev zaplijenjeni brod. U obrazloženju te osude se kaže, da Borojeva izjava da je teret bio određen za Šibenik može biti izgovor kako se ne bi posumnjalo da ga je vozio u Vis. Osim toga vlast zna da teret potječe od demolirane fregate *Favorita*, pa je i njega zaplijenila stavljajući ga na raspolaganje komesaru mornarice za žurne potrebe ratnih brodova koji bi skrenuli u dubrovačku luku.¹⁴²

U Vis, koji je u to doba postao veliko trgovačko stjecište, stizala je krijumčarskim putem najrazličitija roba iz krajeva pod francuskom upravom, iako je ona takve veze strogo sprečavala. Istim putem išla je iz Visa najrazličitija roba u krajeve koje su držali Francuzi. Važan krijumčarski predmet bila je sol, na koju je francuska uprava osobita pazila da se ne uvozi nezakonitim putem. Godine 1811. doveden je u dubrovački zatvor Luka Tikvica iz Lisca, jer su ga braća Đuro i Marko Buško pozvala u Vis i tamo je ukrcao 15 vreća soli. Policijski komesar Frezza u Dubrovniku, koji o tome izvještava Garagnina, zna da su mnoge druge barke iz dubrovačke provincije u Visu, koje će isto tako krijumčariti sol. Kad je u travnju 1813. u blizini grada neprijateljski bragoc namjeravao zaplijeniti »našu« braceru, koja je dolazila iz Pulje, upućen je tamo brod *La Bocchese* pod zapovjedništvom kap. Antuna Kamenarovića u pratnji jedne topovnjače. Nakon nekoliko topovskih hitaca koje je Kamenarović ispalio protiv neprijateljskog bragoca, uspije mu osloboditi braceru, na kojoj su se nalazila tri člana posade. Zatim nastavi progoniti bragoc koji također dostigne, ali je bio potpuno bez posade, jer je posada prije toga

¹⁴¹ F VIII — 1811 R 5 N. 1450.

¹⁴² Trgovina 1811, Tit XV, R 1—5, No 2942.

pobjegla s broda malim čamcem. Oba su broda, bracara i bragoc, dotegljena u dubrovačku luku. Bila su krcata soli i iz pisma koje je nađeno na jednom od njih pretpostavlja se da dolaze iz Visa. Iz veljače g. 1814, kad su Austrijanci već u Dubrovniku, imamo predstavku Ivana Pušića upućenu generalu Milutinoviću, u kojoj ga moli da mu dopusti preuzeti dvije svoje barke koje se nalaze u Malom Stonu. Njih je pred oko godinu dana zaplijenila na sidrištu u Kleku francuska peniša. Bile su pod engleskom zastavom i krcate soli koju su donijele iz Visa za razne Turke u Kleku.¹⁴³ Uopće se tada trgovalo između Visa i Kleka za potrebe unutrašnjosti pod turskom vlašću, posebno živo sa solju.

U pravom mravinjaku, u kojem su se sretali korsari, pomorci, trgovci, krijumčari i svakakvi avanturisti, u kakav se tada bio pretvorio Vis, mogla se kupiti ili prodati svakakva roba. Kod tolikih zaplijenjenih brodova, od kojih su Englezi samo jedan dio odvodili u Vis, jer su ih osim toga upućivali u Maltu i drugamo, razumljivo je da su se mogli kupiti i brodovi, mali i veliki, i to uz povoljne cijene. Već sam spomenuo nekoliko takvih kupoprodaja, a evo još nekih. U mjesecu veljači 1811. na Lastovu su bila zaustavljena četiri broda, jer su dolazila iz Visa. Zanimljiv je iskaz koji je o njima dao patrolnik Petar Petrović Antunov iz Dobrote. On je u lipnju prošle godine otputovao parancom *Corriera* iz Drača, u Jakin s teretom pamuka, suhog grožđa i spužava. Na putu ga je zaplijenio engleski šambek i odveo u Vis. Tu je našao Bokelja Đura Crnjaka, koji je došao u Vis izričito radi otkupa zaplijenjene svoje barke, ali je nije mogao naći. Stoga je novac, koji je u spomenutu svrhu donio sa sobom, pozajmio Petroviću i taj je svoju zaplijenjenu parancu otkupio za iznos od 200 kolonarskih peča. Zatim je za 230 kolonarskih peča kupio jednu braceru koja je neko vrijeme pripadala nekom patrolniku iz Dobrote i još je kupio jedan mali bragoc, za koji je dao 60 kolonarskih peča. Četvrti brod je bio gondolot, koji je u Visu za 160 kolonarskih peča kupio Gašpar Kamenarović iz Dobrote, jedan od Petrovićevih družinara.¹⁴⁴

Bilo je primjera da su povratnici iz Visa kupovali i manje čamce, kojima su se prebacivali gotovo uvijek na orebički žal. Tako kap. duge plovidbe Ivan Despot iz Orebića, Luka Brajević iz Lopuda i Božo Radilli iz Slanog u rujnu 1812. zajednički kupuju mali čamac za 12 kolonarskih peča za odlazak s Visa. Taj učestali promet putnika, a još više robe, između Visa i područja zaposjednutog od Francuza natjerao je generalnog guvernera Ilirskih pokrajina da 7. VI. 1812. u Ljubljani izda naredbu kojom je bilo određeno da će se suditi svakome ilirskom podaniku koji ponese

¹⁴³ Redarstvo F VIII — 1811 R 4—6, No 2299/200; Mornarica 1813, No 1862, XXII, 5 prilog; Mornarica Tit XXII, R 5, 286/294 prilog.

¹⁴⁴ F VIII — 1811 R 5 No 431/26.

životne namirnice u Vis ili na neprijateljski brod. Također će posebna vojnička komisija suditi i onom ilirskom podaniku koji neprijatelju priskrbi živežne namirnice ili dođe u dodir s njima.¹⁴⁵

Iz izvještaja iz Hvara od 2. VII. 1812. izlazi da francuska vlast zna kako stanovnici iz raznih krajeva među njima iz dubrovačke Provincije i s otoka Korčule idu u Vis, gdje se i sada nalaze i rade na utvrdama koje tamo neprijatelj gradi. Tako isto i brodograditelji s otoka Korčule zaposleni su na radovima na otoku Visu i vraćaju se nekažnjeni u Korčulu.¹⁴⁶

Bragoc patruna Ivana Kipre S. *Antonio di Padova*, francuske zastave, kad se nalazio na putu iz Rijeke u Dubrovnik s teretom štavljene kože, platna, duhana, lana i različite druge robe, sreo je između Sućurja na Hvaru i Neretve 17. IV. 1810. braceru s latinskim jedrom koja ga je počela progoniti i ujedno pucati iz topova i pušaka. Tada su se uputili prema obali i blizu Drvenika su se iskricali na kopno napustivši brod. Kipre je prepoznao korsara. To je bio Antun Pjerović koji je služio kod Mata Giorgija, a posada mu je bila sastavljena od Pelješčana, Bokelja i Ankonitanaca. Čini se da je ta smjelost domaćih ljudi, koji dobro poznaju te krajeve, pa stoga uspješno izvode svoje korsarske operacije, dosadila Garagninu, pa vojnom zapovjedniku Bertrandu predlaže da se upotrijebe stroge mjere. Garagnin ima samilosti prema pučanstvu koje je već otprije stradalo i koje malo po malo gubi svoju imovinu. Ali zna i to da je zbog djelovanja korsara onemogućeno pristajanje bilo koje pa i najmanje barke i da pučanstvu nedostaju namirnice od prve potrebe.¹⁴⁷

Kad se patrun Petar Car s bracerom *Madonna Delle Grazie*, francuske zastave, nosivosti 14^{1/2} tona, nalazio na putu iz Skadra u Dubrovnik s teretom pamuka, duhana i druge robe, zaplijenio ga je u blizini Bara poznati nam korsar Giovanni Battista Tagliaferro, koji je zapovijedao engleskim šambekom. Bili su odvedeni u Vis i pošto je korsar iz bracere iskrcao robu, pustio je na slobodu Cara i njegovu braceru. Tamo se Car zadržao 25 dana i 23. IV. 1810. otputovao je on s dva mornara (Vlaho Zambella i Ivan Savinović) iz Visa u Dubrovnik. Kao prije Konsolo tako je sada i Car dao podatke o engleskim ratnim brodovima na Visu. Tamo se nalaze dvije fregate, jedna — španjolska sa 50 topova i druga, čije mu naoružanje nije poznato, zatim tri velika šambeka sa osam topova i tri bova s jednim topom na pramcu. Kad fregate zaplijene brodove, one ih zapale, a posadu zadrže u zarobljeništvu. Osim toga je istražnom organu Car izjavio da je zapovjednik fre-

¹⁴⁵ Zdravstvo 1812, R 1, Tit VI, No 3972; Redarstvo Tit VII, R 6 No 2490.

¹⁴⁶ Redarstvo Rub 6 Tit VII No 2797 prilog.

¹⁴⁷ F VII — 1810, 124/1150; F XIII — 1810, 144/1143.

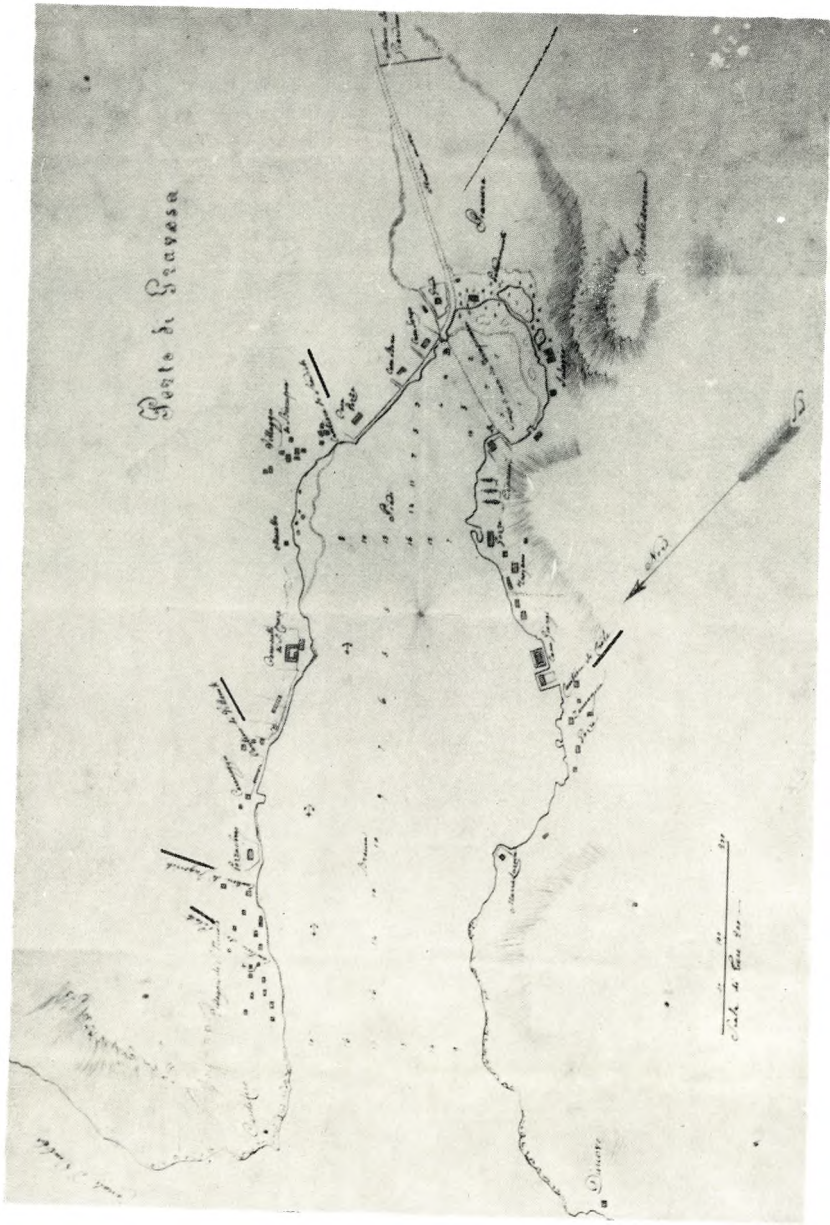
gate u Visu izdao oglas u engleskom i talijanskom jeziku, koji je nalijepljen na zidove kuća. U tom oglasu se obavještava pučanstvo da je dopušteno svim malim barkama iz Dalmacije dolaziti slobodno u Vis, da neće biti uznemiravane od bilo kojeg engleskog naoružanog broda makar budu donijele bilo koji iznos novca u zlatu, da mogu slobodno trgovati, dolaziti i odlaziti bez ikakvog straha i sumnjičenja. Tako isto i barke koje pripadaju Višanima mogu odlaziti.¹⁴⁸

Dana 12. VII. 1810. neprijateljski korsar, koji nije istaknuo nikakvu zastavu, stigao je u po bijela dana u uvalu Sutmiljsku na otoku Mljetu, iz nje odveo braceru Andrije Đurovića i zapalio je. U međuvremenu su stigli Mljećani i budući da su i bracera i korsar još bili na dometu pušaka, Mljećani stadoše pucati. Na tu vatru odgovorio je korsar iz topa, pušaka, trumbuna i mosketa, ali nije ozlijedio ni jednog Mljećanina. Međutim jedan korsarov mornar, koji je palio vatrom mljetsku braceru, poginuo je od mljetske puške. Po svoj prilici taj je mornar izgorio skupa s bracerom, od koje se nije spasio ni najmanji dio. Nakon toga se korsar uputio prema lebiću te su ga i sutradan vidjeli u daljini od deset milja.¹⁴⁹

Patrun Luka Butjerić otputovao je iz Dubrovnika dana 15. VI. 1810. bracerom *Madonna Del Rosario* i s teretom oprane vune i voska u Barlettu. Istog dana u sredini Gulfa sretne se s engleskim šambekom kojim je zapovijedao Nikola Barbotin. Pucajući iz topa, prisiliše Butjerića da spusti jedra i da ga sačeka. Prema njegovoj braceri korsar uputi naoružani čamac čija posada zauzme braceru. Oduzme mu sve brodske isprave uključiv zdravstveni list, te Butjerića i njegovu posadu korsar prekrcna na svoj šambek, koji je imao 4 topa i 60 članova posade. Prethodno je Butjerić utopio u more sva pisma trgovaca čiju je robu vozio i ona koja mu je bio dao L. Pasarević. Butjerićevu braceru korsar pošalje u Vis, a on s još tri broda nastavi korsarenje uz puljišku obalu. Naišli su na jedan loger i dvije parance čija je posada, vidjevši opasnost koja im prijete, pobjegla na obalu. Korsar pošalje prema obali svoje naoružane čamce, koji došavši tamo nađoše brodove otvorene i potopljene, pa ispalivši 150 hitaca prema posadi, vratiše se neobavljena posla. Nakon toga se korsar uputi prema Visu. Nekoliko dana kasnije korsar tu ukrca Butjerića i njegovu posadu na vlastitu Butjerićevu braceru — s koje je prethodno iskrcao sav teret i nešto opreme — i naredi mu da ne smije nigdje pristajati nego ploviti ravno u Dubrovnik. Tako je Butjerić stigao u Orebiće i tu se javio Lazaroviću koji ga dalje uputi u Dubrovnik. Zanimljivo je da Zdravstveni ured u Dubrovniku, vidjevši tu Butjerićevu nevolju, predlaže Garagninu neka se Butjeriću počne

¹⁴⁸ F VII — 1810, 132/1233.

¹⁴⁹ F VII — 1810, 194/1789 prilog.



Tlocrt gruške luke iz g. 1811. s označenim brodogradilištima

računati kontumac od dana kad se prijavio vlasti u Orebićima, a ne tek od dolaska u Dubrovnik.¹⁵⁰

Nema dvojbe da je Grgur Jerić iz Trpnja teret slanih srdela, koji je vozio svojim leutom u mjesecu srpnju 1810. u Senigalliju, bio namijenio za prodaju na tamošnjem sajmu. Naime, glavni dan sajma bio je na dan sv. Magdalene 22. VII. svake godine i Trpanjci su još u 18. st. uz ostale Dubrovčane živo sudjelovali na njemu. Ali u luci Silbi engleski korsar mu je oduzeo teret. Leut mu je ostavio, pa se Jerić njime vratio u Trpanj. Korsar nije dirao ni u prtljagu koja je pripadala posadi.¹⁵¹

Lastovčani su se posebno istakli u kolovozu 1810, kada su četiri engleska broda naoružana sa 40 topova napala 4 dubrovačka krcata trgovačkom robom upućenom u Jakin, a koja su se nalazila usidrena u jednoj od uvala njihova otoka. Pucanje neprijateljskih brodova nije otjeralo stanovnike u unutrašnjost otoka, već su se naprotiv s različitih strana skupili u luci. Lastovčani su stalno odgovarali puškaranjem i nisu dopustili neprijatelju da dohvati dubrovačke brodove. Englezi su se uzaludno borili šest sati i kada su u borbi imali nekoliko mrtvih, učiniše još jedan, posljednji pokušaj koji je trajao tri sata. Ali uvidjevši da je njihova borba uzaludna, odustaje od svoje namjere i odjedriše. O tom hrabrom činu Lastovčana bio je na francuskom jeziku objavljen članak u službenom listu *Télégraphe Officiel* od 30. XI. 1810. koji je izlazio u Ljubljani. Članak je Garagnin preveo na hrvatski i razaslao podložnim organima da ga objave. Sačuvali su se njegovi tiskani primjerci. U njem se kaže da je ta obrana to slavniija, što otok Lastovo nema nego 900 stanovnika koji se najvećim dijelom bave ribanjem i pomorskom trgovinom s bližnjim mjestima, a ne oružjem. Englezi su imali više ubijenih ili ranjenih, dok Lastovčani samo tri pomorca ranjena. Trebalo ih je stoga nagraditi. I zaista vladin tajnik iz Ljubljane odredio je 440 franaka koje treba podijeliti onima čija je imovina najviše stradala u tom okršaju. U spisima se nalazi popis s imenima 25 Lastovčana i iznosima koji su im isplaćeni u ime pretrpljene štete.¹⁵²

Krajem iste godine 1810. Lastovčani su se iskazali u još jed-

¹⁵⁰ F VII — 1810, 1—210, No 209/1967. Prema izdanim zdravstvenim listovima Luka Butjerić je prije toga događaja, tj. u g. 1809. i 1810. devet puta išao istim brodom u Pulju po teret, najvećim dijelom praznim brodom, a nekad vozeći tamo kože, vunu i vosak. No i poslije toga, dakle u g. 1812. i 1813. nalazimo ga ponovno na istom poslu istim brodom.

¹⁵¹ F XIII — 1810, 242/2164; Dopunji 1810/11, VII, 59/504 prilog; V. Ivančević, Dubrovčani na sajmu u Senigaliji u 18. st. »Rad« JAZU, knj. 356, Zagreb 1969, 109—125.

¹⁵² F XVI — 1810, 350/3542, 408/3868, 411/3899, 439/3996; F I — 1810, 131/265, F VIII — 1811 R 5 No 404; Dopunji 1810/11, VII 61/506 prilog.

nom junačkom djelu. Već je o njemu bilo pisano,¹⁵³ pa ću ga ponoviti u najkraćim crtama. Englezi su zarobili dubrovački brod, ali su zbog nevremena prisiljeni da potraže jarbol na jednom od lastovskih otoka. To su iskoristili Lastovčani i oduzeli brod s posadom koju su Englezi bili postavili na njemu. O tome je Generalni štab u Zadru 29. XII. 1810. izdao dnevnu zapovjed hvaleći to djelo Lastovčana i iskazujući uvjerenje da su time dali dobar primjer stanovnicima otoka i primorja koji će se za njim povesti.¹⁵⁴

Nema podataka iz kojih bismo saznali u koju je svrhu patrolu Vinčencu Vileniku bila potrebna potvrda koju mu je pune hvale 22. XII. 1810. izdao Garagnin. Tu Garagnin za Vilenika kaže da je u prošlom ratu između Francuske i Rusije znao provući se između neprijateljskih brodova i sa svojim trabakulom donijeti terete žita koji su bili vrlo potrebni francuskoj vojsci. U g. 1808. pod otokom Mljetom hrabro je preteo Englezima trabakul pun žita zarobivši tom prigodom 6 pomoraca koje je doveo u Dubrovnik. Vilenik je potporučnik prve kumpanije Narodne straže u Dubrovniku te je svojom marljivošću, radošću i hrabrošću u svakoj prilici zaslužio vladino poštovanje i odobravanje. Međutim Garagnin je u lipnju iste godine, dakle samo pola godine prije, o Vileniku imao drugačije mišljenje. Tada se Vilenik nalazio u Bartetti, tj. od prvog časa kad je imenovan potporučnikom prve kumpanije Narodne straže, i Garagnin misli da je tamo s namjerom kako se ne bi više vratio budući da ima dugova i *delle mancanze verso il Governo*.¹⁵⁵

Dana 9. II. 1811. stigli su iz Visa u dubrovačke lazarete dva dubrovačka patrola koje je engleska korveta bila zarobila u blizini puljiške obale. Prvi je bio patrol Jakov Medini koji je bracerom putovao u Brindisi da bi tamo krcao ulje i ostalo. Drugi je Ivan Pehovac koji je plovio u Krf s teretom vina.¹⁵⁶

Polovicom veljače 1811. usidrili su se u luci Polače na Mljetu engleski brodovi (jedan šambek i jedna korveta) i nekim brodom, koji je bio sličan gaeti iz Cavtata sa 12 članova posade, plijenili su noću brodove u blizini Slanoga. Tako su zaplijenili gaete, koje

¹⁵³ V. Foretić, Crtice iz pomorske prošlosti. »Zadarska revija«, br. 5/1962, 382, gdje je na str. 381. objavljen i crtež tog dubrovačkog broda. V. Maštrović, Gusarenje kao efikasan faktor engleske blokade u Dalmaciji od 1808. do 1810. god. »Pomorski zbornik«, knj. 8, Zadar 1970, str. 719, gdje je objavljena i fotokopija dnevne zapovijedi od 29. XII. 1810.

¹⁵⁴ Tiskani original te zapovijedi nalazi se u F VIII — 1811, R 5 prilog.

¹⁵⁵ F XVI — 1810, 425/3941; F XVII — 1810, 17/1796.

¹⁵⁶ F VIII — 1811 R 5 No 497/32. Medinijeva bracerica zvala se *L'Irena* i vozila je prazne bačve za krcanje ulja (Pom. 56—18/4, 15). Za Pehovca nalazim da je 6. I. 1811. bio izdan zdravstveni list za braceru *La Madonna Del Rosario* koja s teretom od 70 bačava vina »iz ovog kraja« putuje u Krf. U knjizi Pom. 56—18/4, 4/1811, u kojoj je zabilježen taj zdravstveni list, napisano je ime patrola Antuna Pehovca, ali bez dvojbe to je jedna ista osoba.

su plovile za Ston, patruna Antuna Grbina i Frana Mlinarića i otpremili ih u Vis, a opljačkali su i pustili da slobodno odjedre još tri druge brodice. Zanimljivi su iskazi članova posade zaplijenjenih brodova. Naime, oni su po govoru i izgovoru prepoznali da se među posadom korsarskih brodova nalaze zapovjednik Pelješčanin, a između mornara po jedan Korčulanin, Pelješčanin, Francuz, Genovljanin, Puljiz i čak jedan Rus. Na šambeku je bilo ukrcano pet Mlječana koje su prepoznali po načinu kako su bili odjeveni. I to dokazuje sudjelovanje naših pomoraca u korsarskim pothvatima koje su tada Englezi obavljali protiv brodova u francuskoj službi. Garagnin bi želio znati imena i prezimena tih domaćih ljudi, valjda radi odmazde nad njihovim obiteljima, pa preporučuje stonskom delegatu da ubuduće nastoji saznati te podatke i javiti mu ih. On misli da to čine oni koji se nisu odazvali pozivu u vojsku. Stoga bi trebalo brodove oboružati puškama, da bi se mogli obraniti od takvih ljudi.¹⁵⁷

Godine 1811. Francuzi su poduzeli jaču akciju svoje flote protiv Engleza na Visu u namjeri da ih otjeraju, jer im svojim tamošnjim uporištem vrlo mnogo smetahu. Dana 12. VIII. došlo je do bitke između Visa i Hvara. Francuzi su izgubili nekoliko brodova i imali mnogo mrtvih i ranjenih. Među mrtvima je bio i njihov glavni zapovjednik Dubordieu, a pobjedu je odnio Englez Hoste.¹⁵⁸ Lučki kapetan u Orebićima Frano Kovačević u prvi čas, ne poznavajući prave posljedice bitke, misilo je da je Vis oslobođen od neprijatelja, jer su se širile glasine kako je ne samo ratna mornarica pokupila sve što je državno nego da ostavljaju otok i manji korsari, pa će sada Gulaf biti oslobođen od neprijateljskog gusarstva. Međutim ni mjesec dana poslije toga on isti je prisiljen da javi kako je Vis ponovno u rukama neprijatelja i da se u tamošnjim vodama nalaze jedan vašel, dvije fregate, jedna korveta i jedan brik.¹⁵⁹

Na sam dan bitke Englezi su zarobili šambek *Il Veloce* dubrovačkog kapetana Josipa Dinarića Mihajlova kad se nalazio na putu iz Barlette u Krf s teretom žita i rakije. Brod su mu oduzeli, a Dinarića i posadu njegova broda pustili, pa su tako dospjeli u francuske ruke. O tom događaju vodila se rasprava pred Vojnič-

¹⁵⁷ Dopunji 1811—12/20, II 31/132, II 33/134.

¹⁵⁸ Bernard Dubourdieu (1777—1811) francuski pomorski oficir. Od 1810. zapovjednik francuskog pomorskog odreda na Jadranu. Poginuo u bitki s engleskim pomorskim odredom 1811 kod Visa. William Hoste (1780—1828) britanski kapetan bojnog broda. Istakao se u bitki s francuskim pomorskim odredom kod Visa 1811. D. Foretić, Vis u međunarodnom zbivanju u početku XIX. stoljeća, »Mogućnosti«, br. 1/1956, 619—626. J. Luetić, 150-godišnjica prve velike pomorske bitke pod Visom 13. III. 1811. »Naše more«, br. 3/1961, 137.

¹⁵⁹ F VIII — 1811, Redarstvo R 4 No 1029/39 i No 1278/42 prilog.

kom komisijom u Bariju i kapetan je osuđen na tri godine zatvora, dok je posada bila oslobođena.¹⁶⁰

Napoleon je davao veliku važnost Krfu, pa 26. XI. 1811. piše Eugenu, vicekralju Italije, da o Krfu »zavisi sigurnost Italije i nezavisnost Jadrana.«¹⁶¹ Ali to je znao i neprijatelj, pa kako smo vidjeli, između zaplijenjenih dubrovačkih brodova bilo je i onih koji su plovili sa živežnim namirnicama za opskrbu tog otoka.

Sto su sve doživljavali patruni brodova koje su progonili korsari, neka nam pokaže i ovaj mali primjer. U siječnju 1811. patrolun Ivan Glavić čamcem na vesla *L'Anima Del Purgatorio* preveo je u Jakin 76 bačava slanin srdela. Kad se u ožujku vraćao iz Jakina u blizini Žirja, proganjen od korsara, bio je prisiljen iskrcati se na obalu da bi na tri različita mjesta na otoku sakrio 800 talira koje je uspio spasiti. To je vidio jedan od njegovih putnika Dubrovčanin Pavao Dessin, koji — udruživši se s neprijateljem — oduzme sav taj novac i otplovi s korsarom.¹⁶²

Lastovski ribari također nisu mogli slobodno ribariti oko svog otoka, već su njihove ribarice bile izvrnute neprijateljskoj zapljeni. Polovicom ožujka 1811. neprijatelj je u blizini otočića Mrčare zaplijenio tri ribarice i dva broda koji su prevozili vino u Dubrovnik. Dva čamca, gotovo neupotrebljiva, ostavili su, a ostala tri su odveli u Vis. Englezi su na Lastovu iskrcali 27 zarobljenih Lastovčana, uzevši sa sobom samo Antuna Čalića. Vidjevši takvo stanje, vlast iz Dubrovnika nalaže gubernaturu Lastova da ustroji stalnu stražu na otoku koja će davati znakove čim ugleda neprijateljske brodove kako bi se ribarski čamci mogli na vrijeme povući ili pripremiti za obranu ako budu napadnuti. Iskrcana posada koja je došla u doticaj s neprijateljem morala je proći 14 dana kontumaca.¹⁶³

U siječnju 1812. neprijatelj je kod Molunta zarobio pelig *L'Allegro*, talijanske zastave, kojim je zapovijedao Dominik Grego kad se nalazio s teretom dasaka i drugim na putu u Albaniju. Kapetan i njegova posada spasili su se pomoću čamca bijegom na obalu. Kapetan je spasio samo nekoliko komada damasta od oko 20 venecijanskih lakata, ali su mu to kasnije ukrali mještani. Toma Kerša, agent u Dubrovniku konzulata Francuske i Italije za Ilirske pokrajine, kaže da bi se patrolun Grego prodajom tog damasta bio mogao spasiti da ne umre od gladi dok mu se ne pruži prilika za povratak kući.¹⁶⁴

¹⁶⁰ V. Ivančević, Francuska osuda posade dubrovačkog broda godine 1811. »*Naše more*«, br. 3/1972, 78—79.

¹⁶¹ D. Foretić, Vis u međunarodnim zbivanjima... »*Mogućnosti*«, br. 8/1956, 659.

¹⁶² F X — 1811 Rub 1 N. 874; Pom. 56—18/4 1811, 25. Iz gornjeg događaja treba zaključiti da plovila vođena kao *barca a remo* moramo smatrati većim budući da su plovila preko Jadrana nakrcana teretom i putnicima.

¹⁶³ Dopunji 1811, 12/20, 75/53.

¹⁶⁴ F XVII 1812 R 8 No 269 prilog.

U svom korsarenju Englezi su bili vrlo smioni, što se vidi iz okolnosti pod kojima su obavljali zapljene neprijateljskih brodova, a osobito se to odražavalo po mjestima gdje su te zapljene izvodili. Englezi se nisu ustručavali približiti se naoružanim čamcem Orašcu u neposrednoj blizini Dubrovnika i tu 27. IV. 1812. zaplijeniti braceru *Madonna Del Carmine* patruna Antuna Kuštrića. On se nalazio na putovanju iz Dubrovnika u Rijeku s teretom od 60 bačava ulja i 2 bačve malvazije, a trebao je još dopuniti teret na Šipanu. Kapetan se s posadom htio spasiti bježeći čamcem na obalu, ali su ih uhvatili i odveli na engleski brik koji je krstarilo između Mljeta i Šipana. Tek su ih navečer otpustili i iskricali na Šipanu, odakle su pod stražom upućeni u Dubrovnik. I te su barke, kad su se vraćale na Šipan, bile progonjene od neprijatelja, pa su jednu morali napustiti i pronašli je tek poslije nekoliko dana. Malo poslije toga zaplijenjena je dubrovačka bracara patruna Karla Coste kad se vraćala prazna iz Barlette; njezinu posadu od ukupno 6 članova korsar je iskrcao u Moluntu. Spasili su samo dva zamotka koja su sadržavala 1232 kolonarske peče i nešto malo mornarske pakotilje. Posada je bila dovedena u Dubrovnik i smještena u lazarete.¹⁶⁵

Dana 4. V. 1812. engleski je brik uputio u luku Molunat četiri naoružana čamca sa 40 vojnika koji uspješe odvesti dva trabakula koja su plovila u Krf krcata vinom. Sindik Pločica u svom izvještaju kaže da su se njegovi ljudi borili od 11 ujutro do 6 sati navečer, ali da su morali popustiti, jer je korsar osim iz pušaka opalio četiri topovska hica.¹⁶⁶

Korsarski je šambek dana 7. VIII. kod puljiške obale između Pescare i Monte S. Angela zaplijenio braceru *La Madonna Delle Grazie* patruna Bartolomeja Račića, nosivosti od 5 tona. Bracera je bila na putu u Dubrovnik s različitom robom (konopi, metle, vrčevi, tanjuri, čavli, sačma, platno prugasto i dr.). Korsar je tri dana teglio Račićevu braceru, ali zbog pogoršanog vremena prekrca na svoj šambek sav njezin teret i opremu. Oslobodi Račićevu braceru ostavivši mu samo dva vesla, tako da je Račić jedva složio jedno malo jedro i dočepao se otoka Mljeta. Nakon ticanja Mljeta produži u Dubrovnik. Osim Račića na brodu su bila još tri njegova mornara i jedan putnik.¹⁶⁷ Taj patrun Račić u doba francuske okupacije jedan je od najzaposlenijih patruna u prijevozima koje je gotovo sva obavio preko Jadrana, a samo neke uzduž istočne jadranske obale. On je prema izdanim zdravstvenim listovima takvih putovanja obavio u g. 1808. pet, 1809, četiri, 1810. pet, 1811. dva i 1812. također dva.

¹⁶⁵ F XVII 1812 Rub 8 No 1763; F XVII 1812 Rub 8 N. 1786 prilog N. 61.

¹⁶⁶ F XVII 1812 Rub 8 No 1849.

¹⁶⁷ Zdravstvo 1812 Tit VI R 1 No 3389/175 prilog.

Polovicom rujna 1812. plovile su skupa¹⁶⁸ dvije dubrovačke bracerne iz Barlette u Dubrovnik. Jedna je bila *Buona Unione* patruna Josipa Zložila s teretom od 250 tomola žita, a druga *Cristiana* patruna Đura Stjepčevića s različitim teretom lubenica, luka, tjestenine, sočiva i opeka.¹⁶⁹ Nasuprot Cavtatu engleska fregata zarobi ponajprije Zložilovu braceru, a malo kasnije i Stjepčeviću. Ljudi s fregate ogole Zložila, dignu mu spedicije i 188 kolonarija. Nakon toga sa Stjepčevićeve bracerne prebace sav teret, osim opeka, na Zložilovu braceru, a zatim prekrcavši svu posadu sa Zložilove bracerne na Stjepčeviću, zadrže Zložilovu braceru punu tereta i odvedoše je. Stjepčevića oslobode i on se sa svojom bracerom *Cristiana*, koja ostade bez tereta osim s nešto opeka, s putnicima i s posadom obaju brodova, između kojih se nalazio i patrun Zložilo, dana 15. IX. prijavi zdravstvenoj vlasti u Dubrovniku. Tu je izjavio da ga je nakon pljačke obavljene od fregate zaustavio drugi engleski brod (tipa korvete), ali dokazavši mu da su već bili opljačkani i pušteni, pusti ih i on da nastave putovanje.¹⁷⁰

Provodile su se i zdravstvene mjere da bi se očuvalo zdravlje i spriječio unos zaraznih bolesti na područje koje je bilo pod francuskom upravom. Za brodove kao prva mjera bili su zdravstveni listovi. Osobito se strogo postupalo s osobama i robom koji su dolazili u doticaj s neprijateljem, a naravno i sa zaraženim krajevima. Pogotovo se to redovito provodilo s onima koji su dolazili s Visa zahtijevajući izvršenje propisanog kontumaca. Zdravstvena je vlast poglavito pooštrila mjere kad se u rujnu 1812. saznalo da je u Visu na nekom brodu s ilirskom zastavom umrlo više mornara. Neki su govorili da je to samo jaka dizenterija, a neki su sumnjali da se radi o kugi. Zanimljiv je prijedlog Lazarovića, tadašnjeg zapovjednika Narodne straže i zdravstvenog glavara u Orebićima. On predlaže zdravstvenoj vlasti u Dubrovniku — ako hoće saznati pravo stanje u Visu koliko kod stanovništva toliko i kod posade na ratnim brodovima — neka tamo pošalje pouzdane osobe i to pod izlikom da idu loviti ribu, u toj luci neka ostanu koji dan i, vrteći se barkom oko brodova, mogle bi sa sigurnošću otkriti ono što se želi saznati.¹⁷¹

I u g. 1813. Englezi obavljaju više zapljena dubrovačkih brodova. U mjesecu travnju iz Barlette u Dubrovnik plove dva broda

¹⁶⁸ Tj. u konservi, kako se to tada nazivalo i kako je to ovdje u tom spisu i naznačeno.

¹⁶⁹ Oba patruna obavili su u g. 1810—1812. više putovanja tim istim brodovima iz Dubrovnika. U Rijeku su vozili ulje, a u Pulju su išli prazni da bi tamo krcali teret ili noseći slanu ribu iz Dubrovnika.

¹⁷⁰ Zdravstvo 1812, R 1—4, Tit VI No 3859/22 prilozii.

¹⁷¹ Isto No 4022/31.

natovarena žitom. Jedan je bio bracara *Il Falcone* od 13 tona sa 340 tomola žita, čiji je patrun bio Ivan Grubišić. Drugi je paranca *La Madonna Delle Grazie* od 9 tona sa 140 tomola žita, čiji je patrun bio — već otprije dobro nam poznati — Ivan Skobelj. Susrela su ih dva neprijateljska šumbeka i pomoću naoružanih čamaca oba su zarobili. Digli su im specijacije, opljačkali posade i sa Skobeljeve parance pretovare teret u jedan od svojih šambeka. Grubišiću i njegovim mornarima nareda neka se ukrcaju na ispražnjenu Skobeljevu parancu i puste ih neka otplove. Međutim Grubišićevu braceru punu žita odvedoše sa sobom. To je Skobelju drugi put da ga plijeni neprijatelj, ali on opet u svibnju tim istim brodom putuje u Barlettu krcati teret.¹⁷²

Imajući u svojim rukama Lastovo (od 28. I.) i Korčulu (od 4. II. 1813) Englezi se svojim ratnim brodovima gotovo svakog dana pojavljuju u Pelješko-korčulanskom, Mljetskom, Stonskom i Koločepskom kanalu. Vojni odredi se već počinju iskrcavati na kopno kod Orebića, Brsečina, na Šipanu, u Slanome i Cavtatu. Plijene i odvođe iz Sovre na Mljetu braceru i barku, obje krcate drva. Kod Rta Grbljave u Stonskom kanalu plijene Trojanijevu goletu i jednu bokeljsku braceru, a pod otočićem Olipom trabakule patruna Koprice i patruna Skobelja, iskrcavši njihovu posadu na otočić. U Slanome odvođe neke bracere, a one koje ne dospješe odvući — zapale. Nedaleko Broca plijene braceru patruna Marina Foretića iz Dubrovnika, koja je bila krcata žita, vina i kože, što je pripadalo raznim dubrovačkim trgovcima. U Šipanu engleski brik ponajprije pita da mu dadu jednu braceru i obećava da će je vratiti. Kad mu odgovoriše da nisu ovlašteni, on sam uzima braceru i otplovi.¹⁷³ Očita je potpuna nadmoć Engleza na moru u neposrednoj blizini Dubrovnika.

Nakon svega što je ovdje i drugdje kod nas objavljeno o engleskoj blokadi¹⁷⁴ istočne obale Jadrana u to doba, možemo zaključiti da je bila vrlo djelotvorna i osim stalnih briga i glavobolje ona je Francuzima, odnosno onima čija je imovina bila u pitanju, nanijela još i velikih gubitaka. Tu se mogu dobro primijeniti riječi maršala Marmonta što ih je on napisao za prilike u Dalmaciji: »Nama more nije pripadalo...«,¹⁷⁵ ali je to vrijedilo i za čitav Jadran, Sredozemlje i Atlantik.

¹⁷² Zdravstvo 1813, R 8 T VIII N. 1854/179 i dva priloga; Pom. 56—18/5, 112.

¹⁷³ Int. služba 1813, Tit I Rub 2, 2282, 2302, 2516, 2597.

¹⁷⁴ Osim već navedenih djela o engleskoj blokadi vidi: V. Maštrović, Engleska blokada Francuza na hrvatskoj obali i gusarstvo od 1811. do 1813. »*Pomorski zbornik*«, knj. 9, Rijeka 1971, 169—189; — isti — Reagiranjia francuskih vlasti u Dalmaciji na englesku pomorsku blokadu od 1808. do 1813. »*Pomorski zbornik*«, knj. 10, Rijeka 1972, 365—392.

¹⁷⁵ F. Baras, Iz memoara maršala Marmonta. Split 1977, 45.

3. Šume, brodogradnja

Šume se oduvijek bile, kao što su i danas, veliko bogatstvo za privredu svake države. Dubrovačke su šume osim drva za gorivo, za ugljen, za vapno — sve to za potrebe sela i grada — davale i vrijednu sirovinu za gradnju brodova. Stoga je shvatljivo da je šumama svaka vlast posvećivala veliku pažnju. Tako i za kratke francuske vladavine u našim krajevima imademo bezbroj dokaza da se brinula o šumama. Već 8. lipnja 1808. general Marmont izdaje proglas o sječi šume.¹⁷⁶ Uz ostale uvjete proglas je određivao da bilo privatnik bilo općina ako hoće sjeći drvo iz šume mora javiti potrebu sječe, vrstu i količinu drva. Za prekršitelje su bile određene kazne u novcu i zatvoru. Tako nailazimo na mnogo zahtjeva za sječju drva sa cijelog područja bivše Republike (Konavala, Župe, Cavtata, Koločepa, Rijeke, Orašca, Šipana, Slanoga, Stona, Pelješca, Mljeta i Lastova). Vlast je htjela znati za što će se upotrijebiti drvo, pa je od molitelja zahtijeva da to naznači već u svojoj molbi. U tim molbama je najviše bilo riječi o drvu za gorivo, ali ima zahtjeva i za drvo za gradnju kuća, osobito onih popaljenih u nedavnom napadu rusko-crnogorskom. Ostale molbe za sječju drva odnosile su se za potrebe mlinova za ulje, za tjeskove za grožđe, za vapnenice i dr. Svoja odobrenja za sječju drva u spomenute svrhe vlast bi obično završavala napomenom da se ne smiju sjeći stabla podesna za gradnju, a niti vaditi korijenja i da se molitelji moraju u svemu pridržavati postojećih propisa, htijući tako osigurati drvo potrebno za gradnju kuća i brodova. Bilo je i nedopuštenih sječa, pa su traženi krivci da se kazne, ali su zabilježeni i primjeri strogog poštovanja propisa; tako kap. Mato Ivan Đuković iz Rijeke Dubrovačke g. 1808. moli da mu se dopusti očistiti stabla u njegovu vrtu i tom prigodom posjeći osušeno jabukovo stablo. Godine 1810. nalazio se u zatvoru Nikola Longo sa Pelješca, jer je prekršio spomenutu Marmontovu odluku posjekavši stabla koja su mu trebala za rebra barke koju je gradio. Tada su također bili osuđeni na zatvor i globu Pelješčani Vinko Suhor, Luka Suhor i Rafo Klarić, što su posjekli, ponijeli i prodali u Korčuli više komada drva sposobnog za gradnju malih čamaca.¹⁷⁷

Veliki udarac dubrovačkoj brodogradnji zadan je odmah u početku, kad su se na dubrovačkom području sukobili Francuzi s Rusima i njihovim saveznicima Crnogorcima. Poglavitito kad su

¹⁷⁶ Proglas je sačuvan u tiskanom primjerku. Okupacija N. 1232 i Dopunji 4, 1808—09 N. 1232/20a.

¹⁷⁷ Okupacija 1808, 2808, F XVI — 1810, 270/2765; Dopunji 1810/12 IX/48/728 prilog N. 145. Tako su se strogo provodile mjere o čuvanju šume da je g. 1810. bio zatvoren Antun Barač Stjepanov iz pelješke Crne Gore, što je posjekao jedno maleno stablo napola suho, da bi od njega načinio badnjak. Dopunji 1810—11/13, 1V/3/223.

zapalili brodogradilište u Gružu, tako da za francuske okupacije nemamo gradnje nekih većih brodova. Jednim dijelom zbog toga, a onda i zbog opće tadašnje ratne situacije, cijela brodograđevna djelatnost spala je na to da se sada grade mala plovila, kao što su barke i ribarice, a poneki brodograditelj gradi i pokoji manji brod.¹⁷⁸ U arhivu francuske uprave najviše podataka ima o popravcima. Takvo stanje u tadašnjoj gruškoj brodogradnji saznajemo posrednim putem, tj. iz molba koje su pojedinci ili onih još nekoliko tada zaposlenih brodograditelja upućivali vlasti da im dopusti sječu stabala potrebnih im za gradnju ili popravak brodova. Ispuštam molbe pojedinaca kojih ima mnogo, a iznosim samo (a i njih jednim dijelom) one koje se tiču gruških brodograditelja.

Petar Kapetanić, kančeljer Mljeta, 19. VII. 1808. izvještava da je tamo došao gruški brodograditelj Krile¹⁷⁹ s nekoliko ljudi izrezati balvane koji su otprije posječeni u fratarskoj šumi, i da je prošlog tjedna posjekao još 20 balvana u šumi Frana Zamanje i Mlječanina Vinka Bušurela. Upitan proto Krile da li ima dozvolu za tu sječu, odgovori da nema, već da je došao izvršiti sječu za račun prota Cvijeta Vilenika. Na to mu kančeljer Kapetanić obustavi sječu, dok ne dobije Garagninove vijesti.¹⁸⁰ Božo Pilato, jedan od brodograditelja iz poznate gruške brodograditeljske obitelji, dobio je 26. VII. 1808. murvino drvo iz Smokovijenca u Župi s imanja Nike Kristović zvane Simatović. Istog mjeseca, srpnja, odobreno mu je da posječe 40 borovih stabala obujma 1 i pol noge na mjestima zvanim Lug i Grabova koji pripadaju administratorima samostanskih dobara sv. Jakova na Mljetu.¹⁸¹ U rujnu 1808. na zahtjev Josipa Vilenika dopušta mu se da u Stonu posječe 30 borovih stabala. Tada je Nikola Kulišić Petrov, proto kalafat, izvršio razne popravke i očistio dno peliga S. *Nicolò* kojim upravlja patrun Nikola Jugović.¹⁸²

Gruškim brodograditeljima Luki Jugoviću i Cvijetu Vileniku, obojici iz poznatih brodograditeljskih obitelji, u veljači 1809. Ga-

¹⁷⁸ Već sam objavio da su u početku francuskog zaposjednuća majstori kalafati Frano Lujak i Andrija Kolendić g. 1807. u dubrovačkoj luci sagradili braceru *Madonna Di Rosario* za patruna Nikolu Kralja iz Stona, a proto Jugović g. 1808. na gruškom brodogradilištu pelig *Il Butiroso* od 25 i 3/4 tona za Nikolu Maslača iz Dubrovnika. (Div. for. 244 f 211; 245 f 117. V. *Ivančević*, O brodogradnji u Dubrovniku potkraj Republike. »Anali Hist. inst.« sv. III, Dubrovnik 1954, 575).

¹⁷⁹ Vidi bilješku 55.

¹⁸⁰ Okupacija 1808, 1402.

¹⁸¹ Okupacija 1808, 1864, 1912, 1942. O djelatnosti brodograditelja Pilata vidi V. *Ivančević*, O brodogradnji u Dubrovniku potkraj Republike. »Anali Hist. inst.«, sv. III, Dubrovnik 1954, 559—579; — isti — Dubrovački brodograditelji u Ulcinju u drugoj polovici 18. stoljeća. »Godišnjak Pomorskog muzeja«, knj. XXII, Kotor 1974, 42—56.

¹⁸² Dopunji 3, 109/2204; Div. for. 243 f 31v.

ragnin dopušta da mogu posjeći na Mljetu u šumama privatnika stabla sposobna za gradnju. Ali tamošnji kančeljer i glavlar sela morali su pripaziti da ne bude posječena veća količina nego što je potrebna za gradnju samo dvije topovnjače i da ne bude vađeno korijenje.¹⁸³ Kako se čini, to bi bila izgradnja najvećih brodova u to doba, ali, na žalost, za takvu tvrdnju, osim spomenutih, nemamo nikakvih drugih podataka. Korčulanski brodograditelj Marin Paunović, koji je za francusku upravu radio na Neretvi¹⁸⁴, trebao je za opremu splavi posjeći u Rožatu (Rijeci dubrovačkoj) dva stabla brijesta visoka 6 noga i debela 2 noge, što mu je bilo odobreno 28. II. 1809. U vezi s tim korčulanskim brodograditeljem, nailazim na još jednu vijest. Naime, Pelješčanin Ivan Matković Ivanov bio je kod njega naručio gradnju jednog trabakula nosivosti 600 stara. Već je mjesecima bio gotov taj trabakul na škveru brodograditelja i smetao mu je pri radu. Nije ga mogao porinuti u more, jer su mu nedostajali jarboli. Stoga Matković 2. III. 1809. moli nadležnog stonskog delegata, koji je ujedno bio i delegat za Pelješac, da mu dopusti da u tu svrhu može posjeći tri čempresa koji se nalaze u Žukovcu.¹⁸⁵ U ožujku 1809. u Gružu je popravljen trabakul *L'Eugenio* koji je bio u sastavu kraljevske talijanske flotilje. Za taj brod (čiji se tip poslije klasificira kao goleta) saznajemo da je u travnju nastradao kada je prevozio u Split 23. regimentu.¹⁸⁶ Cvijetu Vileniku, u travnju 1809, dopušta se sjeća 15 borovih stabala u Vručici na posjedu Mare udovice Sorgo. Kao obično preporuča se tamošnjem glavlaru neka pripazi da se ne iskopaju korijeni.¹⁸⁷ Zanimljivo je da je u travnju 1809. brodograditelju Baldasaru Krile dopušteno da na Mljetu, uz plaćanje privatnicima, posjeće 80 borovih stabala kako bi mogao dovršiti svoj trabakul koji se nalazio na škveru. Pri izdavanju tog odobrenja vodilo se računa da mu je bilo uzeto drvo potrebno za popravak šambeka *Duca di Ragusa*. Prigodom sjeće trebalo je pripaziti da se ne sijeku stabla koja mogu služiti brodovima za jarbole, kao i da se ne vadi korijenje. U srpnju 1809. brodograditelj Kristofor Krile molio je odobrenje da u Komolcu može posjeći dva bukova stabla.¹⁸⁸ Krajem kolovoza i početkom rujna 1809. proto Miho Vilenik Vinkov popravlja brigantin pod zapovjedništvom kap. Petra Orebičića zvanog Longo, i potrebnu građu (kao što su čavli, stupa, katran i drvo) osim iz svoje zalihe dobavlja od protâ Boža Pilata, Luke Jugovića, Cvijeta Vilenika i meštara Stjepana Kulića i Luke Lasića. U listopadu 1809. moli taj isti brodograditelj Miho

¹⁸³ Javne radnje 1809, F X 71/738.

¹⁸⁴ V. Ivančević, Korčula pod Francuzima... str. 359.

¹⁸⁵ Javne radnje 1809, F X 87/837, 107/991 prilog.

¹⁸⁶ Računovodstvo 1809, F I 191/1184, 251/1459.

¹⁸⁷ Dopunjci 1808—09/3 N. 236/1546, IV 170.

¹⁸⁸ Javne radnje 1809, F X 142/1458, 242/2596.

Vilenik da mu se dopusti posjeći na Mljetu u šumi skalopa 40 borovih stabala koja su mu potrebna za gradnju malih baraka na gruškom brodogradilištu. Garagnin u svom odobrenju za sječu, koje upućuje mljetskom kanceljeru Kapetaniću, tu količinu snižuje na 20 stabala.¹⁸⁹

Brodograditelj Luka Jugović Petrov u početku 1810. na gruškom brodogradilištu gradi braceru za Mata Lučića Andrijina uz cijenu od 1025 pjastara, a prethodne g. 1809. sagradio je za Pavla Donatovića čamac na četiri vesla. Iz uvale Soline na Mljetu 13. VI. 1810. stigao u Gruž Mlječanin Nikola Hajdić svojom bracerom krcatom građevnog drva za prota Pilata.¹⁹⁰ Brodograditelj Petar Jugović moli 2. VIII. 1810. da mu se dade prednost pred drugima time što će mu se dopustiti da može graditi i čistiti broдове (barke i braceru) u dubrovačkoj luci ispod mosta na Pločama izgrađivši tu i spremište. Molba mu je bila odbijena, jer kako je izvijestio lučki kapetan, to je moglo smetati vojsci koja je u blizini imala različite svoje službe, a i mjesto je bilo podesno za korišćenje u krijumčarske svrhe: na tom mjestu prije toga nije se dopustilo Jakovu Kostiću niti da izvuče na kopno svoju barku, nego ga uputili da to može učiniti u Gružu.¹⁹¹ U vezi s bijegom dvaju mornara s ratne topovnjače *Folgore*, koji su ukradenom barkom u mjesecu rujnu 1811. pobjegli iz Dubrovnika do Korčule, spominje se proto majstor Nikola Radić, čija je i bila barka.¹⁹² U mjesecu listopadu u javnu kancelariju dolaze dva svjedoka, Toma Bušlje i Nikola Račić, te svjedoče da je pred oko šest mjeseci Antun Šutić iz Gruža sagradio na gruškom brodogradilištu barku na četiri vesla, koja se još sada nalazi u Gružu. U isto to vrijeme brodograditelj Luka Jugović popravlja feluku koja je u službi carinarnice u Dubrovniku i troškovi popravka iznose 574 dukata.¹⁹³

¹⁸⁹ Div. for. 249 f 25v; Javni radovi F X 287/2654.

¹⁹⁰ Div. for. 246 f 120, 272; Zdravstvo i trgovina F VII—1810, 194.

¹⁹¹ F X — 1810, 144, 150; F XIV — 1810, 11/184.

¹⁹² F VII — 1810, 307/3074, 321/3203, 322/3211. Taj Nikola Radić izgradio je više brodova za doba Republike. (V. Ivančević, O brodogradnji u Dubrovniku potkraj Republike... str. 559—579).

¹⁹³ Div. for. 248 f 175; 251 f 189.

Evo još nekoliko molbâ brodograditeljâ koji mole dopuštenje sječe stabala u vezi s gradnjom ili popravkom brodova:

Godina	Molitelj	Mjesto sječe	Drvo	Stabala	U koju svrhu
1809.					
20. IV.	Cvijeto Vilenik	Vručica	bor	15	gradnja golete
27. V.	Luka Vlašić	Rijeka dubr.	česvina	2	gradnja broda
3. VI.	Petar Jugović	Koločep	brijest bor	2	popravak "barke"
18. IX.	Luka Vlašić	Rijeka dubr.	murva	1	— — —
1810.					
28. I.	Kristofor Krile	" "	murva	2	za njegovu radnju
31. I.	Božo Pilato	Gruž	"	1	" "
10. IV.	Nikola Vilenik	Koločep	bor	1	gradnja golete
15. IV.	Cvijeto Vilenik	Rijeka dubr.	murva	2	gradnja barke
16. V.	Luka Jugović	Obuljeno	"	1	" "
2. VI.	Kristofor Krile	Mljet	bor	30	za gruško brodogradilište
17. VI.	Luka Vlašić	"	—	40	" " "
29. VI.	Luka Jugović	"	—	50	popravak barke
9. VII.	Božo Pilato	Pelegrin	bor	20	gradnja barke
26. VII.	Kristofor Krile	Rijeka dubr.	hrast brijest	5 2	gradnja bracere
28. VII.	Kristofor Krile	Gruž	—	5	" "
1811.					
9. VIII.	Luka Jugović	Mljet	bor	50	gradnja dviju malih bracera ¹⁰⁴

Ti podaci nam potvrđuju već izneseno da se za francuske okupacije ipak nešto brodova gradilo, ali najviše se popravljalo. Većinom su to barke, ribarice, malo se spominju bracere, dok se veći brodovi — osim jednog koji predstavlja pravu iznimku — nisu gradili. Barke, koje se grade na Mljetu i Lastovu, namijenjene su lovu srdela, pa tako vlasnicima služe za njihovo uzdržavanje, što oni izričito navode prigodom zahtjeva sječe stabala. Siječe se najviše bor, nešto murva, a vrlo malo druga stabla kao što su čempres, hrast, brijest i česvina.

¹⁰⁴ Javni radovi 1809, F X, 146/1546, 189/2007, 192/2097, 267/3325; 1810 F X, 16/305, 21/347, 60/1068, 62/1113, 90/1439, 97/1622, 105/1876, 123/2096, 140/2302, 178/2705; Javne zgrade 1811, XVI 2540.

Dubrovčani su se i u to doba služili korčulanskim brodogradilištima. Tako je g. 1808. bilo ugovoreno da će Marin Paunović na korčulanskom brodogradilištu sagraditi trabakul Matu Glabalu. Braceru *La Madonna di Rosario*, koju je Ilija Miletić iz Dubrovnika kupio od Stjepana Čerezina s Pelješca, sagradio je proto Marko Paunović iste godine na korčulanskom brodogradilištu. Iduće godine 1809. proto Andrija Vilović Marinov sagradio je braceru *L'Unione* za račun dubrovačkog trgovca Isaka Vite Ambonettija prema uputama patruna Petra Orebičića Longa. Također 1809. proto Vinčenco Bodulić s družinarima za Nikolu Andričevića Antunova i njegove družinare, svi s Pelješca, sagradio je na korčulanskom brodogradilištu mistik *S. Antonio*. Dana 17. VIII. 1810. u javnoj kancelariji dva su svjedoka potvrdila da je barku na vesla vlasnosti Josipa Zložila iz Orašca u Korčuli sagradio Vinčenco Bonvardo.¹⁹⁵

Drvodjelci su u Dubrovniku imali svoju bratovštinu sv. Josipa. Brodograditelji nisu imali svoju posebnu bratovštinu, već su drvodjelci i brodograditelji imali zajedničku bratovštinu. Dana 29. XI. 1810, dok još bratovštine nisu bile suspendirane, bila je po odobrenju francuske vlasti održana skupština (*il Maggior Capitolo*) te se u zapisniku spominju mnogi bratimi. Navest ću ta imena, jer ćemo između njih prepoznati nekoliko brodograditelja još iz doba Republike.¹⁹⁶ Uostalom i mnogi drvodjelci su odvajkada bili zaposleni na jedan ili drugi način u brodogradnji. Evo imena koja se spominju u tom zapisniku: Luka Antunović, Petar Avoscani, Stjepan Barabić, Vinčenco Božović, Antun Đurković, Toma Kelez, Toma Kjurbehan, Pasko Kipre, Mato Kiri, Marko Kotlarić, Baldasar Krile, Ivan Krile Petrov, Kristofor Krile, Ivan Marković, Frano Martini, Ivan Martini, Petar Matić, Andrija Pupa, Marko Skorsur, Luka Šutić Ivanov, Marko Troljeranin, Grgur Vičević, Cvijeto Vilenik i Ivan Zlatka.¹⁹⁷

Godine 1811. policijski komesar Frezza predlaže Garagninu da se izvedu neki javni radovi u gruškoj luci. Predloženi radovi sastojali su se u tome što bi se jedan dio predjela Batale tj. od dvorca Sorgo na lapadskoj do dvorca Gradi na gruškoj strani nasuo kamenjem i zemljom. Time je Frezza htio odstraniti močvarno tlo, nezdravi zrak i dobiti zemljišta na kojem bi se mogle

¹⁹⁵ Div. for. 243 f 96 v. 223 v; 244 f 233 v; 245 f 76; 248 f 68 v. Još je bilo gradnja brodova koje su u to ratno doba izvršili Korčulani na svojim brodogradilištima za Dubrovčane. Korčulani su tada gradili i za Bokelje. Tu zaposlenost Korčulana možda treba pripisati okolnosti da im brodogradilišta nisu stradala kao što je to bilo s gruškim brodogradilištima. (V. Ivančević, Korčula pod Francuzima... bilj. 51; — isti — Gradnje bokeljskih brodova u Korčuli pri kraju 18. stoljeća. »Godišnjak Pomorskog muzeja«, sv. XXIII, Kotor 1975).

¹⁹⁶ V. Ivančević, O brodogradnji u Dubrovniku potkraj Republike. »Anali Hist. inst.«, sv. III, Dubrovnik 1954, 575.

¹⁹⁷ F IV — 1810, 228/3700 prilog.

graditi kuće i radionica užeta. U njoj bi se — po Frezzi — mogli izrađivati debeli i drugi konopi za ratne brodove. Troškovi tih radova iznosili bi 12 tisuća franaka. Toj svojoj predstavi Frezza je priložio nacrt gruške luke u kojem su označeni spomenuti radovi. Najzanimljivije je da su u tom nacrtu označena brodogradilišta gruških brodograditelja koja sam spominjao u ovom radu. To su Pilato, Jugović, Vilenik, Radić, a na lapadskoj strani Krile. Brodogradilište Pilato nalazilo se na Kantafigu uz crkvicu sv. Nikole. Uz Pilata brodogradilište su imali Jugovići, koje se protezalo sve do dvorca Pozza Sorgo. Dalje do samostana Sv. Križa bili su navozi i brodogradilište Vilenik. Radići su imali brodogradilište niže Biskupije na mjestu današnje tržnice, pa je i sadašnji naziv Obala braće Radić otuda potekao. Na lapadskoj strani na istom mjestu sve do nedavno ispod njihove kuće nalazilo se brodogradilište Kriľa. Sva ta brodogradilišta nalazila su se na istim mjestima i za Republike, pa stoga mislim da je potrebno uz ovaj rad objaviti fotokopiju Frezzina nacrt, jer nam pokazuje nekadašnji smještaj gruških brodogradilišta i ujedno nam može dočarati živu djelatnost, koja se razvijala na njima za doba Republike.¹⁹⁸

Iz g. 1813. imamo popis kalafata i jedrara. Navest ću imena samo kalafata: Vinčenco Bobanović, Vinčenco Božović, Ivan (sluga kod Antuna Casarija), Nikola Denotta, Stjepan Gallo, Antun Đurović, Antun Kazilari, Andrija Kolendić, Ivan Krile Petrov, Stjepan Krile Petrov, Antun Kulišić Petrov, Luka Kulišić Petrov, Nikola Kulišić Petrov, Antun Šutić Petrov, Ivan Vilenik Vinčencov i Antun Zlošilo. Taj popis je zanimljiv, jer su to radnici još s brodogradilišta iz doba Republike, a za to doba nije do sada objavljen sličan popis kalafata.¹⁹⁹

4. Broj brodova, izvoz, uvoz

Od posebnog bi značenja bilo utvrditi s koliko su dubrovačkih brodova raspolagali Francuzi u svakoj pojedinoj godini svoje vladavine u Dubrovniku. Iako su Francuzi provodili mnogo statistika o svakoj djelatnosti, i to dosta često, ipak u pokušaju da saznam broj brodova naišao sam na velike zapreke. Naime, arhiv francuske uprave (*Acta gallica*) dosta je zamašan. Neke knjige koje su važne za pomorstvo, a i neki dokumenti, ipak nedostaju. U tom obilju podataka važnom za pomorstvo nisam naišao na neku ta-

¹⁹⁸ Javne zgrade 1811, T XVI R 3 No 529 prilog. O starim gruškim brodogradilištima vidi C. Fisković, Pravilnik bratovštine, dokumenti o gradnji i ostaci brodogradilišta u Gružu. Beritićev zbornik, Dubrovnik 1960, 117—147.

¹⁹⁹ Mornarica 1813, Rub 1 Tit XXII No 283/2017 prilog. Za imena brodograditelja vidi V. Ivančević, O brodogradnji u Dubrovniku... str. 559.

blicu koja bi davala podatke o broju brodova. Ima knjiga u kojima su se zapisivali zdravstveni listovi izdani brodovima u odlasku iz dubrovačke luke. Ali na temelju njih nije moguće sastaviti popis svih brodova, jer su nepotpuno vođene. Međutim iz Trogira, Garagninova rodnog mjesta, dobio sam željene podatke iz tablice koja nosi naslov *Stato di situazione del Sindacato Marittimo di Ragusa* i sadrži podatke za g. 1810.²⁰⁰ Taj je dokument sastavljen 25. VI. 1810. i potpisao ga je M. Skurić, sindik, a inače nalazim da je bio administrator mornarice.

Dubrovnik, za koji se tu veli da je »sa svojim registrima brodova glavno mjesto trgovačke mornarice unatoč različitim mjestima stanovanja kapetana i brodovlasnika«, imao je g. 1810. prema toj tablici

154 broda duge plovidbe²⁰¹ sa 1050 tona²⁰² nosivosti i
66 brodova obalne plovidbe od 5 do 100 tona nosivosti.

Iz tablice se dalje može saznati da je spomenute godine Dubrovnik (i to općine Konavli, Cavtat, Župa, Dubrovnik i njegovo okružje, Slano, Ston, Janjina, Trsteno, Lastovo, Mljet, Šipan i Koločep) imao ove pomorce

Plovidba		Ribari	Pod prijašnjom vladom tj. Republikom
duga	obalna		
400	250	605	2050

Još nam tablica donosi podatke koji su u vezi s brodogradnjom, i to: drvodjelci 70, kalafati 50 i kovači 15. Nema prota (tj. brodograditelja koji imaju vlastito brodogradilište), pa stoga mislim da ih spomenutom broju treba nadodati, dok nema dvojbe da su među drvodjelce ubrojani redoviti brodograditelji.

²⁰⁰ Na taj dragocjeni dokument, koji se nalazi u još nesređenom arhivu Garagnin-Fanfogna u Trogiru, pa stoga nema signature, upozorio me je prof. Mirko Slade-Šilović kojem i ovdje izrazujem svoju srdačnu hvalu.

²⁰¹ Sastavljač tablice ovdje misli na brodove koji su se tada nalazili u inozemnim lukama, što se uostalom dalje vidi iz njegova tumačenja uz tu tablicu.

²⁰² To je neka druga tona od one iz decimalnog sistema. Ona se dijelila na 94 dijela, pa npr. ima ovakav podatak: *mistico* 19, 50/94 *tonage* (A. g. 1814, XIX—XXVI/2). U tim tonama je izražena nosivost brodova koju sam prije spominjao u ovom radu.

U tablici se uz gornje brojke nalaze i kratka tumačenja. Iznosim ih radi potpune obrade tablice, jer su samo donekle točna. Pod stupcem »Brodovi duge plovidbe« iznosi se da je broj trgovačkih brodova duge plovidbe prije pada Republike bio 260 s onim u obalnoj plovidbi. Računalo se da je prije tri godine izgubljeno 50 brodova koje su dijelom uzeli Rusi, a dijelom Englezi u lukama Palermo, Malta i Gibraltar, a u posljednje vrijeme i u lukama Španjolske. Ne uračunavši one brodove koji se sada nalaze u gruškoj luci, preostaju 154 broda koja su raštrkana po raznim lukama Sredozemlja, tj. Italije i Francuske, a najviše u lukama Turske. Pod stupcem »Brodovi obalne plovidbe«, čiji nas podaci najviše zanimaju, kaže se da je pod prošlom vladom njihov broj bio vrlo malen, jer je tada duga plovidba bila vrlo razvijena, a trgovina po Jadranu ograničena. Nakon francuske okupacije ukazala se potreba prijevoza žitarica i druge robe iz Pulje i Italije, pa se broj baraka i bracara popeo gotovo na 100. No neprestane zapljene engleskih korsara snizile su taj broj na 66 brodova u obalnoj plovidbi. Za mornare se navodi da ih je u dugoj plovidbi na čitavom dubrovačkom primorju prije bilo do 3000, ali se danas taj broj snizio na 400 u dugoj i na 250 u obalnoj plovidbi. Razlog tolikoj razlici je u ratu koji sprečava povratak mornara u domovinu, i oni se u inozemstvu dijelom nalaze na raspoređenim brodovima a dijelom u službi drugih nacija. Posebno to posljednje nije po volji Francuza, pa — kako se kaže u tim tumačenjima — trebalo bi tražiti načina da se prisile kako bi se vratili kući.

Zbog engleske prevlasti na moru Francuzi nisu mogli imati nikakve koristi od dubrovačkih brodova koji su se sklonili po raznim sredozemnim lukama. Nešto su koristili one brodove duge plovidbe koje je okupacija njihove domovine zatekla u Francuskoj i Jadranu. Stoga ako je točan broj brodova obalne plovidbe unesen u gornju tablicu — u što nećemo sumnjati — onda su Francuzi g. 1810. u Jadranu raspolagali sa 66 dubrovačkih brodova obalne plovidbe. O kakvim je tipovima brodova tu riječ, nije ništa naznačeno u tablici, ali znamo da su to većinom manji brodovi kao leuti, bracere, trabakuli, feluke, brigantini, a samo nešto malo ima peliga. Posebno treba istaknuti da se u spomenutoj godini često pojavljuje čamac na vesla (*barca a remi*) koji plovi uzduž Dalmacije do Rijeke, Trsta, Venecije, Albanije, a i do suprotne obale (Jakina i Pulje) odvozeći i domaći teret, a uz to i po kojeg putnika, stoga se uz vesla neminovno pomagao i jedrom.

Broj članova posade na brodovima jako se mijenjao. Barka je imala 2—6 članova, bracara 2—14, leut 4, battello 4—5, gondolet 4—6, mistik 4—7, bragoc 5, paranca 5, feluka 5, pelig 5—8, trabakul 6—8, brigantin 8, kuter 10, pulaka 14 članova. Osim veličine istog tipa broda vjerojatno je broj posade ovisio i o drugim različitim okolnostima.

Veliki promet brodova bio je s Bokom. Robu koju su oni dovozili dijelom se trošila u Dubrovniku, a dijelom se u lazaretima prekrcavala za italske luke na suprotnoj obali Jadrana, zatim za Veneciju i Trst. Mnogi su brodovi iz Boke samo ticali Dubrovnik, jer im je čitav teret bio određen za neku od spomenutih luka. Tako isto mnogo bokeljskih praznih brodova tiču Dubrovnik, jer su određeni da teret krcaju u Korčuli ili u drugim lukama sjeverne Dalmacije.

U Dubrovnik se mnogo robe dovozilo iz Albanije. Kao i sva ostala roba iz inozemstva i ta bi se iskrcala u lazaretima, tu raskuživala i onda najvećim dijelom dalje otpremala u italske luke. Neki brodovi dolazili su iz Krfa i vrlo malo robe su dovozili u Dubrovnik, a tako isto je mali promet robe koji se u Dubrovniku krca za Krf. Nešto vina se iz Dubrovnika izvozilo u Krf. Mnogi brodovi drugih zastava, poglavito otomanske, ticali su Dubrovnik s teretom na putu iz juga za sjever ili obratno.

Ostali brodovi koji su dovozili i odvozili robu bili su iz naših krajeva kao Rovinja, Lovrana, Rijeke, Krka, Senja, Silbe, Zlarina, Trogira, Splita, Jelse, Korčule i drugih dalmatinskih luka. Bilo je i stranih brodova iz Ajaccija, Jakina, Barlette, Bisceglie, Molfette, Mola di Bari i dr.

Na Pločama je završavao karavanski put iz zaleđa. Tu su i za Francuzâ »Murlaki i Turci«²⁰³ donosili konjima robu za potrošnju u gradu i izvoz u inozemstvo. Bilo je karavana od 10 do 80 konja, a dana 1. VII. 1810. zabilježeno je da je došlo 250 konja.²⁰⁴ To mjesto dolaska karavanâ nalazilo se nasuprot lazaretima u kojima su brodovi istovarivali robu dovezenu iz inozemstva. Nakon što bi je Dubrovčani tu raskužili, otpremali bi je brodovima na sve strane. Stoga se i ona roba koja je dolazila karavanama, a bila je određena za izvoz, uskladištavala i raskuživala u lazaretima.

Te karavane donosile su iz zaleđa u Dubrovnik najrazličitije vrste koža, volovske, kravlje, teleće, kozje, zečje, (mačje) i jazavčeve kože, zatim vunu (neopranu i opranu), pokrivače (skjavine), vosak (žuti i bijeli), duhan, voće, šljive, orahe, luk, željezo (i željezariju), platno, prirodni arsenikov sumpor (orpimento), kiseljak i dr. Konji u povratku iz Dubrovnika nosili su u zaleđe poglavito sol, dok drugu robu u manjim količinama.

U mnogim zdravstvenim listovima, u kojima je označena količina i vrsta robe ukrcane u Dubrovniku, spomenuto je i njezino podrijetlo. Tako za robu iz Dubrovnika, kao npr. za volovske posljene kože, slane srdele, kozje kože, ulje, vino, ocat, malvaziju,

²⁰³ Tako izvještaji nazivaju stanovnike dubrovačkog zaleđa. Još su tada u spisima spominjani i Grci, pod kojim imenom su označivali pravoslavce.

²⁰⁴ F XIII — 1810, 225/2010.

kornjače, volovske rogove i dr. možemo naići na ove oznake: »proizvod ove provincije« ili »proizvod ovog kraja« (*paese*). Za onu robu koja je dopremljena karavanama u Dubrovnik kao npr. oprana vuna, zečje i jazavčeve kože, suhi jezici i dr. oznaka je »dovezena kopnenim putem iz Bosne«. Za rogoz je označeno da je »dovezen iz Neretve«. Ona roba koja je izravno dovezena iz Albanije označena je da je »dovezena morem iz Albanije«, dok je bilo primjerâ da je ponajprije dovezena u Boku Kotorsku, pa onda u Dubrovnik. Za takvu robu imamo oznaku »donesena preko Boke morem iz Albanije.«²⁰⁵

Iako je — kako sam već spomenuo — arhiv francuske uprave bogat raznovrsnim podacima, ipak u njemu ne nađoh one iz kojih bih sastavio prijelgd o podrobnom prometu brodova u dubrovačkoj luci. Međutim, zahvaljujući sretnoj okolnosti da sam iz Pariza²⁰⁶ dobio nekoliko petnaestodnevnih izvještaja iz g. 1811. o dolasku brodova u dubrovačku luku i njihovu odlasku iz nje, mogu ovdje objaviti nešto podataka i o tome. Te podatke, iako vrlo malo, sadrže priložene tablice (Prilog 1. za dolazak brodova i prilog 2. za odlazak brodova).

Osim robe ti brodovi prevozili su putnike koji su odlazili iz Dubrovnika u raznim pravcima. Događalo se da je često bilo više od jednog putnika. Tako je katkad brodom putovalo po desetak putnika a i više od 20. Putnici su bili mornari, trgovci, žene s malom djecom, turski podanici iz zaleđa, francuski oficiri i vojnici, fratri, a bilo ih je i drugih zanimanja.

Već iz iznesenih zapljena brodova znamo nešto o izvozu i uvozu robe u Dubrovnik, ali da bi se imala jasnija predodžba o različitoj robi koja se tada dopremala u dubrovačku luku i iz nje izvozila, navest ću još nekoliko primjera. U Dubrovnik su se dovozili u većim količinama poglavito sol i žito. Glavni uvoz te robe dolazio je iz luke Barlette, a ponešto se žita uvozilo iz Bisceglia i Tranija. Žitarice (pšenica i kukuruz) su se u prvom redu uvezile za potrebe pučanstva i vojske porazmještene na dubrovačkom području, ali se nešto od toga iz Dubrovnika dalje izvozilo posebno u Boku Kotorsku. Iz Pulje se uvozilo: tjestenina, sočivo (poglavito bob), ječam, zemljano posuđe, luk, zatim agrumi (limuni) koji su dijelom otpremani dalje u Kotor i Split. Iz Korčule su tada dolazili vino, rakija i nešto obrađenog kamena. Daske su se uvezile iz Rijeke i Senja, a ponešto iz Barlette. Iz Rijeke osim drva uvezile su se dužice, bačve, željezo, platno, staklo, koram (štavljena koža). Iz Jakina je dolazila najrazličitija roba, tako riža, dvopek, konopi, kape, slamnati šeširi, papir za pisanje.

²⁰⁵ Pom. 56—18/1—8 i Div. for. 248—252.

²⁰⁶ Podaci su iz Ministère de la guerre, Etat-major de l'armée, Archives Historiques iz Ivry (Paris), a dobio sam ih susretljivošću prof. Rade Kvesića, kojemu i ovdje na tome srdačno zahvaljujem.

Iz Dubrovnika se izvozi mnogo ulja, i to u Rijeku. Negdje je označeno da je ulje »iz ovog kraja« odnosno »iz ove provincije«, jer je moglo biti dovezeno iz Pulje (Brindisi). U Rijeku se također izvozilo suho grožđe, malvazija, suhe smokve, pa i kornjače. Kornjače su se uvozile iz Albanije, ali neke pošiljke nose napomenu da su »proizvod ovog kraja«. Sapun se uvezio u Dubrovnik iz ital-skih luka, ali neke pošiljke sapuna iz Dubrovnika u Rijeku također su označene kao »proizvod ovog kraja«.

U mjesecu lipnju, posebno 1810. i 1811. već je počinjao izvoz slanin srdela u Jakin. Bilo je i izravnih odlazaka brodova sa slanim srdelama (običnih, tj. bez oznake i s oznakom malene) u Senigaliju na glasoviti tamošnji sajam koji se održavao svake godine 27. srpnja.

Iz Boke Kotorske uvezio se u Dubrovnik sir, kupe, kaštradina, krumpir, paklina, lojene svijeće i druga razna roba. Iz Albanije su stizale u Dubrovnik da bi se dalje otpremile, najrazličitije vrste kože (volovske, kravlje, kozje), zatim pamuk, žuti vosak, suho grožđe, butarge, suhe jegulje, duhan, sukno za kapute i dr.

Za francuske vladavine bilo je više kupoprodaja brodova ili potpuno ili samo u jednim njihovim dijelovima između dubrovačkih podanika. Ima podataka da su Dubrovčani kupovali brodove i od stranaca (iz Korčule, Bakra, Trsta, Poreča i dr.). Posebno su te kupoprodaje bile česte za Francuzâ dok još nije bila ukinuta Dubrovačka Republika, ali ih je bilo i kasnije. Dakle vidimo da se unatoč teškim ratnim prilikama ipak Dubrovčani upuštaju i tada u tako rizične poslove. Ali s druge strane ima podataka da Dubrovčani svoje brodove prodaju i strancima s italske obale.²⁰⁷

5. Zaključak

Posljedice francuske okupacije Dubrovačke Republike vrlo su se štetno odrazile ne samo na njezinu trgovačku mornaricu nego i na njezin politički život. Ponajprije Rusi, a kasnije poglavito Englezi, svojim zapljenama reducirali su dubrovačko razgranato brodarstvo na vrlo malene razmjere. Od jake trgovačke mornarice, koja je samo u izvanjadranskoj plovidbi imala oko 300 brodova, računalo se da je gotovo sve propalo osim nešto malo što se uspjelo budzašto prodati. U obalnoj plovidbi ostalo je malo više od pedesetak manjih brodova, među kojima prevladavaju gotovo isključivo same bracerne. Prekinuta je svaka plovidba dalje od Krfa, a pomorska trgovina ograničena je samo na Jadransko more. Engleska pomorsko-privredna blokada bila je vrlo uspješna i u njoj je stradalo mnogo dubrovačkih brodova i njihovih tereta.

²⁰⁷ Div. for. 243 f 38 v.

Dubrovačka je brodogradnja također u tom ratnom sukobu pretrpjela veliku štetu, tako da je od njezine prijašnje djelatnosti vrlo malo ostalo.

S političke pak strane posljedice su još tragičnije. Ne samo da je u siječnju 1808. ukinut njezin nezavisni politički život nego nakon odlaska Francuza taj više nikad nije bio obnovljen.

(Primljeno na 2. sjednici Razreda za društvene znanosti JAZU od 7. veljače 1979.)

Vinko Ivančević

A CONTRIBUTION TO THE KNOWLEDGE OF THE DUBROVNIK
MARITIME AFFAIRS AFTER THE FRENCH OCCUPATION
(1806—1813)

Summary

The author divided his work into four chapters. In the first he gives the number of ships of the Dubrovnik merchant marine before the French occupation. At those times the Dubrovnik Republic had about 300 ships sailing outside the Adriatic. From the documents in the Historical Archives of Dubrovnik the author follows their destiny. Because of the French occupation of their native port, they were confiscated by the Russians. Some ships outside the Adriatic took shelter at various Mediterranean ports. Being unemployed they were left to ruin and their owners had to sell them dirty cheap. In the second chapter the author deals with the confiscation of Dubrovnik ships mostly effected by the English. The value of the Island of Vis for the English, in this war conflict, is particularly pointed out here.

In the third chapter the importance of Dubrovnik forests for the French is emphasized. Some data on shipbuilding, very mean now in comparison with the previous activities in the Republic, are given. In the last chapter the author managed to state the number of Dubrovnik ships that the French disposed of. He says that the French, according to the statistics of 1810, had in Dubrovnik 66 ships of coastal navigation, most of them being of smaller size. He gives, too, the sorts of goods that were imported to Dubrovnik from Bosnia and Herzegovina, the Bay of Kotor and Albania, and of those exported to the ports of Italy and East Adriatic. Beside these, goods produced on the territory of the former Dubrovnik Republic were exported, too. Salt was mainly imported from the Italian ports for the needs of the people and French soldiers.

At the end of his work the author gives two tabular statements, one of arrivals and the other of departures of ships from the Dubrovnik port for some periods of 1811.