

FILJUGA

NAJZNAČAJNIJI OPERATIVNI BROD
DUBROVAČKE DRŽAVE (DRUGA POL. 17—19. ST.)

U do sada objavljenim radovima o različitim tipovima starih brodova ustanovljeno je na temelju proučene arhivske građe i tiskanih djela najkompetentnijih i najpriznatijih stranih autora da su brodogradilišni majstori na dubrovačkim, na ostalim dalmatinskim i primorsko-istarskim brodogradilištima dali neko svoje specifično obilježje starim brodovima na jedra i na vesla, a naročito galijunu (argosyju — kako su stranci a posebno Englezi nazivali dubrovačke jedrenjake tipa karakun i galijun), pa gripu,¹ trabakuli,² golici (manji tip barke), masnici i ormanica (ormanica je bila rasprostranjena uzduž naše obale, a kao tipično ratni brod bila je u sastavu državne flote Dubrovačke Republike).³

Galijun je svakako u tadašnjoj trgovačkoj mornarici Dubrovačke Republike bio na prvom mjestu. Dubrovčani su se tim tipom jedrenjaka naročito isticali u okvirima svjetskog pomorskog života kao vrlo vješti pomorci-moreplovci i pomorski trgovci, a posebno kao izvrsni brodogradilišni majstori.⁴ Ali još prije galijuna imao je u tadašnjem po-

¹ J. Luetić, Dubrovački galijun druge polovine XVI stoljeća, Anali Historijskog instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku, Dubrovnik 1959, str. 129—142.

Grip. Zaboravljeni tip našeg jedrenjaka, Vesnik Vojnog muzeja, Beograd 1958, str. 213—218.

² A. Jal, Glossaire nautique, Paris 1848, str. 1572.

³ J. Luetić, Ormanica — naš tip ratnog broda, Vojno-pomorski ogledi, Vojno-pomorski muzej, Split 1966, str. 71—75.

Na ovom mjestu ne trebamo posebno pisati o porijeklu i autohtonosti braceri; to je već dobro poznato (i u stranom svijetu priznato): bracera je naš tip broda koji je nastao na otoku Braču. Međutim, nije poznato da su našu braceru (kako je mi danas nazivamo) u prošlosti stari Dubrovčani nazivali bračera — ali o tome na drugom mjestu.

Autohtonost naše braceri spominje se i u The greek merchant marine (1453—1850), Athens 1972, str. 485.

⁴ J. Luetić, Dubrovački galijun..., Anali Historijskog instituta JAZU, Dubrovnik 1959, str. 131.

morskom svijetu primat, zbog svoje čvrstoće i visokokvalitetnih maritimnih sposobnosti, i drugi tip trgovačkog broda koji su engleski pomorci u 16. stoljeću, izgovarajući iskrivljeno ime Ragusa — Ragusi, prozvali *argosy*. Taj je naziv bio toliko poznat i prihvaćen u engleskoj literaturi da ga i Shakespeare spominje u nekim svojim dramama.⁵ Iz početka su Dubrovčani dolazili u engleske luke velikim karakama, posebnim tipom trgovačkog broda koji su dubrovački pomorci zvali »karakun«, dok su kasnije u te luke dolazili jedrenjacima tipa galijun. Engleski su pomorci prozvali imenom »argosy« i dubrovačke karakune i dubrovačke galijune.⁶

Istražujući i proučavajući objavljenu i neobjavljenu arhivsku građu o našim starim jedrenjacima, naišli smo na nove i zanimljive podatke o tipu broda zvanom *filjuga* (albanski: *filuge*, a na Levantu zvan *falūwa*), kojima ovdje dopunjujemo i ispravljamo ono što je o tom tipu jedrenjaka bilo do sada u nas rečeno.

U svojim već objavljenim radovima o raznim tipovima brodova nazivao sam taj tip jedrenjaka imenom »*feluka*«, jer se taj naziv udomaćio već pedesetak godina u našoj pomorskoj i drugoj literaturi.

Međutim, kako već postoji za isti tip broda naš domaći narodni naziv »*filjuga*«, koji se čak pojavljuje i u narodnim pjesmama, mislim da bi onaj tuđi trebalo konačno napustiti i ubuduće za taj tip jedrenjaka na vesla koji je bio u sastavu trgovačkog i ratnog brodovlja uzduž čitave naše istočnojadranske obale prihvatiti naš narodni naziv: *filjuga*.⁷

⁵ Encyclopedia Britanica, Chicago 1947. M. Bošnjak, Dubrovačko pomorstvo u literaturi, Zbornik Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952, str. 451. V. Putanec, Onomastički prinosi na temelju mletačke kronike Martina da Canal, Anali Historijskog instituta JAZU, Dubrovnik 1952, godina I, svezak 1, str. 172—175. E. L. Bloomster, Sailing and Small Craft down the Ages, Annapolis 1957, str. 91.

W. A. Mc Ewen and A. H. Lewis, Encyclopedia of Nautical Knowledge, Cambridge, Maryland 1953, str. 22. (U tom se radu neispravno kaže da su to bili brodovi građeni u Veneciji.)

Shakespeare upotrebljava naziv »argosy« oko 1596. godine u »Ukroćenoj goropadnici« i »Mletačkom trgovcu«.

⁶ Zanimljivo je spomenuti da veliko englesko zrakoplovno poduzeće British European Airways (BEA) danas nazivlje imenom *argosy* svoje velike specijalne četveromotorne avione za prijevoz tereta. B.E.A. About Your Flight, str. 26 (London).

⁷ Rječnik hrvatskoga ili srpskoga jezika, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, dio III, Zagreb 1887—1891, str. 56: »FILUGA (filjuga) vidi filuga; f. poveća lađa s jednom katarkom, nepokrivena; tal. feluca, filuca. U naše vrijeme u Boki Kotorskoj (u Dubrovniku se govori filjuga) i u Vukovu rječniku: A njoj dužde odašilje dare, darova joj zlačanu filugu (iz Risna). Narodna pjesma Vuk, 1. 6221.«

D. Parčić, Rječnik talijansko-slovenski (hrvatski), Zadar 1868, str. 350: »Feluca, f. filjuga.«

F. Iveković — I. Broz, Rječnik hrvatskoga jezika, sv. I, Zagreb 1901, str. 293: »FILUGA, f. neka lađa na moru.«

Engel—Stojanović, Povijest Dubrovačke republike, Dubrovnik 1903, str. 325 i bilješka 2. gdje se spominje filjuga »lađa pozlačena u kojoj su se vozila po Gružu i po Rijeci dubrovačka vlastela«.

Deanović—Jernej, Hrvatsko-srpski i talijanski rječnik, Zagreb 1956, str. 152: »Filjuga-feluca«. U Dubrovniku služila za prijevoz putnika kao manja lađa-brodarica privatno.

Podatak u prvom izdanju velike Pomorske enciklopedije Jugoslaven-skog leksikografskog zavoda da je »feluka talijanska jedrilica« u dru-gom izdanju ispravljen je definicijom da je »filjuga ... trgovački je-drenjak rasprostranjen u 17, 18. i 19. st. u Sredozemlju, pa tako i u Jadranu.«

Svi se pisci slažu u tome da je to bio tipičan mediteranski jedrenjak. Najsolidniji opis filjuge našli smo u Glossaire Nautique — djelu vrlo poznatog svjetskog pomorskog historičara i pomorskog poliglotskog lingvиста A. Jala. Jal donosi prije svega ime tog jedrenjaka na nekoliko tuđih jezika a zatim se osvrće na etimologiju samog naziva. Jal se ne slaže sa sumnjivim i neopravdanim mišljenjima nekih pisaca koji etimologiju tog naziva nalaze u riječima: phaselle ili fal-a-q u a (trčati ili sjeći valove), pa ističe svoje uvjerenje da nazivi: felluca, filucca, falua, feluqua i ruski naziv filjoga potječu od turske riječi fulk, što zapravo označava brod, pa na koncu zaključuje da je to mali brod na jedra i na vesla koji po svojoj konstrukciji i svom postanku spada u red galija. Jal tvrdi da ima filjuga s dva ili s jednim jarbolom. U oba slučaja jarboli su nešto nagnuti prema naprijed a na njima su razapeta velika trokutasta (latinska) jedra. Katalonske su filjuge, po Jalu, imale na objema stranama pramčanog dijela broskog trupa po jedno naslikano oko, slično onom kojim su stari Egipćani ukrašavali kljun svojih lađa.

Slične opise filjuge donose i mnogi drugi pisci, iznoseći više-manje i druge pojedinosti, ali se svi ti pomorski stručnjaci slažu s time da je filjuga tip malog trgovačkog i ratnog broda koji je bio u upotrebi u Sredozemnom moru i Atlantskom oceanu duž obala Portugalije i zapadne obale Španjolske.

B. Jurišić, Rukopisni nautički rječnik Jakova Antuna Mikoča iz god. 1852, Anali Jadranskog instituta JAZU u Zagrebu, sv. II, Zagreb 1958, str. 329.

M. Zloković, Primorski i pomorski motivi u lirskim narodnim pjesmama Boke, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, X, Kotor 1962, str. 294.

J. Luetić, O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII st., Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, Pomorski muzej JAZU u Dubrovniku, knj. 2, Dubrovnik 1959, str. 142: Radi piše T. Jurović u Sarajevo kako su zaplijenili filjugu »uhitisce Segnani figliugu s voskom« 1703. god.

Kao u tom arhivskom izvoru tako sam i u drugim nailazio da se naši ljudi služe domaćim nazivom filjuga: u jednom pismu iz Ancone 1692. stoji: »...onomadne poslasmo s figliugome, poslasmo po Antunu Radišku...« Div. Foris 126 f. 48. Iste godine: »... drugo poslah ti onomadne s filugom dva para...« (iz pisma L. Franića iz Ancone u Dubrovnik I. P. Rišaninu). Div. Foris 126 f. 19. U popisu imovine iz 1669. poznatog dubrovačkog trgovca M. Meleja stoji: »...jedna Figliugha stientrom (šatorom) zarlienom prodana mu od mene za dukata 40 sa sviem argacciom (opremom)...« Div. Foris 104 f. 246. Nadalje, S. Herceg iz Broca u vezi s nekim sporom 1701. izjavljuje da je L. Kristov iz Štona »...navego (plovio) nekoliko brieme s moiom figliugom... nekoliko godišta prije trešnje...« Div. de Stagno, 72—1, sv. 57 f. 5.

Ristić—Kangrga, Enciklopedijski nemačko-srpskohrvatski rečnik, Beograd 1936, str. 529: »FELUKE (franc., arap.) f. — filjuga (vrsta lađe).«

P. Skok, Etimologijski rječnik hrvatskoga ili srpskoga jezika (V. Putanec), JAZU, knjiga prva, Zagreb 1971, str. 517: »FILUGA (Vuk, Boka, Dubrovnik) = filjuga (Boka, Dubrovnik) = povećá lađa s jednom katarkom, nepokrivena. Od tal. feluca.«

Poneki pisci dopunjuju Jala, tvrdeći da je bilo filjuga i s tri jarbola opremljena trokutastim (latinskim) jedrima. U pogledu veličine broskog trupa saznajemo da su filjuge bile obično do dvadeset metara duge, četiri metra široke, do dva metra visoke i nosivosti do najviše četrdesetak tona. Neke su filjuge bile sasvim pokrivene palubom, a neke tek djelomično. Čini se da male filjuge koje naši arhivski izvori nazivaju »filjucama« nisu imale nikakve palube.

Neke su filjuge imale jednako izdignutu pramčanu i krmenu statvu (bez »zrcala« na krmi) tako da se kormilo moglo postavljati i na pramcu i na krmi broda. U tom slučaju obje su statve bile obično ukrašene »zvirom«.

Zbog svoje vitke linije filjuga je bila veoma brz brod, a upotrebljavala se ne samo za prijevoz raznovrsnog tereta nego i za ribarenje, za lov spužava i koralja, ali i kao ratni ili pomoćni ratni brod, kao brod za prijevoz putnika i poštanski brod-brzoplovka.

Budući da su filjuge svojim oblikom i nekim značajkama bile slične galijama, nije čudnovato što su se vrlo rado upotrebljavale u ratne svrhe. Njome su se najradije služili u svojim gusarskim pothvatima pomorci s obala sjeverne Afrike. Filjuga se kao ratni brod pokretala ne samo s pomoću jedara nego i veslima. U tom je slučaju na filjuzi bilo svega od šest do dvadeset vesala.⁸

⁸ Saverien, *Dizionario Storico di Marina, Venezia 1769*, str. 217: »Filjuga, vrsta ladice ili malog broda Sredozemlja koji plovi s pomoću jedara ili šest vesala, postizujući veliku brzinu. Kormilo se može smjestiti prema potrebi na prednjoj ili na stražnjoj strani broda. Pramčana i krmena statva su jednako ukrašene likom psa.«

G. Boerio, *Dizionario del Dialetto Veneziano, Venezia 1829*, str. 214: »Feluca, s. f. Filuga o Filuga e Feluca; specie di scialuppo o piccol legno di mare che va a vele ed a remi. Felucon, s. n. Bastimento sottile, maggior della Filuca ordinaria.«

G. Tonello (professore di costruzione navale — Trieste), *Lezioni Intorno alla Marina (sua storia ed arte propria), Vo. IV, Venezia 1832*, str. 91: »Feluca (s.-F.) Franc. Felouque; Engl. Felucca; Njem. Eine Felucke; Brod koji se upotrebljavao u Sredozemlju, po obliku sličan galiji. Imao je dva jarbola s latinskim jedrima a sa strane broda mnogo vesala. To su bili trgovački brodovi, ali su bili i u sastavu ratnih mornarica.«

E. Goevic et H. G. Jansen, *Dictionnaire universel, historique, Amsterdam 1844*, str. 308: »Feloque — lak, dug i uzak brod koji se najviše upotrebljavao u Sredozemnom moru. Plovi na jedra i na vesla. Upotrebljava se i kao ratni brod i kao ribarica.«

A. S. De Montferrier, *Dictionnaire de marine, Deuxième édition, Paris 1846*, str. 131: »Feloque — Ima dva jarbola nagnuta naprijed i dva jedra. To je lak, dug i uzak brod koji se pokreće s pomoću jedara ili vesala. I filjuga i šambek su trgovački brodovi koji se, naoružani, upotrebljavaju i u slučaju rata.«

Bonnefoux et Paris, *Dictionnaire de marine a voiles et a vapeur; marine à voiles. Paris 1848*, str. 360: »Feluque je mediteranski brod dug, lak i uzak na jedra i na vesla... dva jarbola...«

J. Fincham, *A Treatise on Masting Ships, London 1854*, str. 334: »Felucca — A small vessel used in the Mediterranean... They are commonly rigged and navigated similar to galleys.«

N. Tommaseo — B. Bellini, *Dizionario della lingua italiana, vol. II, Torino—Napoli 1869*, str. 737: »Feluca, S. F. Piccola nave di basso bordo che é in uso nel Mediterraneo, e che va a vele e a remi, Arab. Folk, non hanno coperta...«

U 18. stoljeću bile su najpoznatije gusarske filjuge s obala sjeverne Afrike. Međutim, osim stranih gusarskih filjuga bilo je i naših pomoraca koji su zapovijedali tim tipom broda i gusarili po Jadranskom i po Sredozemnom moru. Tako je utvrđeno da je sredinom 18. stoljeća jedan naš pomorac s otoka Brača kao zapovjednik filjuge, ali pod engleskom zastavom, dugo vremena gusario. Taj je naš Bračanin bio u službi Engleza a gusario je protiv Francuza, ali nije štedio ni druge brodove pa tako ni jedrenjake Dubrovačke Republike. Taj je Bračanin napao 1761. godine dubrovački brod tipa kekija imenom «Anzila Domini».^{8a}

Kako smo time na temelju mnogobrojnih talijanskih, francuskih, engleskih, nizozemskih, američkih i drugih radova pomorskih stručnjaka u prvom redu utvrdili da je filjuga bila općepoznat mediteranski (dakle i jadranski) tip trgovačkog i ratnog broda i tako za sada riješili »spor-no« pitanje o njegovoj »narodnoj« i regionalnoj pripadnosti, pa zatim

Larousse, vol. 3, Paris 1930, str. 437: »Filjuga je mali brod, oblikom gotovo sličan galiji, opremljen jednim ili dvama latinskim jedrima. Filjuge su nekad upotrebljavali berberski gusari. Bile su brze a pokretale su se dobro i jedrima i veslima. Imale su rijetko kada palubu, a na dva jarbola lagano naklonjena naprijed bila su razapeta jedra oblikom slična onim na tartanama.«

Contaldi P. e Porgari E., *La nave mercantile e il suo mondo*, Roma 1930, str. 21: »Feluca — bastimento a due alberi con vele latine.«

Manuale del Nochiere, Roma 1931, vol. I, str. 56: »Feluca-Piccolo veliero con due alberi verticali o leggermente inclinati a prora (maestro e trinchetto) e vele latine.«

Enciclopedia Italiana di scienze, lettere ed arti, Treccani, Milano 1932: »Filjuga je mala trgovačka jedinica ili za vrijeme rata mali ratni brod, niske palube a s međusobno sličnim pramcem i krmom. Imala je jedan jarbol, ali se katkada dodavao i jedan manji na krmi...«

Encyclopedia Britanica, vol. 9, 1945, str. 155: »Filjuga je tip broda koji se upotrebljavao na Sredozemnom moru. To je bio trgovački i ribarski brod...«

W. A. Mc Ewen and Lewis, *Encyclopedia of Nautical Knowledge*, Cambridge Maryland 1953, str. 163: »Felucca class of small vessels once commonly met with in Mediterranean waters and on the Portuguese and western Spanish coasts... Now fast disappearing, last of the feluccas are 40 to 50 feet in length of from 10 to 15 tons burden, used for either fishing or trading purposes.«

Encyclopedia Americana, 1954, vol. 11, str. 107: »Felucca — a narrow fast, lateen-rigged vessel used in the Mediterranean.«

E. L. Bloomster, *Sailing and Small Craft Down the Ages*, Annapolis (1940) 1957, str. 124: »FELUCCA. A Mediterranean vessel of many varieties — one or two masts, lateen sails, with or without oars...«

D. Franetović, *Historija pomorstva i ribarstva Crne Gore do 1918. godine*, Istorijski institut Narodne republike Crne gore, Titograd 1960, str. 510: »Feluga (filuga, feluga) — brodić sa 2 kratka jarbola malo nagnuta put krme, koji ima ravnu statvu, a na krmi je zrcalo. Na jarbolima je po 1 latinsko jedro. Duga je oko 15 m, široka 4 m, a nosi 12—50 tona. U XVI st. su bile na vesla i sličile galijama, samo su bile manje od nje. U XV i XVI st. to su bili manji ratni brodovi za stražarsku (obalnu) službu.«

Der Grosse Duden — Band 1, Mannheim—Zürich 1967, str. 265: »Feluke, — arab. (Küstenfahrzeug des Mittelmeers).«

Dizionario Garzanti della Lingua Italiana, Milano (1965) 1972, str. 664: »Feluca, s. f. veliero con due alberi a vele latine. Dal fr. feloque, di orig. araba.«

^{8a} J. Luetić, *O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII...*, str. 118.

prikazali opis tog broda i konačno potvrdili njegov domaći, narodni naziv — osvrnut ćemo se sada na službu koju je filjuga vršila u trgovačkoj i ratnoj mornarici Dubrovačke Republike.

Nema sumnje da je filjuga zbog svojih maritimnih kvaliteta bila dobro poznata i cijenjena uzduž čitave naše obale. To nam posebno dokazuju brojne radnje i napisi nekolicine domaćih autora objavljenih u našim publikacijama zadnjih desetak godina u kojima se spominje filjuga.⁹

Što se pak same Dubrovačke Republike tiče, to smo prema svojim dosadašnjim rezultatima rada i novim arhivskim istraživanjima mogli utvrditi da se filjuga u dubrovačkom kraju najviše upotrebljavala u drugoj polovini 17. stoljeća, i to kao manji ratni brod, dok je tokom čitavog 18. stoljeća bila uglavnom u sastavu trgovačke mornarice, te se upotrebljavala kao teretni, putnički i ribarski brod, ali i kao državni

⁹ Dovoljno je ako spomenemo samo ove radove:

J. Luetić, Nekoliko vijesti o dubrovačkim brodovima zadnjih decenija XVII stoljeća, Zbornik Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952.

A. Strgačić, Upadi osmanskih gusara u predjele zadarskih otoka, Zadarska revija, br. 4, 1954.

L. Beritić, Utvrđenja grada Dubrovnika, Jugoslavenska akademija, Zagreb 1955, str. 176.

N. Luković, Prčanjsko brodovlje XVIII vijeka, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, V, Kotor 1956.

M. Zloković, Pomorski podvizi bokeljskih hajduka, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, V, Kotor 1956.

M. I. Milošević, Nosioci pomorstva Perasta u prv. pol. 18. vijeka, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, VII, Kotor 1958.

J. Luetić, Prilozi za pomorsku povijest južnog Jadrana u 18. stoljeću, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, VII, Kotor 1958.

D. D. Milović, Napad peraških hajduka na lađu dubrovačkog vlastelina, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, VII, Kotor 1958.

J. Luetić, O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knjiga 2, Dubrovnik 1959.

I. Zloković, Pomorstvo i trgovina Paštrovića (17—18 v), Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, VIII, Kotor 1959.

M. I. Milošević, Nosioci pomorske privrede Dobrote prve pol. 18. v., Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, VIII, Kotor 1959.

J. Luetić, Galijica Dubrovačke Republike, Mornarički glasnik br. 1, str. 54, Split 1959.

J. Luetić, Prilozi za pomorsku povijest srednjeg Jadrana u XVIII stoljeću, Ljetopis Jugoslavenske akademije, knj. 63, Zagreb 1959.

M. I. Milošević, Nosioci pomorske privrede Kotora prve pol. 18. vijeka, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, IX, Kotor 1960.

S. Vekarić, Pelješki jedrenjaci, Split 1960.

D. Franetović, Historija pomorstva i ribarstva Crne Gore, Istoriski institut NR CG, Titograd 1960.

M. I. Milošević, Pomorska privreda Stoliva i njeni nosioci u prvoj pol. XVIII st., Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, X, Kotor 1962.

D. Klen, Galijoti i ratni brodovi na vesla u našoj prošlosti, Pomorski zbornik JAZU, Zagreb 1962, str. 130.

J. Luetić, Brodovlje Dubrovačke Republike 17. stoljeća, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knj. 3, Dubrovnik 1964.

M. Š. Milošević, Bokeljski jedrenjaci od 1710. do 1730. godine, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, XII, Kotor 1964, str. 126.

ratni brod. (Od poznatijih tipova ratnih brodova na vesla najkasnije se pojavljuju kod nas filjuge.) Ona se u sastavu dubrovačke ratne flote zadržala sve do početka 19. stoljeća. Prema arhivskim vijestima vidimo da su u zadnjem deceniju 18. stoljeća bile u malom arsenalu Dubrovačke Republike svega dvije državne ratne filjuge (vidjeti dokumente u prilogu VI).

U drugoj polovini 17. stoljeća dubrovačka je vlada davala veliku važnost filjuzi kao ratnom brodu pa ju je često posebno naoružavala i upućivala u potjeru za gusarima. Tako je 1660. godine Senat Dubrovačke Republike odlučio da se formira posebna ratna flotila radi gonjenja gusara iz dubrovačkih teritorijalnih voda, a u sastavu te flotile bilo je i filjugâ.¹⁰ Iz uputa što ih je vlada dala kap. M. Mažibradiću, zapovjedniku te ratne flotile, vidimo da je on imao zadatak da uništi i potopi filjugama sve gusarske brodove koji su se bili pojavili oko morskog prolaza zvanog Vratnik, oko otočića Olipe i oko otoka Šipana i Jakljana i drugih otoka, pa uz obalu oko Orašca i Brsečina.¹¹ Slično je bilo i slijedećih godina a posebno 1675. kada su dubrovačke naoružane filjuge izvršavale pomorsko-ratne zadatke na prostoru od Lopuda pa uzduž slanskog primorja sve do Stona.¹² Tokom 1682. godine Senat je odlučio da se, uz tri već naoružane filjuge, naoružaju još druge tri filjuge. U ime troškova za naoružanje imale su pridonijeti sve seljačke kuće po dva groša mjesečno. Tog doprinosa bile su oslobođene vlasteoske obitelji, siromašne udovice i za rad nesposobne osobe.¹³ Slijedeće 1683. godine Senat je naredio zapovjedniku naoružanih filjuga da pretraži i pregleda sve brodove koje susretne, pa da one koji nemaju pomorsko-zdravstvenu svjedodžbu, a ne prevoze trgovačku robu ni pisma, uputi na otok Svetog Andrije (radi obavljanja karantene).¹⁴ Iz tog podatka možemo zaključiti da su dubrovačke naoružane filjuge vršile i pomorsko-zdravstvenu i policijsku službu. Godine 1702. upućene su dvije dubrovačke filjuge na morski prolaz Vratnik u potjeru za Lukom Žecom koji je kao osuđenik pobjegao iz zatvora.¹⁵ U to se je vrijeme posada dubrovačke naoružane filjuge sastojala — sa zapovjednikom broda — od šesnaest osoba. Naoružane državne filjuge vršile su razne operacije ne samo u zapadnom obalnom pojasu dubrovačke države nego također i u istočnom i drugim krajevima Republike, kao na primjer u Župskom zaljevu, oko Cavtata itd.¹⁶

¹⁰ Od 1640. do 1660. neprekidno su 2 filjuge bile u stalnom sastavu državne-ratne flotile Dubrovačke Republike. Te su filjuge bile veoma aktivne u potjeri za gusarima 1645, 1646, 1648, 1650, 1654, 1655. i 1660. godine. Zapovjednici te dubrovačke flotile bili su u 1645. S. Gundulić (vidi: Pomorsku enciklopediju), a u 1654. Marin Bonda: *Consilium Rogatorium*, sv. 99, f. 25, 26 i 165v; sv. 101, f. 47; sv. 102, f. 104v i f. 122; sv. 105, f. 119v; sv. 106, f. 27 i sv. 109, f. 247. HAD.

¹¹ *Lettere et Commissioni di Ponente* 27—6/23, HAD.

¹² *Cons. Rog.* 121 f. 185 i 215, HAD.

¹³ *Cons. Rog.* 125 f. 234 i 254, HAD.

¹⁴ *Cons. Rog.* 126 f. 106, HAD.

¹⁵ *Cons. Rog.* 136 f. 13, HAD.

¹⁶ *Cons. Rog.* 121 f. 185 i 220, HAD.

Posebna državna filjuga vršila je u Dubrovniku redovno i kurirsku i poštansku službu. Takve su filjuge prevozile poštu i državne službenike ne samo unutar državnih granica nego također i poslanike u Anconu, Rijeku, Trst i drugdje. Pored trgovačkih brodova koji su redovno prevozili poštu, dubrovačkom Senatu je stajala na raspolaganju i posebna državna brzoplovka, filjuga (*feluca espressa*, *felucca apposta*).¹⁷

I u našim krajevima, kao i drugdje, filjuga je veoma dobro služila i kao brod za prijevoz putnika a češće i kao brodarica za prijevoz putnika na manjim relacijama preko nekog kanala ili ušća rijeke. U Dubrovniku su se filjuge rado upotrebljavale i za rasonodu ili šetnju u neposrednoj blizini grada.

U drugoj polovini 17. stoljeća bilo je u sastavu dubrovačke trgovačke mornarice najednom svega dvije do tri filjuge. To su bili mali brodovi od najviše petnaestak tona nosivosti s jednim ili s dva jarbola na kojima se razapinjalo po jedno trokutasto (latinsko) jedro. Zanimljivo je što te filjuge nisu bile registrirane u popisu ostalih dubrovačkih brodova koji su plaćali redovitu godišnju taksu nadležnom organu u Dubrovniku, već u Cavtatu, toj drugoj značajnoj luci i važnom pomorsko-trgovačkom centru Dubrovačke Republike.¹⁸

Značajno je spomenuti da u najslabijem razdoblju pomorskog brodarstva dubrovačkog kraja u vremenu od 1700. do 1734. godine brodovi tipa filjuga zauzimaju veoma istaknuto mjesto u trgovačkoj mornarici Dubrovačke Republike. U tome razdoblju (više od tri decenija) od ukupno osamdeset i šest dubrovačkih jedrenjaka koji su plovili izvan teritorijalnog mora dubrovačke države bilo je dvadeset i devet brodova tipa filjuga. Dakle, gotovo jednu trećinu sastava brojnog stanja trgovačke mornarice Dubrovačke Republike međunarodne plovidbe (uglavnom jadranskog okvira) činili su mali jedrenjaci tipa filjuga. Te su filjuge bile veličine od najmanje 10 pa do najviše 30 kara broskog kapaciteta nosivosti korisnog tereta. Pet ih je bilo veličine od 10 do 15 kara, devetnaest od 15 do 25 kara veličine, a pet dubrovačkih filjuga u to doba imale su svaka po 30 kara (one su bile navigacijski sposobne da izvršavaju čak plovidbene zadatke između luka Sredozemnog mora). Sve te filjuge tada su se gradile na dubrovačkim brodogradilištima u Gružu, pa na brodogradilištima u Cavtatu, Stonu, na dubrovačkim otocima, u Slanome (Grguricićima), u Orebićima, a poneka se filjuga gradila i na drugim manjim dubrovačkim brodogradilištima,

¹⁷ Cons. Rog. 126 f. 205, sv. 127, f. 131, sv. 128, f. 126; 205 f. 33v i 89v (1798); 205 f. 209 (1799); 207 f. 90; 210 f. 66/2 (1800), HAD.

Ž. Muljačić, Pomorske i kopnene poštanske veze starog Dubrovnika, Naše more br. 5—6, 1962. i br. 1, 1963.

¹⁸ J. Luetić, Brodovlje Dubrovačke Republike XVII stoljeća, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika Pomorskog muzeja JAZU u Dubrovniku, knj. 3, Dubrovnik 1964, str. 31, 79, 82 i 100. U 17. stoljeću registrirali smo još jednu dubrovačku filjugu koja je 1692. plovila u Rijeku i Veneciju — A. S. M. M. 17, 68¹¹ 2102 f. 144: »...che una felucca nostra capitata a Venezia, che aver prima aprodato a Fiume.« HAD.

1801. zabilježen je podatak o maloj filjuzi u Rijeci dubrovačkoj; Lamenta del Criminale 217 f. 150, HAD.

navozima i »orsanima«. Najviše je vlasnika ili suvlasnika tih filjuga bilo iz Cavtata, pa iz Župe dubrovačke, s Pelješca, a bilo je brodovlasnika ili suvlasnika filjuga i iz drugih mjesta dubrovačke države. Dubrovački su pomorci u to vrijeme svojim filjugama izvršavali trgovačke plovidbene zadatke uglavnom i ponajviše u bazenu Jadranskog mora — uzduž i poprijeko njegovih istočnih i zapadnih pristaništa i luka. Dubrovačke su filjuge u ta prva tri decenija 18. stoljeća često odlazile na trgovačka putovanja u Pugliu i u Marche, u albanske luke i u druge luke na istočnoj obali Jadranskog mora.¹⁹

Od ukupnog broja dubrovačkih jedrenjaka izvanjadranske trgovačke flote sredinom 18. stoljeća dolazi filjuga na peto mjesto. U razdoblju od 1744. do 1761. godine imali su dubrovački pomorci najmanje dvanaest filjuga veličine od po 20 do 43 kara.²⁰ Brodska se posada filjuga sastojala u to doba od šest do osam članova (uključivši i zapovjednika). Uz zapovjednika, kormilara, vođu palube i mornare, posebnu i važnu dužnost vršili su: brodski pisar i brodski tesar (»kalafato«). Prema tome broj članova posade na dubrovačkim trgovačkim brodovima tipa filjuge bio je prosječno za više od polovine manji od ukupnog broja posade državnih (ratnih) filjuga Dubrovačke Republike (vidjeti popise brodskih posada i suvlasnika dubrovačkih i stranih filjuga u prilogima IV, V i VIII).

Dubrovačke su filjuge bile redovno opremljene potrebnim nautičkim instrumentima i pomorskim pomagalicama, jednim čamcem i ostalom brodom opremom. Osim toga je gotovo svaka filjuga bila naoružana zbog obrane od gusarskih napada.

Što se tiče vrijednosti dubrovačke filjuge, utvrdili smo da je 1736. godine stara ali još uvijek u dobru stanju, veća filjuga bila procijenjena vrijednošću od osamdeset mletačkih zlatnih cekina.²¹

Dubrovačke trgovačke filjuge izvršavale su plovidbene zadatke uglavnom u čitavom bazenu Jadranskog mora, ali su ponekad plovile i izvan Jadrana. One su prevozile trgovačku robu iz Dubrovnika u Pugliu, u Anconu, u Sinigalliju, u Veneciju i u luke tršćanskog zaljeva, a iz albanskih luka u Dubrovnik.²² Izvan Jadranskog mora njihova je po-

¹⁹ J. Luetić, Najslabije razdoblje dubrovačkog pomorstva, Naše more, Dubrovnik br. 3, 1956, str. 223—224. Međutim, što se išlo dalje u XVIII stoljeće broj se dubrovačkih filjuga vidljivo smanjivao. Tako je od 1735. pa do 1742. godine u sastavu trgovačke mornarice Dubrovačke Republike bilo (već) samo 14 filjuga veličine od 10, 13, 15, 17, 19, 23, 26 i samo jedna od 36 kara.

J. Luetić, O brodovima Dubrovačke Republike u prvoj polovici XVIII stoljeća, Pomorstvo, br. 5, Rijeka 1956, str. 193. Filjuga »Madonna SSma del Rosario e S. Niccolo« pod zapovjedništvom T. Romana iz Cavtata plovila je u 1757. i 1759. po Mediteranu; Ruoli de Bastimenti 2 f. 43 i f. 71, HAD.

²⁰ J. Luetić, O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću, Dubrovnik 1959, str. 35—36.

²¹ J. Luetić, Prilozi za pomorsku povijest južnog Jadrana u 18. stoljeću, GPMK, VII, Kotor 1958, str. 155.

²² Assemblée et Consolato di mare 2 f. 55v; 9 f. 5 i 6, HAD.

J. Luetić, O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću, str. 124, 143. Patente, Congedi, Proroghe dei bastimenti, HAD.

morsko-trgovačka djelatnost obuhvaćala pristaništa i luke grčkih otoka, uopće Levanta, a na zapadu do sicilijanskih luka.²³

Teret što su ga dubrovačke filjuge tada prevozile bio je različite vrste: koža, kožice, vosak, soljena riba, suho meso, vino, maslinovo ulje, raznovrsna vuna i drugo,²⁴ dok su iz luka Apeninskog poluotoka a posebno iz Venecije i iz Trsta prevozile gotove proizvode, željeznu robu, drvene preradevine, tekstil itd. (dakle, takozvani »generalni teret«).

Istu ili sličnu trgovačku robu koju su prevozile dubrovačke filjuge prevozile su uglavnom i filjuge drugih stranih i naših primorskih luka. Tako je na primjer neka bokeljska filjuga 1735. godine prevozila u Veneciju: dva milijara suhog mesa, 870 komada pršuta, dvije posude govedine, jedan milijar posoljenih pršuta, tisuću libara lojanica, devet posuda maslinova ulja, 250 kozjih pršuta, dva milijara suhih ukljeva, 46 bačava maslinova ulja, četiri milijara pršuta i svinjskog mesa. Posada te bokeljske filjuge sastojala se od sedam članova (vidjeti popis tereta na jednoj drugoj stranoj filjuzi u prilogu VIII i IX).²⁵

Poput dubrovačkih tako su i filjuge drugih naših pomorskih centara često prevozile i putnike, koji su se rado njima služili zbog njihove brzine.

Proučavajući arhivsku seriju pomorskih havarija u dubrovačkom Historijskom arhivu, ustanovili smo da su i dubrovačke filjuge na moru pretrpjele različite pomorske nezgode i nesreće (vidjeti prijepise prijava pomorskih havarija dubrovačkih i tuđih filjuga u prilogima I, II i III). Tako je u razdoblju od 1660. pa do 1801. godine bilo registrirano osam havarija što su ih prijavili dubrovački zapovjednici filjuga — uglavnom cavtatski patruni. U istom razdoblju prijavili su pomorske nezgode zapovjednici pet filjuga tuđih zastava.²⁶

²³ D-O/f. 72, 1789, HAD.

²⁴ Arboracci de Bastimenti 9, prilog f. 5 i 6, HAD.

J. Luetić, O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII st., str. 36, 123, 124 i 143.

²⁵ M. I. Milošević, Nosioци pomorske privrede Dobrote prve polovine 18. vijeka, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, Kotor 1959.

²⁶ Assemblee e Consolato di mare od 1660. do 1807, HAD. Evo popisa tih filjuga: 5. II 1669. filjuga »S. Maria di Portosalvo« pod zapovjedništvom kapetana Carla di Marija iz Messine; 27. VII 1681. filjuga patruna Nikše Nikolina iz Cavtata; 15. II 1716. filjuga »S. Bonaventura«, zapovjednik patrun Frano Šimunov iz Cavtata; 13. IV 1716. filjuga »SSma Madonna di Concenzione«, zapovjednik patrun Marin Nikolaki iz Cavtata; 6. II 1718. filjuga »Madonna del SSmo Rosario e San Antonio di Padova«, zapovjednik patrun Ilija Franković iz Cavtata; 15. II 1718. filjuga »San Iseppo e San Bonaventura«, zapovjednik patrun Petar Franković iz Cavtata; 12. II 1722. filjuga kapetana Andrije Nikolina Arbanasina iz Herceg-Novog; 24. IX 1724. filjuga »Sacra lega« kapetana Regjera Raisa Longa iz Ulcinja; 7. II 1725. filjuga »Madonna del Rosario e San Cristoforo«, zapovjednik patrun Anto Lukov Kazilar iz Cavtata; 6. XI 1755. filjuga »SSma Trinità« patruna Berta Piervičića; 28. VI 1754. filjuga »San Niccolo e San Giuseppe« patruna Vice Palikuće iz Cavtata; 12. IV 1773. filjuga »Santa Maria di Portosalvo« patruna Domenica Siena iz Napulja. 1. i 18. VII 1801. filjuga »L' Immacolata e San Giuseppe« kapetana Paska Čumeljana koji je plovio pod napuljskom zastavom, a te su ga godine zaplijenili engleski korsari.

Filjuga je kao trgovački brod bila veoma funkcionalna, jer je zbog malog gaza mogla pristati i uz obalu i ulaziti u luke s plitkim morem. Osim toga ona je mogla ulaziti i u gotovo sve plovne rijeke Jadranskog mora, kao i u sve plitke luke i lučice.

Filjuga je bila veoma prikladan trgovački brod, jer se prostor za krcanje tereta mogao iskoristiti ekonomično bez obzira na njegovu specifičnu težinu i obujam, a teret nije trebalo iskrcavati lađama, već direktno s broda na obalu uz koju je filjuga pristajala.

Može se slobodno reći da je filjuga bila na velikoj cijeni ne samo u trgovaca nego i u samih pomoraca, kao brod na jedra i na vesla, veoma lake konstrukcije, jednostavne takelaže i dosta skromne opreme. I veće i manje upotrebljavale su se za prijevoz trgovačke robe i putnika, ali su one veće bile redovno u sastavu državne (ratne) mornarice dubrovačke države sve do njene propasti.²⁷

Od sredine druge polovine 17. pa do početka 19. stoljeća filjuga je bila najznačajniji i operativno najdjelotvorniji državni tip broda Dubrovačke Republike. Stoga smo tom općemediteranskom tipu jedrenjaka i obratili toliku pažnju.

Kao ilustraciju jednog dijela naših izlaganja donosimo u prilogu nekoliko odabranih prijepisa u cijelosti arhivskih dokumenata koji se odnose na brodove tipa filjuga. Ti nam dokumenti najoriginalnije i reljefno dokumentiraju u pojedinostima dio mornarskog života i neke događaje na filjugama: što su sve prevozile i u koje su luke zalazile, kako su se ti brodovi i pomorci na njima ponašali u toku plovidbe i u olujama, pa nam ilustriraju jedan dio pomorsko-trgovačke i nautičke aktivnosti, a donekle i državno-pomorsku (ratnu) djelatnost filjuga koja se ostvarivala i s tim iako malim ali zacijelo veoma praktičnim brodom u ne tako dalekoj našoj prošlosti.

²⁷ Od 1797. do 1805. godine kao državni naoružani brodovi Dubrovačke Republike filjuge su se najviše upotrebljavale u pomorskim akcijama protiv kontrabanda — krijumčarenja vina oko Pelješca i Stona, te od Vratnika do Čavtata: Cons. Rog. 204 f. 95 i 123v; 208 f. 192v; 210 f. 55 i f. 10/III.

Kao državni brodovi brzoploške dubrovačke države (za prijevoz kurira, pisama i putnika) filjuge su se upotrebljavale (1798—1803) na linijama Dubrovnik—Rijeka i Dubrovnik—Barletta: Cons. Rog. 205 f. 33v, 89v i 209; 207 f. 90; 208 f. 206v; 210 f. 66/2, HAD.

DODATAK

I

PRIJAVA O HAVARIJI (POMORSKOJ NEZGODI-ŠTETI) KOJU JE UČINIO 13. IV 1716. PATRUN MARIN NICOLACHI IZ CAVTATA, ZAPOVJEDNIK FILJUGE »SSma MADONNA DI CONCENTIONE«. NEZGODA SE DESILA NA PUTOVANJU BRINDISI—DUBROVNIK. Assemblee — Consolato di mare 56/4—5 f. 111, HAD.

Adì 13 aprile 1716

Avanti il spettabile et eccelente Sig. console giudice ordinario delle Assemblee, e Consolato di mare di questa Illustrissima et Eccellentissima Republica di Ragusa Ser Michele Luca di Bona et avanti gli infrascritti signori Assembleati d'ordine e mandato del medesimo radunati, e sono gl' infrascritti:

Pietro Stulli, Pietro Sei, Giovanni Jerinich, Sebastian Marini, Michiel di Tomaso, Jacomo Prischich, Pietro Bassar, Matteo di Nicolo, Francesco Vitagliani, Marco Bosnich, Gio. Boscovich e Luca di Florio.

Comparve Patron Marino Nicolachi da Ragusa Vecchia patron della felucca da lui patroneggiata, e chiamata SSma Madonna di Concentione et esponendo dice: essendoci partiti da Brindisi di medio giorno adì sei del corrente che fù lunedì, con prospero vento di sciroco a questa volta la mattina seguente ci troviamo sopra le Bocche di Cattaro discosti in mare da 40 in 50 miglia, quando à un tratto ci sorprese un'horibilissima tempesta di neve, e grandine, che percotendoci fieramente portò seco un vento così fiero di greco levante, che il mare tutto pareva fuoco, e fiamma, e così in quell'impeto di vento ci si ruppe il trinchetto e saltò fuori il trevo della maestra stracciata in tanti pezzi, che più non serve a niente, e la barca, che era per poppa della felucca, si empì subito di mare, e di più si straciò il temone per essersi rotti tutti i ferri, che lo tenevano restando solo attaccato ad una corda, con la quale lo tenevano legato per rispetto onde ci convenne (vedendo sempre più imperversato il mare, e stando senza timone che dopo 3 hore in circa legamo con le corde non potendo prima farlo per l'impeto del mare, e del vento) buttare in mare per 50 stara in circa di fave e di legumi che erano sotto

coverta che fummo astretti ad aprire e col detto getto alleggerire la barca per salvarci havendo cominciato il mare à saltar dentro la felucca e dall'un e dall'altro fianco e di più habbiamo getati 6 barilli di aceto, ch'erano sopra la cuverta, e di più ci si sono guastati 2 sacchi di paste differenti, che stavano sotto coperta per haverle bagnate il mare ch'entrava nella felucca e nel fare il sudetto getto stando come sopra senza timone vedendo che la felucca non poteva governarsi tirando dietro la sua barca piena di mare habbiamo ultimamente recisa la fune con cui era legata per salvar noi e la felucca col resto delle robbe e così rimasti senza barca corendo per il mare senza poter prendere terra in alcun luogo, il 5 giorno che fù venerdì prossimo passato siamo arrivati a Solila di Meleda, donde partiti il giorno seguente habbiamo toccato sopra Prech la domenica per sentir la messa nella festa di Pasqua et oggi ch'è lunedì, siamo arrivati qui doppo le hore 20 per far la prova della fortuna che altrove non habbiamo potuto fare.

Onde il detto comparente insta, che sia ammesso alla prova delle cose da lui di sopra narrate, e che li siano creati tre ufficiali inanzi il quali si farà la detta prova, e così insta in questo e in ogni altro miglior modo: Laus Deo.

La qual comparsa essendo stata letta avanti il sudetto Sig. console, e il sudetti assembleanti d'ordine e mandato del medesimo radunati, allargatone prima il comparente, vista la sudetta istanza esser giusta, e ragionevole, instando che sia ammesso alla prova delle cose da lui di sopra narrate. Viste le cose da vedersi, ordini e statuti di questa Ecc. Republica, sedendo etc. invocato il nome di Christo etc. tutti unanimi, e di comun consenso hanno ammesso il sudetto comparente alla prova del di sopra da lui narrato, e per ciò hanno creato per ufficiali Pietro Stulli, Giovanni Jerinich, e Pietro Sei, dinanzi li quali si dovrà fare la detta prova, et esame, con che prima siano esaminati passeggeri, se vi sono, e poi gli ufficiali e in mancanza degli uni, e degli altri li marinari di detta felucca: e così hanno terminato in questo e in ogni altro miglior modo: Laus Deo.

II

KAP. REĐEP RAIS LONGO IZ ULCINJA, ZAPOVJEDNIK FILJUGE »SACRA LEGA«, 24. IX 1724. PRIJAVLJUJE POMORSKU NEZGODU. NEZGODA SE DOGODILA NA PUTOVANJU DRAČ—ANCONA (PREVOZILA SE VUNA). U SPASAVANJU TERETA SUDJELOVALA JE DUBROVAČKA TARTANA KAP. I. KAZILARA. Assemblee — Consolato di mare 56/4—5, f. 170'—173, HAD.

Avanti il spett. et Ecc. Sig. Console ordinario delle Assemblee e Consolato di mare di questa Ill. et Ecc. Republica di Ragusa Ser Pietro Franc. di Sorgo et avanti gli infrascritti assembleanti d'ordine e mandato del medesimo radunati e sono.

Tomaso Girella, Troiano Stuli, Nicolò Gaudenzio, Marino Volizza, Gregorio Romano, Nicola di Luca, Michiele Bosciovich, capitano Antonio Patè, Biagio Obradovich, Giuseppe Dordelli, Vincenzo di Vincenzo, Pietro Vocativo.

Compare il cap. Regep Rais Londo di Dolcignio capitano della feluca nominata Sacra Lega, et esponendo dice: Havendo caricato alla Scala di Durazzo sacca cento e sessanta di lana, di la mi levai, e con prospero viaggio arrivai a Boiana, dove per compimento del carico ho imbarcato sopra la detta feluca altri sacca cento e trenta sette di lana, e havendo composto il carico, mi levai con detta feluca per proseguire il mio viaggio per Ancona; il giorno di lunedì agli undeci del corente con tempo buono, e prospero, et havendo navigato così fino a mezzo giorno, essendo a vista di Budua cominciò la fortuna con mare, e vento da sciroco, che la feluca cominciò a sentir danno e far aqua per il gran mare che la batteva, e con detta tempesta habbiamo corso fin alla sera, che sul tardi già habbiamo preso il porto di Molunta, da dove con la licenza dell' ufficiale sopra la Sanità che era a Vitagliana ho spedito una lettera a Zaptat per trovar un bastimento per sbarcar sopra di lui le dette lane, perche la mia felucca faceva gran aqua, e haverebbero patito grave danno, e dubito tuttavia che habino patito, e che sian bagniate le dette lane, ma perche a Molunta non ho potuto convenire con capitano Giovanni di Luca Casilar, che voleva venire con la sua tartana, mi son levato da Molunta, et arrivai a Zaptat dove ultimamente accordai con detto capitano Giovanni, e di Zaptat partii verso le Bocche lunedì passato agli 18 de corrente, e dietro a me venne con la sua tartana detto cap. Giovanni e nel porto di Trascte, sopra le Bocche di Cattaro ho scaricato dalla mia feluca sopra la tartana di detto cap. Giovanni le dette lane, acciò le portasse in Ancona per dove era ordinato il mio viaggio, non essendoci stato permesso dal comandante di Castelnovo di far il detto sbarco nel porto di Giainiza e per questa causa sono andato a Trascte e ieri arrivai qui con la tartana di detto cap. Giovanni havendo lasciata la mia feluca nel medesimo porto per ivi acomodarla, come anche i marinari di detto cap. Giovanni potran testificare sopra le sudette cose non havendo potuto condurre li miei marinari, per no lasciar in abbandono in porto deserto la detta feluca, che non portai meco se non un solo Cristo di Pietro Cristich di Zaptat; perciò insto. per evidenza della verità d'esser amesso alla prova delle cose da me di sopra narrate, e che mi si creino tre ufficiali avanti li quali dovrà farsi la detta prova, e così insto., e dimando in questo, et in ogni altro miglior modo. La qual comparsa essendo stata letta avanti il sudetto Signor Console e sudetti assembleanti d'ordine, e mandato del medesimo radunati, alargatone prima il comparente. Vista la sudetta istanza esser giusta, e ragionevole. Viste le cose da vedersi ordini e statuti di questa Ecc. Republica. Sedendo etc. Invocato il nome di Cristo tutti unanimi, e di comun consenso hanno ammesso il sudetto comparente alla prova delle cose da lui di sopra narrate, et però hanno creato per ufficiali Vicenzo di Vicenzo, Nicolò Gaudenzio e capitano

Antonio Patè inanzi li quali si dovrà fare la detta prova con che però prima siano esaminati i passeggeri se vi sono, e poi gli ufficiali, e in mancanza degli uni e degli altri gli marinari della detta feluca, e della detta tartana di capitano Giovanni e così hanno terminato in questo, et in ogni altro miglior modo.

(Slijedi ispitivanje mornara.)

III

I. PALIKUĆA IZ CAVTATA, ZAPOVJEDNIK FILJUGE »MADONNA DEL ROSARIO E S. ANTONIO«, 6. II 1740. PRIJAVLJUJE POMORSKU NEZGODU KOJA SE DOGODILA NA PUTOVANJU BARLETTA—DUBROVNIK. FILJUGICOM SE PREVOZILO ŽITO I SOČIVO. POTVRDU IZJAVE DALI SU PUTNICI-TRGOVCI Đ. FILIPOVIĆ, J. NIKOLIĆ I M. PETROVIĆ. Assemblee — Consolato di mare 56/4—6, f. 2—4, HAD.

Adi 6 febbraio 1740

Inanzi allo Spett. et Ecc. Signor console giudice ordinario delle Assemblee o Consolato di mare di questa Ill. et Ecc. Republica di Ragusa Ser N. Mat. di Pozza et inanzi agli infscr. assembleanti . . . (slijedi imena 1²-torice članova):

Comparve Giovanni Palliccuchia di Zaptat patrone della felucchetta nominata Madonna de Rosario, e S. Antonio et esponendo dice: Che partiti da Barletta verso ore 20 il venerdì ieri sono scorsi 14 giorni che fù adì 22 scaduto gennaio col vento favorevale per venire qui, quando, avendo fatto da 30 miglia in qua fuori del monte, ci sorprese la notte et in circa potevano essere ore otto, che incomincio a soffiare gagliardamente il vento dal ponente maestro così che ci convenne per non perderci affatto in primo luogo getare il fogene, i barelli, et altre robbe state sopra la coverta e poi gettar ancora, la barca, e lasciarla in abbandono e perderla, ma vedendo che non respirava con tutto ciò la felucchetta ma era in pericolo di somergersi di più eramo afforzatti di getare molti sachi pieni di grano e legume secondo potevano venire alla mano sin a tanto che si vedeva il bastimento respirare dal onde del mare e dalla tempesta, che sempre più incalzava e venendoci tanti colpi di mare dentro il bastimento che apena i marinari potevano resistere a secarli

(Slijedi dalji opis i izjave samo triju putnika: Đure Filipovića »di Popovo«, Joze Nikolića »di Popovo« i Mihajlo Petrovića.)

IV

POPIS BRODSKE POSADE I SUVLASNIKA FILJUGE KAP. I.
PALIKUĆE IZ CAVTATA, 1751. Ruoli de Bastimenti 56—9, sv. 1,
f. 14, HAD.

Adì 6 Ottobre 1751

Ruolo della Felucca nom.^{ta} Mad.^{na} SS.^{ma} del Rosario diretta da Prone.
Gio. Fran.^{co} Palicuchia

Prone di Ban.^{ra}: Gio. Fran.^{co} Palicuchia da Zaptat

Prone di Bast.^o: Nicolo Sargotta da d.^o loco

Marinari: Pietro Zertich da Tarpagn

Ellia Voihnich da Canali

Gio. Scheich da Zaptat

Fran.^{co} Palicuchia da d.^o loco

Muzzo: Mario Cusgin da Slano

Nic.^o Tuardiscia porta il nome di Nic.^o Sargotta a motivo
di Fermano et ha la licenza di far un viaggio resol.^{to} fuor
di Golfo come al libro della Terminazione sotto li 16 sett.
pp.^{to}.

Adì detto

Il sudetto Pron. Palicuchia coram ser Sorgo depose gli infrascritti
esser gl'interessati nella sudetta Felucca.

Ser Luziano Luca de Pozza	caratti	2
Ser Orsato Mich. ^{le} di Giorgi	caratti	1
Jouo Sucich	caratti	3
Dimitri Nicolich	caratti	2
Tomma Hagisimich	caratti	2
Isak Vita Campos	caratti	1
D. ^{to} Prone Palicuchia	caratti	12
Prone. Sargotta	caratti	1

24

V

POPIS BRODSKE POSADE I SUVLASNIKA FILJUGE KAP. T.
ROMANA IZ CAVTATA, 1759. Ruoli de Bastimenti 56—9, sv. 2,
f. 72, HAD.

Adì 18 Aprile 1759

Ruolo della Felucca nom.^{ta} Mad.^{na} SS.^{ma} del Rosario e San Niccolo
diretta da Pron. Tommaso Romano

Pron.: Tommaso Romano da Zaptat
 Marinari: Gio. Casilari da d.^{to} loco
 Pietro Maras da Slano
 Niccolo Tvardiscia da Zaptat
 Cristo Zuchich da d.^{to} loco
 Gio. Zuchich da d.^{to} loco
 Sava Catich da C. Nuovo
 Muzzo: Pietro Barbarich da Zaptat
 — Vedi gli Interessati al f. 25:

Interessati:

Luca Gio. di Bonda	caratti	12
Abram e Josef Pardo	caratti	12
Pron. Tommaso Romano	caratti	2
Re. D. Pasquale Cleskovich	caratti	1
		27
		(Sic!)

Sud.ⁱ Abram e Josef Pardo spont.e cedono rinunciano e transferscano i sudetti loro caratti a Orsato Michele di Giorgi.

VI

Popis predmeta i opreme dviju državnih filjuga Dubrovačke Republike i bilješke o njima iz 1785. godine. Historijski arhiv Dubrovnika, Ser. IX-84, f. 7, 7v i 8.

INVENTARIO DELL'ARTIGLIERIA E ROBE APPARTENENTI ALL'ARMAMENTO DELL'ANNO 1785.

Nota delle robe pubbliche che si trovano *nell'Arsenale alla Pescheria*.
 Due feluche. — Quatro alberi per dette con i loro attrezzi — quatro pennoni per i detti — quatro vele — due ferri — Due cavi per ferro in buon stato — due provesi di mezza vita passati — due cavi in pezzi — Remi buoni 19 — Remi storti immaneggiabili 9 — Ferri per due Tendali a pezzi 17 per uno — Un Tendaletto nuovo con 8 bandinelle — L'altro vecchio pure con 8 Bandinelle — Pezzi due di tende di Tela per Feluca grande uno dei quali dato al Cap.^o Ant^o Gagliufi per Fiume — Altri due Pezzi di tende di rassa stracciati per la piccola esistente a Canali — un caco del paranco in pessimo stato — Taglie 2 per detto

— quattro Mezzarole — Buiali 3 — Sesole 3 — Palanche — un Cassone per gli attrezzi delle Feluche — Due Zappe grandi servite ultimamente per nettare il porto — un'ancora.

NELL'ARSENALE DIETRO AL TEATRO

ancore 2 a Libbre 300 l'una	600.—
Rampigoni ò sia ancora di Galera a quatro ale numero 12, di cui due da	300.—
sei da 400 — e quatro da 300 — in tutto	3.000.—
Totale del Ferro	3.600.—

Nota

Sarebbe necessario di terminare, che non si dovesse per verun privato servizio lanciare mai in acqua le feluche una volta tirate a terra, non essendovi cosa come questa che le faccia tanto andare a male a consumarsi: come pure s'avrebbe a procurare di non ammettere per direttore e Padrone di esse che non ha nè capacità, ne la dovuta diligenza per custodirle e dirigerle.

NOTA DEL BISOGNEVOLE DA ACQUISTARSI PER LE DUE FELUCHE PUBLICHE

Carena generale a tutte due — Albero del Trinchetto per la Piccola-Tende per la medesima — Si vorebbe avere un'Ancora di riserva per cadauna non essendovene, che una sola per ogni feluca — Sarebbe necessario una Dozena di Remi di più essendo i presenti molti storti, e guasti.

Si vorebbe un Cavo d'aggiunta giacchè quelli, che sono al presente sono in parte marciti.

Risarcire la Tenda della Feluca grande

Risarcire le Vele delle 2 feluche, come pure fare accomodare l'Armatura, e però fornire il bisognevole de Cavi sottili. Palanche 13 giacchè ogni anno ò si spezzano, ò si perdono in mare più d'una.

Rimettere alcuni ferri ai Tendaletti

Risarcire i Tendaletti vecchi

Provvedere un Cavo per il Paranco.

VII

PREGLED ODLAZAKA DUBROVAČKIH I STRANIH FILJUGA
IZ DUBROVNIKA OD 1. IV 1789. do 1. II 1790. GODINE. D/O. —
Arrivi e partenze, HAD.

Broj odla- zaka	Datum	Ime i prezime zapovjednika filjuge; broj mornara i broj putnika (Vrsta tereta)	U koju luku putuje	Fol. arh. izvora
1789.				
1	8. IV	P. Patella; 11; 2	Barletta	1
2	20. IV	P. Patella; 11; 9	Barletta	7
1790.				
3	18. I	P. Patella; 8; 1	Barletta	146v
4	2. V	B. Moreti (Cavtat); 5	Barletta	11
5	29. VI	B. Moreti; 4	Barletta	51
6	10. VI	F. Troisi; 9; 6 putnika	Barletta	35
7	7. VII	F. Troisi; 8; 6	Barletta	59
8	8. VIII	F. Troisi; 8	Barletta	81
9	8. IX	F. Troisi; 8; 2	Barletta	97
10	22. IX	F. Troisi; 7; 1	Barletta	105v
11	14. X	F. Troisi; 7	Barletta	114
12	14. XI	F. Troisi; 6; 2	Barletta	126
13	22. XII	F. Troisi; 6; 1		140
14	15. VI	N. de Sassi; 6	Ancona	38
15	16. VI	M. Lunanova; 4	(Došao iz Molfette) Ancona	38v
16	24. VI	I. Pavlović; 4	Senigallia	43
17	25. VII	I. Pavlović; 4	Levant (izvan Jadrana)	72
18	11. IX	I. Pavlović; 4	Albanija	101v
19	26. VI	I. Kazilar (Cavtat); 7	Ancona	45
20	19. VII	P. Gurić (Pelješac); 7	Rijeka	67
21	23. VII	S. Marone; 8; 3 (vuna, kože, kožice, raša i 4 konja)	Barletta	70v
22	25. VII	I. Valjalo; 4 (Konavle)	Albanija	72
23	23. VIII	I. Valjalo; 6	Albanija	88v
24	31. VIII	N. Kazilar (Cavtat); 4	Barletta	92
25	30. IX	P. Obuljen; 6 (Primorje)	Rijeka	109
26	1. X	M. Ljuban; 6	Rijeka	110v

27	20. X	A. Nardeli (Cavtat);5	Barletta	116
28	20. X	Sergio di Candia; 15 (kože, kožice, kaputi, obradena željezna roba, pokrivači)	Rijeka	116v
29	6. XI	M. Putica; 6	Rijeka	123
30	24. XI	A. N. Kazilar; 5	Barletta	130
31	30. XII	A. Bianchi (Slano); 5	Bar	141
32	1790. 7. I	P. Kapetanić, 6	Rijeka	145

VIII

POPIS TERETA, BRODSKE POSADE I PUTNIKA FILJUGE PATRUNA F. TROISIJA IZ BARLETTE, 1789. GODINE. D/O — Arrivi e partenze, f. 35, HAD.

10 Giugno 1789

Patron Filippo Troisi con compagni 9 in tutto 10 esso patrone compreso colla sua Felucca sulla quale ha caricato in questo Porto Cera gialla Colli 8, e Cordovani Mazza 157, il tutto purgato, e scurinato in questi Lazzaretti, e da quelli dopo fatta la dovuta Contumaccia libero e passato per questa Dogana per Barletta

Nota del Patrone e Marinari

1. Patron Filippo Troisi d'anni 60
2. Nicola Felice Musunello d'anni 37
3. Girolamo Casalichio d'anni 34
4. Nino Pellizziero d'anni 40
5. Luca Porzio d'anni 55
6. Pietro Barone d'anni 60
7. Gaetano Sugetto d'anni 34
8. Aniello Patella d'anni 15 (castagno di statura crescente)
9. Michele Musuriello d'anni 12 (sastagno di statura crescente)
10. Francesco Patella d'anni 18 (castagno di statura crescente)

Oltre li sudetti Patrone e Marinari s'ibarcano gl'infrascritti 6 Passaggeri accompagnati con Fede apparte

1. S. D. Giuseppe Banich d'anni 24
2. S. D-a. Luziella Banich d'anni 20
3. S. D-na Maria Rosina Banich d'anni 3
4. Antonio Adona d'anni 18
5. Gio. Batista Lombardi d'anni 21
6. Pietro Battaglia d'anni 20

IX

MANIFEST FILJUGE »L'ANIME DEL PURGATORIO E LA MADONNA DI MARTIRI« POD ZAPOVJEDNIŠTVOM PATRUNA N. LUNANOVE IZ MOLFETTE A NA PUTOVANJU IZ DUBROVNIKA U BARLETTU. Diversa de Foris; 221, 1797. f. 68v, HAD.

A dì 18 Maggio 1797

Manifesto delle robe caricate sulla Felucca nominata L'Anime del Purgatorio e la Madonna di Martiri, Patrone Niccolò Lunanova di Molfetta diretta per Barletta

Carica Steffano Radincovich Suddito Raguseo per suo conto propio alla consegna delli Signori Michiel e Matteo Milcovich sudditi Ragusei

Cera gialla colli quaranta cinque No. 45

Carica Giovanni Perich Sudito Raguseo per conto suo propio alla consegna di Signor Atanasio Chiriachi e figli in Barletta sudditi Napolitani

Botti due Cera gialla — dico No. 2
= Niccolò Lunanova di Molfetta afferma

Ed io infrascritto per pregato e richiesto da sudetto Patrone Niccolò Lunanova di Molfetta, che disse di non sapere scrivere, ho a nome, e vece suo sottoscritto il presente Manifesto Balt. Sivrich.

JOSIP LUETIĆ

» FILJUGA «
THE MOST SIGNIFICANT MAN-OF-WAR
OF THE REPUBLIC OF DUBROVNIK
(SECOND HALF OF THE 17th—19th CENTURIES)

S u m m a r y

On the basis of his archival-historical studies, the author is the first in this country to be concerned in more detail with the »filjuga«. Besides, he corrects certain conclusions in the past regarding this type of ship. In the first place the author discards the appellation »feluka« for this type of ship in this country, pointing to the old-established appellation for this type of sailing-vessel, which our seafarers, the administration and the folk literature used to denote as the filjuga.

Having established on the ground of numerous well-known Italian, French, English, Dutch, American and other writings that the »filjuga« was a generally known Mediterranean type of small trading vessel and warship (thus solving in this country the debatable query as to its national and regional belonging), the author contributes a description of the »filjuga«, along with a number of confirmations about the domestic folk name for this type of sailing vessel. On the basis of his own archival investigations, the author contributes new data on the services rendered by the »filjuga« in the mercantile marine and in the navy of the Republic of Dubrovnik.

At the end of the paper the author draws the following conclusions: In the 18th and at the beginning of the 19th centuries the »filjuga« was the most conspicuous and most effective state armed ship of the Republic of Dubrovnik, and in its navy the smallest type of vessel afloat. Also, this conclusion may serve as an illustration that the power of the Dubrovnik State rested not upon its navy (as for example in the Republic of Venice) but upon the mercantile marine.

The enclosed documents illustrate a part of the sailors' life and some events on filjugas, the behaviour of this type of ship and of its crew in the course of a voyage and in a storm. They illustrate also a part of the activities of the mercantile marine and to a certain extent the navy's activity in the Republic of Dubrovnik.