

DUBROVAČKA TRGOVAČKA FLOTA 1599 GODINE

STJEPAN VEKARIĆ

Iako je Dubrovački arhiv neobično bogat podacima o trgovačkoj mornarici Republike, što je i razumljivo, kad znamo, da je pomorstvo bilo najvažniji izvor njenih prihoda, vrlo je teško samo na osnovu bilježaka iz raznih arhivskih knjiga dati točno stanje trgovačke flote za pojedinu godinu. Stvar je otežana i time, što se pojedini brodovi samo katkad spominju po svom imenu, a češće samo po imenu kapetana ili brodovlasnika, što ima vrlo mnogo slučajeva potpuno istih imena za dva ili više različitih brodova i t. d. Stoga nam je dragocjen popis brodova, što su »posti al libro delle vicende sotto presente giorno«, t. j. za dan 9. srpnja 1599. godine, a čija je točnost potvrđena trideset sedam godina kasnije.¹ Prema tom popisu Dubrovnik ima oko sredine 1599. godine u opremi 52 jedrenjaka duge plovidbe s ukupno 20.720 kola nosivosti.²

Evo popisa tih brodova redom, kako su oni navedeni u spomenutoj knjizi pod naslovom: »1599 adi 9 luglio. Nota delle navi che oggi si trovano in essere.«

Stara nava Skočibuhe, porinuta 1573. na dubrovačkom škveru (scaro de Ragusa), nosivosti 500 kola;

Bogetina nava, porinuta 1577. na dubrovačkom škveru, nosivosti 150 kola;

¹ Diversa de foris 44, fol. 133—135 za 1625/1926. godinu. Na ovaj sam izvor bio upućen dosad neobjavljenim radom prof. Stijepa Orhanovića »Komentari o porazima«.

² Za 1599. godinu imamo i popis brodova za koje je naplaćena godišnja taksa. Taj popis sadrži 71 jedrenjak sa 21.159 kola ukupne nosivosti. Budući da je popis zaključen 20. rujna 1600. ovdje moramo odbiti nekoliko brodova izgrađenih, odnosno nabavljenih, u toku 1600. Ako odbijemo jedrenjake veće od 100 kola za koje vlasnik plaća taksu samo za razdoblje od listopada 1599. pa dalje (2 broda sa 770 kola) i sve jedrenjake manje od 100 kola (17 brodova sa 767 kola) dobit ćemo opet 52 jedrenjaka sa 19.622 kola ukupne nosivosti. Mala razlika u ukupnoj nosivosti proizlazi vjerojatno zbog toga, što su vlasnici prilikom plaćanja taksa davali često netočne podatke o veličini svojih brodova.

Isp. Libro delle Navi et altri Nauigli della Nostra Natione sotto Posti alla Douana, 1599. Ser. 56—3, sv. 2, Dubrovački arhiv.

Nava Biscaina, porinuta 1579. na dubrovačkom škveru, nosivosti 560 kola;

Kuljenarova nava, porinuta na dubrovačkom škveru 1579., nosivosti 400 kola;

Alapetkova i Jakšičeva nava, t. zv. Gerina, kupljena u Carigradu 1589. — 300 kola.

Nava rečena Liedan Stjepana Ruskovića (de Stefano de Rusco), nekad Skočibuhina i spomenutog Stjepana, porinuta 1588. na dubrovačkom škveru — 600 kola.

Bakaljausova velika nava, sagrađena u Pescici i porinuta 1589. godine, 400 kola.

Nava Ivana Antunova Frankovića (Gio. Anto. de Franco) sagrađena i porinuta na dubrovačkom škveru 1589., nosivosti 300 kola.

Nava Giang,^{da} mala, sagrađena na Lopudu i porinuta 1590. godine, 200 kola.

Božina nava (nave boxina), sagrađena u Napulju i porinuta 1590. godine, 500 kola.

Radulovićeva nava, sagrađena u Genovi i porinuta 1590., 650 kola.

Matijaševa i Sparlentina nava, sagrađena u Napulju i porinuta 1590., 600 kola.

Nava Juga i Martolosija, sagrađena u Dubrovniku i porinuta 1591. godine, 700 kola.

Nava Vice de Basilia, sagrađena u Dubrovniku i porinuta 1592. godine, 300 kola.

Brsečinina nava, porinuta na dubrovačkom škveru 1594., nosivosti 650 kola.

Bratićeva nava, porinuta 1594. godine, nosivosti 650 kola.

Naokovićeva nava, porinuta u Napulju 1595., 550 kola.

Nava Spetiale, sagrađena u Napulju i porinuta 1595., 530 kola.

Mala Bakaljauševa nava, kupljena u Lisabonu 1595., 150 kola.

Ranjinina mala nava, sagrađena u Elbi i porinuta 1595., 150 kola.

Ranjinina nava, t. zv. veliki galeon (galeone grosso) sagrađena u Elbi i porinuta 1596., 700 kola.

Nava Marka Brsečine, kupljena u Napulju 1596., 350 kola.

Nava Marka Stanića, porinuta na dubrovačkom škveru 1597., 350 kola.

Galeon Stjepana Dolisti, ponovo dobiven 1596. godine, 600 kola.

Galeon Petra Blaževa iz Pelješca (Pietro di Biagio di Sabioncello), sagrađen na onom škveru, ne sjećam se kada,³ 140 kola.

³ Galeon Petra Blaževa »Santa Maria di Sabioncello« spominje se prvi put 16. srpnja 1590. (Vidi: Noli e sicurtà, ser. 56., sv. 22. f. 128, 170, 274, Dubrovački arhiv.)

Nava M. Crijevića (Cerva) obnovljena u Dubrovniku i osposobljena za putovanje 1596., 500 kola.

Velika nava Angela (de Angelo), kupljena u Biskaji 1597. godine, od 300 kola.

Šilovićeve galeon, sagrađen na Pelješcu 1595., nosivosti 120 kola.

Galeon Šilojevića sa Pelješca, porinut 1596., nosivosti 130 kola.

Mala nava Biscaina, sagrađena na dubrovačkom škveru 1588., nosivosti 110 kola.

Vodopijina nava, kupljena u Biskaji 1597., nosivosti 300 kola.

Getaldićeva nava kupljena u Carigradu 1596., nosivosti 200 kola.

Nava Matija Letjele, obnovljena u Kadiksu 1596., 400 kola.

Mala Letjelina nava, kupljena u Kadiksu 1596., od 250 kola.

Galeon Ljubakovića iz Pelješca, sagrađen na onom škveru godine 1596., od 120 kola.

Nava Franje Lukova Lancieluha, kupljena 1597., od 150 kola.

Nava Gašpara Vicina, sagrađena u Palermu i porinuta 1597. godine, nosivosti 700 tona.

Nava Marka Radulovića, sagrađena na dubrovačkom škveru i porinuta 1597. godine, od 730 kola.

Nava Cvijeta Ivanka (Fiorio Iuanco), sagrađena u Napulju i porinuta 1597., 430 kola.

Nava, t. zv. urka Olistića (de Olisti), kupljena u Biskaji 1798., 300 kola.

Nava Bernardija sa Lopuda, sagrađena u Napulju i porinuta 1598., 430 kola.

Nava Ivana Kopularo, sagrađena na dubrovačkom škveru i porinuta 1598., 550 kola.

Balaševa nava, sagrađena u Napulju i porinuta 1598., 600 kola.

Nava Petra Jakšića, sagrađena u Napulju i porinuta 1598., 650 kola.

Zuzorićeva nava, kupljena u Anconi (detta de vuglia). 1598. godine, 450 kola.

Nova Zuzorićeva nava, porinuta u Jakinu 1598., nosivosti 550 kola.

Mala Bakaljaševa nava, kupljena u Kadiksu 1598., 110 kola.

Nava Nikole Ruskovića, porinuta u Gružu 1599., 500 kola.

Kolendina nava, sagrađena na škveru (?) 1599., 250 kola.

Nava Jera Pažata (de Jero Paxato), kupljena u Napulju 1599., od 400 kola.

Kolendina nava, kupljena u Carigradu 1598., od 300 kola.

Nava Nikole Bobalića, kupljena u Carigradu 1599. od 250 kola.

Uporedimo li stanje brodova 1599. godine s približnim stanjem za razdoblje od 1570. do 1585. godine,⁴ dobit ćemo ovu sliku:

Nosivost brodova	Broj brodova		Ukupna nosivost	
	1585.	1599.	1585.	1599.
od 10-80 kola	60		3000	
od 80-200 kola	40	12	5000	1730
od 200-400 kola	40	16	10000	4990
preko 400 kola	30	24	15000	14320

Ako popisu brodova za 1599. godinu dodamo 60 brodova od 10 do 80 kola (jer on donosi samo brodove preko 100 kola), kojih je u to vrijeme bilo sigurno i više od 60,⁵ dobit ćemo da ukupna nosivost dubrovačke flote za 1599. iznosi 23.720 kola, što je za približno 10.000 kola manje nego u razdoblju od 1570. do 1585. Ako dalje usporedimo stanje u razdoblju od 1570.—1585. sa stanjem 1599. vidimo, da je najveća razlika kod brodova srednje tonaže od 200 do 400 kola; broj velikih brodova, preko 400 kola, manji je samo za šest brodova, a ukupna nosivost ostala je gotovo nepromijenjena. Za brodove od 80 do 200 kola ne može se izvršiti točno uspoređenje, jer u popisu za 1599., kao što smo već spomenuli, nema brodova manjih od 110 kola, te možemo pretpostaviti, da taj popis donosi samo brodove veće od 100 kola, iako to nije nigdje istaknuto.

U pogledu tipova brodova, popis za 1599. godinu ne donosi nam ništa novo. Spominju se samo »nave« i »galeoni«, nave su redovno veći brodovi, od 150 kola navise (uz dvije od 110 kola), a galeoni su manji (osim jednog izuzetka od 600 kola i jednog velikog galeona »galeone grosso« od 700 kola). Spominje se i tip broda urka.

Iz popisa možemo donekle izvesti prosječnu starost i godišnji prirast brodova:

Starost broda	Broj brodova
od 0- 5 godina	21
od 5-10 godina	9
više od 10 godina	9

⁴ Stanje dubrovačke flote za 1570. do 1585. godinu uzeto je iz studije Jorja Tadića »Organizacija dubrovačkog pomorstva u XVI. veku.« Istoriski časopis Srpske akademije nauka, god. I, sv. 1—2, Beograd 1949.

⁵ Sam Pelješac imao je u razdoblju od 1585. do 1599. oko 40 brodova obalne plovidbe. Vidi: Noli e sicurta ser, 56, sv. 1—37, Dubrovački arhiv).

⁶ Ovdje smo uvrstili i tri obnovljena broda.

Za trinaest brodova nije poznata točna godina gradnje, ali ako i uzmemo, da su to sve bili brodovi preko 15 godina starosti, dobit ćemo, da je prosječna starost dubrovačke flote bila samo 8 godina, što je vrlo malo.

Ako uzmemo samo posljednje četiri godine prije popisa (1595—1599), vidjet ćemo, da su domaća brodogradilišta (u Dubrovniku, na Lopudu i na Pelješcu) u tim godinama gradila prosječno jedan do dva broda godišnje. (1595. — 1; 1596. — 1; 1597. — 2; 1598. — 3 i za prvih šest mjeseci 1599. 2 broda). Za isto razdoblje nabavljeno je ili kupljeno u inostranstvu prosječno nešto više od četiri broda godišnje (1595. — 2; 1596. — 3; 1597. — 5; 1598. — 8; 1599. (za šest mjeseci) — 2).

* * *

Popis dubrovačkih brodova duge plovidbe za 1599. godinu pokazuje, da je dubrovačka trgovačka flota, u odnosu na prethodne godine, znatno manja i da to opadanje ide sve bržim tempom. To nam potvrđuje i sve veći broj brodova kupljenih iz druge ruke u posljednjim godinama XVI. stoljeća.

Riassunto

LA MARINA MERCANTILE DELLA REPUBBLICA DI DUBROVNIK NELL'ANNO 1599

L'autore pubblica un elenco fin'ora inedito di bastimenti di lungo corso della Repubblica di Dubrovnik per l'anno 1599 in base di un documento tratto dal libro »*Diversa de foris*« dell'Archivio statale di Dubrovnik.

Secondo questo elenco Dubrovnik aveva nell'ultimo anno del secolo XVI 52 velieri di lungo corso, il che rappresenta una sensibile diminuzione in confronto allo stato della marina mercantile di Dubrovnik di solo 15—20 anni prima.

Il più grande bastimento, compreso in questo elenco, la nave del Radulović, è stata costruita nel 1597 a Dubrovnik ed aveva la portata di 730 sarri. Esistevano ancora tre velieri di 700 sarri, di cui due sono costruiti a Dubrovnik, ed uno a Palermo.

Dall'elenco risulta, che negli ultimi quattro anni del secolo XVI venivano costruiti nei cantieri ragusei (Gruž, Lopud e Pelješac) soltanto 1—2 bastimenti all'anno. Nello stesso periodo gli armatori ragusei costruivano in media un numero doppio di bastimenti all'estero. Questo ci dimostra, che alla fine del XVI secolo è sopraggiunta una sensibile diminuzione sia dell'attività che delle costruzioni navali nei cantieri locali.