

O BRODOGRADNJI U DUBROVNIKU POTKRAJ REPUBLIKE

VINKO IVANČEVIĆ

Za pomorstvo Dubrovnika od vrlo velike je važnosti njegova brodogradnja. Međutim dok je dubrovačko pomorstvo ipak donekle osvijetljeno, iako još u vrlo skromnim granicama prema važnosti, koju je ono odigralo u privrednom životu Dubrovnika, dotle je o njegovoj brodogradnji kod nas vrlo malo pisano.¹ Ovdje smo se ograničili na kratko razdoblje prije ukinuća Dubrovačke republike, nastojeći iznijeti prilike tadašnje njezine brodogradnje.

U knjigama Državnog arhiva u Dubrovniku na koncu 18. i početku 19. stoljeća naišli smo na ove gruške brodograditelje (prote):

Ivan Bekir, Šimun Božović, Antun Bračanin, Toma Kjurbehan i Toma Petra Kjurbehan,² Petar Jugović, Petar Luke Jugović i Petar Maria Jugović, Luka Jugović i Luka Petra Jugović, Frano Kordić, Baldasar Krile, Ivan Krile. Ivan Kristović, Luka Kulišić, Vlaho Krlica, Nikola Lujak, Nikola Margić, Ivan Marinović, Antun Pilato, Božo Pilato, Josip Pilato i Josip Luke Pilato, Luka Pilato i Luka Vinka Pilato, Vinko Pilato i Vinko Luke Pilato, Antun Radić, Jakov Radić, Luka Jeronima Radić, Nikola Radić i Nikola Jeronima Radić, Stjepan Radić, Pavao Šoletić, Antun Šutić, Ivan Šutić, Luka Šutić i Luka Ivana Šutić, Nikola Šutić, Ivan Valjalo i Ivan Miha Valjalo, Josip Luke Valjalo,

¹ O brodogradnji starog Dubrovnika opširnije su pisali kod nas: Božo Cvjetković, *Dubrovačko brodogradilište, Prava Crvena Hrvatska, Dubrovnik, XIII/1917, br. 632, str. 1—2*; M. Kusijanović, *Dubrovački škari (škveri, gradilište brodova), Dubrovački list, izdanje prigodom kongresa jug. učiteljstva, Dubrovnik 1924., str. 34—35*; Đuro Krečak, *Gruška brodogradilišta i škari, Dubrava, Dubrovnik, IX/1941., br. 113, str. 5—6*; V. A. Bačić, *Dubrovački brodovi u doba procvata dubrovačkog pomorstva u XVI. vijeku, Zagreb, s. a.*; Jorjo Tadić, *Organizacija dubrovačkog pomorstva u XVI veku, Beograd, 1949., posebni otisak iz Istoriskog časopisa; isti, O pomorstvu Dubrovnika u XVI i XVII veku, u zborniku Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik, 1952., str. 165—188*; Josip Lučić, *Prilog brodogradnji u Dubrovniku u drugoj polovini XIV. stoljeća, Historijski zbornik, Zagreb, 1951., str. 133—140*; Stjepan Vekarić, *Jedrenjaci i brodovi naših brodogradilišta, Split, 1953*; Vinko Ivančević, *Brodogradilište Krile u Gružu, Naše more, Dubrovnik, II/1955., br. 1, str. 22—23.*

² Negdje je prezime Kjurbehan pisano Ćurbehan.

Miho Paska Valjalo, Antun Vilenik, Josip Vilenik, Miho Vilenik i Miho Vinka Vilenik, Miho Paska Vilenik, Vinko Vilenik i Vinko Paska Vilenik, Srećko Vilenik i Srećko Vinka Vilenik, Luka Vlašić.

Od brodograditeljskih majstora spominju se Stjepan Burati i Stjepan Kapor, a od majstora kalafata Đuro Afrić, Antun Žarković, Nikola Matić, Frano Lujak i Andrija Kolendić.

Gotovo za sve te brodograditelje ili u ugovorima o gradnji broda ili inače izričito je naznačeno, da rade na škveru u Gružu. Samo je nekoliko imena prednjih brodograditelja pronađeno u knjigama bez veze s ugovorom o gradnji broda, ali budući da su spomenuti u vezi s brodogradnjom, možemo i za njih tvrditi, da su radili na škveru u Gružu.

Sve su to domaći ljudi s područja Dubrovačke republike i nismo naišli, da je za vrijeme obrađenog razdoblja na brodogradilištu u Gružu radio neki brodograditelj iz drugih naših krajeva, a pogotovu ne neki stranac. Isto tako nismo naišli, da bi se za vrijeme navedenog razdoblja spominjalo neko drugo brodogradilište u Dubrovačkoj republici osim onog u Gružu, pa zaključujemo, da je tada u Dubrovačkoj republici bilo samo brodogradilište u Gružu, i to za gradnju trgovačkih brodova. Naime gruški se škver g. 1806. spominje u ugovorima o gradnji broda kao »trgovački (mercantile)«. ³ Taj naziv mu je po svojoj prilici ostao od ranije, da bi se razlikovalo brodogradilište za trgovačke brodove od brodogradilišta za ratne brodove, koje je također imala Dubrovačka republika.

Zanimljivo je, da je većina tih gruških brodograditelja bila nepismena, kao što su bili nepismeni mnogi kapetani i druge osobe, koje su s brodograditeljima sklapale ugovore o gradnji broda. Međutim ti ugovori nisu jednostavni i njihova se složenost može razabrati iz ugovora o gradnji broda, koji donosimo u dodatku u talijanskom izvorniku. Taj ugovor je bio zaključen u Dubrovniku dana 25. ožujka 1795. između gruškog brodograditelja Antuna Vilenika s jedne strane i kapetana Đura Gojana i brata mu Ivana s druge strane. Iz mnogih i raznovrsnih uvjeta tih ugovora vidi se, da su gruški brodograditelji uza svu svoju nepismenost bili veoma vješti u svom obrtu, kad su mogli preuzimati i uredno izvršavati takve gradnje brodova.

Osim glavnih mjera broda, t. j. osim duljine po kobilici, širine i visine broda, ugovor je sadržavao mnoštvo drugih pojedinosti, koje su se odnosile na vrstu i mjere za pojedine dijelove broda: za rebra, mađijere, pramac, palubu, krmu, kormilo i t. d. U ugovoru se navodi način, na koji treba da budu obrađeni i spojeni pojedini dijelovi na brodu. Ima pojedinosti, koje se odnose na željezne dijelove na brodu, kao za čavle, za željeza na kormilu i t. d.

Mjere broda u ugovorima naznačene su u stopama (nogama). Negdje je navedeno, da se radi o venecijanskim stopama, ⁴ ali se u većini slučajeva to ne spominje, pa se može pretpostaviti, da se tu radi o dubrovačkoj stopi. Naime često u ugovoru stoji naznačeno, da je stopa »obične mjere našeg škvera«. Ima poneki rijetki slučaj, da se

³ Acta S. Mariae Maioris 19—10592 fo 141, 142.

⁴ Diversa de foris 34/216 f. 228'.

spominje i dubrovačka stopa.⁵ Kao mjere još se u ugovorima češće spominju »polsate«,⁶ a negdje i »dita« (prsti).⁷

Iz ugovora o gradnji broda, koji su zabilježeni u knjigama *Diversa de foris*, proizlazi, da su brodovi, koji su se u to doba gradili na gruškom škveru, bili dugi po kobilici od 40 do 50 stopa. Naišli smo na pojedine brodove, za koje je u ugovorima o gradnji naznačena dužina po kobilici od 57 stopa.⁸ Prema tome ti su brodovi mogli biti dugi po kobilici od 14 do 19 m. Ako uzmemo u obzir samo tu mjeru, koja je odlučna za veličinu broda, ti bi brodovi odgovarali današnjim našim trabakulima, pa se može zaključiti, da se potkraj Republike na gruškom škveru nisu više gradili veći brodovi, kao što su se gradili ranijih stoljeća.

Nijedan ugovor o gradnji broda ne sadržava podatak o veličini broda s obzirom na mogućnost krcanja tereta. Zato do približne kubaže, odnosno nosivosti ili tonaže broda, da upotrebimo danas uobičajeni naziv, moglo bi se doći samo računskim putem, jer su u svakom ugovoru naznačene glavne mjere broda.

Skoro se u svim ugovorima o gradnji upotrebljava naziv »bastimento« (hrv. = brod), ne naznačujući pobliže tip broda. Ipak smo u nekim ugovorima za brod, koji se ima izgraditi naišli na izraze: *checchia*,⁹ *marsigana*,¹⁰ *tartana*,¹¹ *nave*.¹² Inače se za brodove tog razdoblja u pregledanim knjigama upotrebljavaju razni nazivi: *brazzera*, *brich*, *brighentino*, *checchia*, *feluca*, *marsigana*, *nave*, *palandra*, *paranza*, *paranzella*, *pielego*, *pielegotto*, *pinco*, *pincotto*, *polacca*, *tartana*, *tartanone*, *trabaccolo*, *trabacoleto*, *sciambecchino*.

Ugovorom je bio predviđen i rok za izgradnju broda. Taj rok je bio različit, od šest mjeseci do jedne godine. Često je u ugovoru bilo naznačeno, da za to vrijeme brodograditelj ne smije graditi nekome drugome brod, jer se naručilac bojao, da se ugovorena gradnja ne bi odviše oduljila, pa tako kasno došao do potrebnog mu broda. Bilo je ugovora, gdje je naručilac broda s obzirom na to htio biti jače osiguran, pa je bio određen iznos (*penale*), koji će brodograditelj morati platiti naručiocu, ako brod ne bude gotov u roku predviđenom u ugovoru.¹³

Potrebno drvo za gradnju brodova gruški su brodograditelji kupovali u okolici Dubrovnika (osobito u Konavlima),¹⁴ na Pelješcu (u Trpnju),¹⁵ u Boki Kotorskoj (u Grblju,¹⁶ zatim u Paštrovićima na mje-

⁵ Dubrovačka stopa (noga) iznosila je oko 0,341 m.

⁶ *Div. de foris* 34/218 f. 117.

⁷ *Div. de foris* 34/222 f. 204.

⁸ *Div. de foris* 34/227 f. 174', *Com. e sent. della navigazione* 55—2/28 f. 148.

⁹ *Div. de foris* 34/215 f. 281'.

¹⁰ *Div. de foris* 34/217 f. 81'.

¹¹ *Div. de foris* 34/215 f. 257.

¹² *Div. de foris* 34/218 f. 108.

¹³ *Div. de foris* 34/220 f. 175.

¹⁴ *Div. de foris* 34/218 f. 207'.

¹⁵ *Div. de foris* 34/216 f. 230'.

¹⁶ *Div. de foris* 34/217 f. 123', 223.

stu zvanom Kaštela¹⁷), u Hrvatskom Primorju (u Karlobagu),¹⁸ i u Albaniji (u Arzenti¹⁹ kraj Drača i na mnogim drugim albanskim žali-
ma). Jarboli se, kao uopće cijela snast i jedrilje broda, nisu spominjali
u ugovorima. Njih je kao i sve ostalo nespomenuto u ugovoru nabavljao
sam naručilac broda. Ali je bilo slučajeva, da su brodograditelji kupov-
vali jarbole i sidra. Oni su ih i prodavali, pa nalazimo, da je brodogra-
ditelj za brod, koji je prodao kad se već nalazio u gradnji, imao naru-
čene potrebne jarbole i sidra, te ih je prodao kupcu skupa s brodom.
Iz nekih utanačenja proizlazi, da su Dubrovčani naručivali jarbole iz
Jablanca²⁰ u Hrvatskom Primorju, a iz Rijeke (Senjske) vesla, kosnike
i ostalu sličnu drvenu opremu potrebnu za brod. Ipak se spominje, da
su Antun²¹ i Mato Šoletić,²² oba iz Dubrovnika, kao obrtnici izrađivali
kosnike i križeve za potrebe dubrovačkih kapetana. Izvan Dubrovnika
naručivali su Dubrovčani konope, osobito one deblje. Godine 1806.
imala se iz Ankone dovesti razna nova oprema za brod, koji je Nikola
Casillo gradio na gruškome brodogradilištu.

U ugovorima s brodograditeljima za sječu, prodaju i dovoz drva
spominju se u to doba ovi Konavljani: Cvijeto Bratoš, Vuko Bratoš,
Srećko Car, Cvijeto Carević, Pavao Fiorović, Vuko Fiorović, Ivan Ko-
lja, Ivan Kušelj, Nikola Rilović, Petar Rilović, Pavao Raša Rilović.
Osobito se ističu u dobavi drva gruškim brodograditeljima Konavljani
Srećko Mujo i Miho Magud, koji su imali i svoju braceru. Neki su Ko-
navljani ugovarali, da će sasječeno drvo spustiti do mora u Konavlima
na mjestu zvanom Penda i brodograditelj se imao brinuti za dalji pri-
jevoz drva.²³

Za pojedine dijelove broda, osobito za rebra, naručiocima gradnje
broda vrlo je dobro odgovaralo domaće drvo, osobito naša hrastovina,
pa nalazimo ugovore, u kojima izričito stoji, da rebra treba da budu
od hrastovine iz »naše države« (del nostro stato).²⁴ Neki nisu htjeli
hrastovinu iz Albanije,²⁵ a neki uopće drvo iz Albanije,²⁶ pa su u ugo-
voru o gradnji broda to izričito spominjali. Što se tiče dijelova iz bo-
rovine neki su tražili, da borovina bude iz Trpnja.²⁷

Godine 1794. i 1795. bilo je slučajeva, da su sami brodograditelji
prodavali drvo potrebno za gradnju broda. To drvo bi brodograditelji
kupovali u Albaniji i trabakulima dovozili u Gruž.

U ugovorima se spominju ove vrste drva za razne dijelove broda:
bor, hrast, brijest, jasen. Ima spomena i o debelim daskama iz Rijeke

¹⁷ Div. de foris 34/218 f. 235, 235'.

¹⁸ Div. de foris 34/227 f. 132'.

¹⁹ ASMM 76—137/3176/I f. 281.

²⁰ Div. de foris 34/215 f. 198'.

²¹ Div. de foris 34/236 f. 282.

²² Div. de foris 34/237 f. 83.

²³ Div. de foris 34/218 f. 207'.

²⁴ Div. de foris 34/216 f. 181, 211, 229.

²⁵ Div. de foris 34/214 f. 230' i 34/217 f. 148.

²⁶ Div. de foris 34/215 f. 251.

²⁷ Div. de foris 34/216 f. 230'.

(Senjske) »tavoloni di Fiume«. Brodograditelji su kupovali drvo, koje im je po svom obliku najbolje odgovaralo raznim namjenama pri izgradnji broda. Ti su komadi drva u ugovorima nazivani ovim talijanskim nazivima: calate, lucocchie, zapule ili zappoli, scesti, buscamenti, brazzi i t. d.²⁸ Zanimljivo je, da su pritom miješali i hrvatske riječi, pa smo naišli na izraz »gorgni scesti«.²⁹

Kako smo spomenuli, gruški su brodograditelji dobavljali i iz Albanije potrebno im drvo za gradnju brodova. Prema broju sačuvanih podataka Albanija bi bila u to doba glavni izvor drva za gradnju brodova na gruškom brodogradilištu. Najvećim su dijelom sami brodograditelji išli u Albaniju kupovati drvo i prevozili ga u Gruž. Neki su od njih vršili to svojim vlastitim brodovima. Ali je bilo slučajeva, da su i Albanci dovozili u Gruž drvo za gradnju brodova te ga nudili na prodaju odnosno ostavljali ga gruškim brodograditeljima, da im ga oni prodaju.

Koliko sami brodograditelji toliko i brodari, koji su išli u Albaniju krcati drvo za potrebe gruških brodograditelja, imali su najvećih neprilika s tamošnjim turskim vlastima. Brodograditelju Ivanu Valjalu, koji je uz brodograditelje Antuna i Vinka Pilata, Petra Jugovića, Antuna Šutića i Nikolu Jerka Radića najviše išao u Albaniju, bio je g. 1789. od zapovjednika Kavaje Dividur-age zaplijenjen trabakul te mu je bio oslobođen, tek pošto je dubrovački konzul platio 160 pjastara. Tu se radilo o neplaćenju pristojbi za drvo, koje je Valjalo ranije bio izveo iz Albanije. Naime za izvoz drva iz Albanije morao se tamošnjim pašama plaćati đumruk (carinska izvozna pristojba) i kod njene uplate dobivala bi se teskera (pismena namira).³⁰ Đumruk je više puta bio povišen, tako da je ranije iznosio dvije pjastre po komadu drva, a g. 1798. četiri pjastre. Brodar Ivan Markovac iz Visa imao je g. 1795. prema sporazumu s protom Ivanom Valjalom da svojim trabakulom obavi pet do sedam putovanja s drvom iz Albanije. Već kod drugog putovanja Markovac je od tamošnjeg paše bio bačen u zatvor i vezan lancima skupa sa cijelom posadom svojeg broda. U zatvoru su uz pogibelj svojih života bili zadržani čitav mjesec dana. Markovac za to okrivljuje prota Valjala, jer da u Albaniji nije platio šumsku pristojbu i troškove izvlačenja drva. Isti slučaj ponovio se u to doba još dvojici brodara: patru Matu Gladiniću iz Lošinja³¹ i Bartulu Domineziju.³² I oni su bili okovani u lance i bačeni u zatvor svaki po 27 dana te lišeni svega, što su kod sebe imali. Spor, koji je izbio radi slučaja Bartula Dominezija, rješavali su suci i osudili su prote Ivana Miha Valjala i Luku Jugovića, da nadoknade Domineziju štetu u iznosu od 840 dukata. U šteti je bilo uračunato putovanje broda »prazno za puno«, karantena, troškovi, koje su imali mornari i naknada za stvari, koje su im Turci opljačkali.

²⁸ Div. de foris 34/217 f. 9', 233, 34/218 f. 52.

²⁹ Div. de foris 34/234 f. 197'.

³⁰ ASMM 76—137/3176/II f. 169.

³¹ Div. de foris 34/219 f. 4'.

³² Div. de foris 34/219 f. 5.

Godine 1796. raspravljao je Senat o odgovoru na pismo skadarskog paše, kojim se tuži dubrovačkoj vladi, da njezini brodovi krcaju drvo u Albaniji, a da ne plaćaju pristojbu. Senat jednoglasno zaključuje, da će pretražiti sve brodove, da bi utvrdio, imade li neki, koji nema teskere, te da će ga kazniti i prisiliti na plaćanje. Međutim Senat moli pašu, ako zna za nekog, koji nije platio pristojbu, neka mu javi njegovo ime.³³

Dubrovačka je vlada koristila u svoje svrhe i gruške brodograditelje, koji su išli u Albaniju radi kupovine drva. Na koncu 19. stoljeća u Albaniji je kipjelo te je između tamošnjih paša buktio pravi rat. To je dubrovačku vladu mnogo zanimalo, pa je pri povratku iz Albanije brodograditelje podvrgavala ispitivanjima o tamošnjem unutrašnjem položaju. Ali su i sami brodograditelji slali iz Albanije Malom vijeću razne izvještaje, a osobito o vojnim pripremama albanskih paša. U vezi s tim nesigurnim prilikama brodograditelju Antunu Bračaninu³⁴ bilo je naloženo, da usmeno upozori gruške brodograditelje i kalafate, da pripreze i da ne dopuste, da budu ugrabljeni od nekog albanskog broda i odvedeni u Albaniju. O tim opasnostima neka obavijeste i građanstvo. Brodograditelji su nosili pisma dubrovačke vlade upućena turskim pašama i dubrovačkim konzulima u Albaniji, a vraćali su se s njihovim odgovorima za dubrovačku vladu. Dubrovački konzul u Albaniji, predajući brodograditelju Petru Jugoviću odgovor za vladu u Dubrovniku, naredio mu je, da ga uvijek drži vezana uz kamen, kako bi ga u slučaju potrebe mogao spustiti u more.³⁵

Žive trgovačke veze, koje su tada gruški brodograditelji održavali s Albanijom, a još više njihov dobar glas, koji su i tada uživali kao vrsni brodograditelji, ponukale su skadarskog pašu, da g. 1789. i 1790. traži, da bi mu došlo pet do šest gruških brodograditeljskih majstora u Ulcinj zbog dovršavanja broda, koji je on tamo gradio.³⁶

Prema sporazumu od 24. travnja 1798. obvezao se patrunc Marin Begović,³⁷ da će sa svojim trabakulom, pošto dovrši sadašnje putovanje za račun Boža Pilata, izvršiti nekoliko daljih putovanja u Albaniju radi krcanja drva. Prvo će putovanje obaviti za Miha Vinka Vilenika, zatim za Baldasara Krilu, pa opet dva putovanja za spomenutog Vilenika. Svi spomenuti, za koje ide brod krcati drvo u Albaniju, gruški su brodograditelji. I iduće g. 1799. razni trabakuli dovoze drvo iz Albanije. Čim istovare teret pod Lazaretima, ponovo se u istu svrhu vraćaju u Albaniju. Ali ne možemo sa sigurnošću tvrditi, da je to drvo bilo namijenjeno brodogradnji, jer to nije izričito spomenuto, a i čudnovato nam izgleda, da se to drvo iskrcava pod Lazaretima, a ne u Gružu, gdje se nalazilo brodogradilište. Po svoj prilici je to drvo služilo drugim svrhama. Godine 1802. unajmljuju gruški brodograditelji brodove

³³ Cons. rogat. 3/203 f. 60.

³⁴ ASMM 76—137/3176/I f. 225.

³⁵ ASMM 76—137/3176/I f. 344.

³⁶ ASMM 76—137/3176/I f. 415 i 76—137/3176/II f. 5.

³⁷ Div. de foris 34/222 f. 124.

za više uzastopnih putovanja u Albaniju radi krcanja drva za brodogradnju, a prema nekom sporazumu imao je patrolu Luka Županović sa svojim trabakulom »Madonna di Rosario« cijelo ljeto, sve dok se budu mogla poduzimati putovanja, odlaziti u Albaniju radi krcanja drva za gradnju brodova i iskrcavati ga u Gruzū. I g. 1806. gruški brodograditelji Božo Pilato, Miho Vilenik i Petar Luke Jugović šalju brodove u Albaniju za dobavu drva. Ta dva posljednja brodograditelja s brodovima šalju pratioce tereta, koji sobom nose novac za kupnju drva.

Te burne godine 1806. Rusi u svojim ratnim operacijama protiv Francuza plijene po Jadranu dubrovačke brodove, pa su tako između drugih brojnih zapljena dubrovačkih brodova zaplijenili i trabakul patrola Ambroza Glumca na povratku iz Albanije s teretom drva za gruškog brodograditelja Boža Pilato.³⁸ Rusi su zaplijenjeni brod odveli u Boku Kotorsku, gdje su imali svoje jako uporište i gdje su tada bili skupili mnoge zaplijenjene dubrovačke brodove.

Ugovor o gradnji broda sadržavao je i cijenu, koju je trebalo da naručilac broda plati brodograditelju. Cijena je bila izražena najčešće u cekinima u vrijednosti od 182 dinarića za 1 cekin.³⁹ U nekim ugovorima su cekini označeni kao venecijanski,⁴⁰ ali su i ovi iste vrijednosti kao i oni bez ikakve oznake. Ima ugovora, u kojima je cekinima označena vrijednost od 4 pjastre i 22 dinarića.⁴¹ Zatim je cijena bila izražena u carskim talirima u vrijednosti od 91 dinarić za 1 carski talir,⁴² pa u mletačkim talirima.⁴³ Neke potvrde o primljenom novcu za gradnju broda glase na dukate.⁴⁴

Od g. 1798. pa dalje u knjigama *Diversa de foris* redaju se mnoge izjave gruških brodograditelja. Naišli smo na oko pedesetak takvih izjava. U tim izjavama oni potvrđuju, da su redovito podmireni za brod, koji su sagradili na brodogradilištu u Gruzū te da su stoga bezvrijedne njihove ranije namire, koje su izdane u tu svrhu. Neke se od tih izjava odnose na brodove, koje su brodograditelji sagradili pred dvadeset godina. Kako u ugovorima o gradnji broda nije naznačeno, koje će ime nositi brod, to se iz samog ugovora ne može saznati ime, koje je nosio brod sagrađen od pojedinog brodograditelja. Međutim te su izjave zanimljive baš zato, što iz njih saznajemo, koji je brodograditelj sagradio neki brod, nadalje godinu gradnje i cijenu broda, pa zbog toga i ino simo te podatke u tabli, koja dolazi. Tablu smo popunili i podacima iz drugih knjiga, u kojima smo našli ime broda i njegova brodograditelja.

³⁸ Div. de foris 34/237 f. 199'.

³⁹ Idealni novac »cekin« predstavljao je vrijednost od 4 dukata i 22 dinarića, a dukat je tada iznosio 40 dinarića (grosetti). Prema tome proizlazi, da cekin ima, kako je naprijed naznačeno, 182 dinarića.

⁴⁰ Div. de foris 34/218 f. 113'.

⁴¹ Potkraj Republike turski je novac preotimao maha u njenu unutrašnjem prometu, pa se tada u Dubrovniku računalo i u turske pjastre (groše), koje su po prilici odgovarale dubrovačkom dukatu. Tako je i ovako označeni cekin imao istu vrijednost od 182 dinarića.

⁴² Div. de foris 34/215 f. 160 i 34/216 f. 180'.

⁴³ Div. de foris 34/218 f. 113'.

⁴⁴ Div. de foris 34/216 f. 234, 34/218 f. 245'.

	Brodograditelj	Tip broda	IME BRODA	Godina gradnje	Cijena u cekinima
1	Vinko Vilenik i Josip Vilenik	pulaka	<i>Madonna Santissima Delle Grazie, San Francesco Saverio e San Biagio</i>	1797	3400
2	Vinko Vilenik i Josip Vilenik	pulaka	<i>La Prudenza</i>	1796	3000
3	Ivan Šutić i Antun Šutić	brigantin	<i>Il Furioso</i>	1797	2700
4	Nikola Jerolima Radić	brigantin	<i>L' Annunziata</i>	1795	1500
5	Miho Paska Vilenik	kekija	—	1792	700
6	Miho Paska Vilenik	brigantin	<i>La Fenice</i>	1785	1200
7	Luka Jugović	kekija	<i>La Diana</i>	1790	1000
8	Ivan Krile	kekija	<i>Madonna del Rosario</i>	1785	1100
9	Ivan Krile	brigantin	<i>Santa Cattarina</i>	1796	2200
10	Luka Šutić	kekija	<i>San Niccolò e San Gaetano</i>	1796	2000
11	Antun Vilenik	brigantin	<i>Santissima Annunziata e San Gaetano</i>	1794	1500
12	Vinko Paska Vilenik	brigantin	<i>La Nuova Impresa</i>	1791	850
13	Ivan Šutić	brigantin	<i>La Providenza</i>	1794	2800
14	Josip Pilato	brigantin	<i>Angelo Rafaelo</i>	1792	1700
15	Vinko Pilato	kekija	<i>La Sacra Famiglia</i>	1797	2900
16	Luka Jugović	pulaka	<i>Nostra Signora di Angeli</i>	1786	900
17	Josip Pilato	kekija	<i>La Speranza</i>	1794	1900
18	Miho Vilenik	kekija	<i>Madonna Delle Grazie e San Francesco Saverio</i>	1783	2500
19	Ivan Šutić	kekija	<i>San Vincenzo Ferrerio</i>	1778	—
20	Nikola Radić	kekija	<i>La Prudenza</i>	—	—
21	Nikola Radić	brigantin	<i>Madonna di Rosario</i>	1793	—
22	Luka Jugović	pulaka	<i>Clovinda</i>	1791	—
23	Luka Jugović	kekija	<i>Minerva</i>	1796	—
24	Luka Jugović	pulaka	<i>Santissima Annunziata</i>	1789	—
25	Tomo Čurbehan	brigantin	<i>La Costanza</i>	1797	—
26	Ivan Marinović	brik	<i>Santissima Trinità</i>	1796	2190
27	Nikola Jerolima Radić	brik	<i>Madonna Santissima Delle Grazie e Sant' Antonio di Padova</i>	1795	1750
28	Luka Jugović	kekija	<i>Nostra Signora Delle Grazie</i>	1781	700
29	Nikola Jerolima Radić	pulaka	<i>Madona Della Salute</i>	—	Pjast. 14000
30	Luka Vinka Pilato	pulaka	<i>Madonna Santissima Del Rosario</i>	—	Cekina 2400

	Brodograditelj	Tip broda	IME BRODA	Godina gradnje	Cijena u cekinima
31	Luka Jugović	brik	<i>Il Veloce</i>	1797	3300
32	Franjo Kordić	brik	<i>La Santissima Concezione</i>	1796	2500
33	Antun Bračanić i Ivan Krile	brigantin	<i>L' Assunta</i>	1794	—
34	Ivan Krile	brik	<i>La Costanza Gloriosa</i>	1796	1700
35	Vinko Paska Vilenik	brik	<i>Il Veloce</i>	1795	Pjast. 6500
36	Božo Pilato	brik	<i>Il Veloce</i>	1795	Cekina 1500
37	Miho Vilenik	pulaka	<i>Maria Anna</i>	—	2975
38	Miho Paska Vilenik	brigantin	<i>Madonna di Montenero e San Antonio di Padova</i>	1791	—
39	Vinko Paska Vilenik	pulaka	<i>L' Amabile</i>	1795	3300
40	Ivan Šutić	pulaka	<i>La Providenza</i>	1794	2800
41	Božo Pilato	pulaka	<i>Veri Amici</i>	1798	2900
42	Luka Jugović	brigantin	<i>Il Buon Amico</i>	1778	—
43	Nikola Radić	brigantin	<i>San Niccolò</i>	1794	—
44	Ivan Šutić	pulaka	<i>Madonna Delle Grazie</i>	1779	850
45	Luka Ivana Šutić	pulaka	<i>San Giuseppe</i>	1798	2700
46	Baldasar Krile	brik	<i>Il Cavaliere Felice</i>	1795	2200
47	Ivan Krile	brigantin	<i>Santa Catterina</i>	1787	Pjast. 5000
48	Ivan Valjalo	nava	<i>La Pace</i>	1790	—
49	Ivan Valjalo	pulaka	<i>L' Ardita</i>	1786	—
50	Ivan Valjalo	brigantin	<i>Rondinella</i>	1793	—
51	Luka Jugović	brigantin	<i>Il Nettuno</i>	1795	Cekina 1300
52	Ivan Krile	brigantin	<i>Santa Catterina</i>	1794	1040
53	Baldasar Krile i Toma Kjurbehan	pulaka	<i>Sant' Antonio di Padova</i>	1795	1500
54	Baldasar Krile	brigantin	<i>La Gloria</i>	1800	2650
55	Vinko Paska Vilenik	brigantin	<i>Il Generoso</i>	—	—
56	Vinko Vilenik	pulaka	<i>Madonna Santissima Dell' Annunziata</i>	1797	—
57	Vinko Vilenik	nave	<i>Madonna Santissima Della Salute</i>	1783	—
58	Luka Jugović	tartana	<i>Santa Croce</i>	1792	—

Iz prednje se table vide i cijene, koje su gruški brodograditelji naplaćivali raznih godina za brodove izgrađene na brodogradilištu u Gružu. Međutim g. 1806. dubrovački trabakul »S. Antonio di Padova«, koji je bio dug po kobilici 40, širok 17 i visok 7½ stopa, a sagrađen pred pola godine, bio je procijenjen na 7700 dukata, ali u toj je cijeni uključena cijela nova oprema broda potrebna za plovidbu, konopi, sidra i čamac.

Gornja je tabla zanimljiva i stoga, što pokazuje, da su brodovima davana ista imena. Tih slučajeva ima i danas, ali su sve rjeđi. Međutim vidimo, da je g. 1795. dvjema brodovima dano isto ime »Il veloce«, koji su sagrađeni od dva razna brodograditelja u Gružu, a već dvije godine ranije isto to ime nosio je brod sagrađen od trećeg gruškog brodograditelja. U to isto doba nalazimo u Dubrovniku i četvrti brod istog imena, ali taj vije austrijsku zastavu. Bilo je slučajeva, da je isti brodograditelj u razdoblju od nekoliko godina sagrađio tri broda, kojima je dano isto ime.

U ugovoru o gradnji broda bilo je ugovoreno, da će se ugovorena cijena plaćati u više obroka, onako kako gradnja bude napredovala odnosno kako brodograditelju bude trebalo novaca za kupnju potrebnog drva. Obično se jedan od tih obroka u ime predujma plaćao odmah kod sklapanja ugovora. Ali je bilo ugovora, koji samo ugovaraju cijenu plativu kod predaje broda u plutajućem stanju u moru. Veoma rijetko, ali je ipak bilo slučajeva, da je brodograditelj gradio brod uz ugovorenu nadnicu.⁴⁵ Neki naručiocu gradnje broda osim ugovorom određene cijene isplaćivali su brodograditeljima i poseban dar. Tako kapetan Marko Lindi g. 1794. brodograditelju Božu Pilatu isplaćuje osim cijene još i 75 cekina u ime dara.⁴⁶

Iz računa od 2. III. 1799., koji je brodograditelj Miho Paska Valjalo ispostavio kapetanu Božu Botici za popravak brigantina »Il veloce«, saznajemo, da je kalafat imao nadnicu od 3 dukata, a drvodjelja od 3 dukata i 20 dinarića.⁴⁷ Prema računu iz g. 1806. brodograditelja Srećka Vilenika bile su tada gotovo iste nadnice. Naime majstor kalafat je imao nadnicu od 3 dukata, mladić kalafat od 60 dinarića, a majstor brodograditelj od 3 dukata.⁴⁸

Osamdesetih godina 18. stoljeća dubrovačka brodogradnja nalazila se u teškoj krizi. Gruški brodograditelji prisiljeni su, da svoje teško stanje prikažu Malom vijeću u svojoj molbi od 31. XII. 1786.⁴⁹ Nemajući naručaba za gradnju brodova oni su sami za svoj račun gradili brodove u nadi, da će ih prodati, kao što je to bio ranije slučaj, kad je uspostavljen mir s Rusijom. Ali su zbog toga zapali u dugove, tako da u navedenoj molbi vele, da nemaju čime kupiti kruha svojim obiteljima. Moralo im je zaista biti teško, jer dalje kažu, da se nalaze u

⁴⁵ Div. de foris 34/215 f. 281'.

⁴⁶ Div. de foris 34/217 f. 205.

⁴⁷ Div. de foris 34/223 f. 180'.

⁴⁸ Div. de foris 34/242 f. 152.

⁴⁹ ASMM 76—193/3358 f. 157.

zadnjem stanju istrebljenja i siromaštva. Tu se radilo o novoj pristojbi od 100 cekina po brodu, koju je dubrovačka vlada nedavno bila uvela, i gruški su brodograditelji tražili, da se primjena te nove pristojbe, s obzirom na tadašnje teške prilike u plovidbi i brodogradnji, za neko vrijeme odloži. I zaista 6. veljače 1787. Senat udovoljava toj molbi gruških brodograditelja.⁵⁰ Međutim kratko vrijeme iza toga nastupa poboljšanje, jer su godine 1793. i iduće 1794. gruški brodograditelji dobro zaposleni. Dana 14. ožujka 1794. Senat ponovo uvodi pristojbu od 100 cekina za sve brodove, koji se izgrade na brodogradilištu u Gružu ili se na neki drugi način nabave.⁵¹ Dubrovčani tada traže dopuštenja za gradnju brodova na Korčuli, jer prema njihovim navodima gruški brodograditelji ne mogu preuzeti gradnje, odnosno vrlo kasno bi došli do potrebnog broda, što bi za njih bilo vrlo štetno.

U popisu brodova od 17. studenoga 1794.⁵² koji se grade na brodogradilištu u Gružu, navedeno je jedanaest brodograditelja, koji tada imaju u gradnji 21 brod, a ugovorenih daljih 7 brodova, dakle ukupno 28 brodova. Neki su brodograditelji tada imali u gradnji samo jedan brod, neki dva i tri. Vinko Vilenik gradio je četiri broda odjedamput, a Luka Vlašić čak pet brodova. Ovo je zaista znak dosta velike zaposlenosti gruških brodograditelja, ali već idućih godina brodogradnja u Dubrovniku sve više slabi.

Za mnoge gradnje brodova ili se nisu pravili pismeni ugovori ili se ti ugovori nisu upisivali u knjige dubrovačke kancelarije. Naime susrećemo se s mnogo podataka u vezi s brodovima, koje grade brodograditelji, a da u knjigama nema trađa dotičnim ugovorima. Neki su ugovori o gradnji broda zapisani u knjigama tek poslije osam godina od njihova sklapanja. Prema tome možemo zaključiti, da je zaposlenost brodograditelja bila mnogo veća, nego što proizlazi iz zapisanih ugovora o gradnji broda. Ipak u ovih posljednjih dvadesetak godina Republike gradnja brodova nije bila zamašna. Ne samo da se nije mnogo gradilo, nego, kako je već spomenuto, nisu se ni gradili veći brodovi kao ranijih stoljeća.

Između brodograditeljâ i naručilaca gradnje broda rijetko je dolazilo do sporova, ali je ipak dolazilo. Godine 1794. kapetan Antun Hida zaplijenio je protu Luki Jugoviću brod, koji je Jugović gradio na brodogradilištu u Gružu za kapetana Boža Dabinovića. Prema navodima kapetana Hida proto Jugović je gradio taj brod s njegovim drvom i novcem.

Bilo je više slučajeva, da je naručilac gradnje broda prodao brod, koji je gruški brodograditelj za njega već započeo graditi prema sklopljenom ugovoru. Također znamo za slučajeve, da su i gruški brodograditelji prodavali brodove, koji su se u tom času nalazili u gradnji na njihovu brodogradilištu. Godine 1793. brodograditelj Nikola Lujak prodaje kapetanu Marku Posniću iz Pelješca brod u gradnji na gru-

⁵⁰ Cons. roĝat, 3/194 f. 208.

⁵¹ Cons. roĝat, 3/201 f. 20.

⁵² ASMM 18—152/3191 f. 60.

škom brodogradilištu sa svim drvom, koje se tamo nalazi. I brodograditelj Ivan Miha Valjalo g. 1797. prodaje Božu Brajlu trup već započetog broda sa svim drvom, koje je već pripravljeno za gradnju na brodogradilištu u Gružu. Prema tome gruški su brodograditelji i bez narudžbe započinjali gradnjom broda i u toku gradnje ga prodavali. Osobito su to činili — kako je već spomenuto — u doba krize ili pak časovite nezaposlenosti. Imademo i takav slučaj, da je brodograditelj prodao brod, tek kad je već bio gotov i porinut u more. Godine 1799. prodao je brodograditelj Baldasar Krile kapetanu Iliji Pusiću brod, koji je sagradio na brodogradilištu u Gružu i nedavno porinuo, a nalazio se privezan u gruškoj luci. Bila je ugovorena kupoprodajna cijena od 2650 cekina. Brodograditelj je morao na brodu izvršiti još razne radnje, između tih postaviti i vitlo. Na brodu je već bila postavljena pulena,⁵³ pa je kapetan Pusić morao platiti, koliko je brodograditelj za nju potrošio. Zanimljivo je, da je brodograditelj Krile za taj brod, koji je sagradio u Gružu, već bio naručio čamce iz Korčule.⁵⁴ Iz toga proizlazi, da gruški brodograditelji, iako sami grade jedrenjake, potrebne čamce za njih naručuju iz Korčule. Osim brodograditelja i drugi su Dubrovčani u to doba naručivali čamce iz Korčule. Korčulanski su brodograditelji u gradnji te vrste brodica već tada na dobrom glasu, te su ga sačuvali sve do danas.

Vrlo često su se udruživali dva brodograditelja, da za zajednički račun izvrše gradnju broda. Imademo slučajeva, da su se ugovorom obvezali izgraditi brod Ivan Krile i Antun Bračanin,⁵⁵ Ivan Valjalo i Josip Luke Pilato, Vinko Vilenik i Nikola Radić, Baldasar Krile i Toma Kjurbehan, Nikola Radić i Luka Jeronima Radić, a i drugi su se udruživali u tu istu svrhu. Pače su se udruživali i tri brodograditelja, kao Ivan Krile, Antun Bračanin i Pavao Šoletić⁵⁶ te su sva tri preuzeli obvezu za izgradnju broda. Naišli smo i na slučajeve, da je otac udružen sa svojim sinom zaključio s naručiocem ugovor o gradnji broda.

Malo vijeće biralo je gruške brodograditelje, da kao vještaci pregledaju brodove i dadu svoja stručna mišljenja o potrebnim popravcima. Gruški su brodograditelji kao vještaci vršili i procjene brodova. Stranke su ih birale, da im sude u sporovima o vrsti drva za gradnju brodova. Također su bili zvani, da u slučaju havarije dubrovačkog ili stranog broda utvrde nastale štete na brodu. Kod havarije broda obično su na lice mjesta izlazile dvije komisije. Jedna se sastojala od vještaka brodograditelja, koji su imali utvrditi štetu pretrpljenu od broda. Druga komisija je bila sastavljena od vještaka za dotičnu robu. Kod slučajeva, na koje smo naišli, najčešće se radilo o žitu, za koje je trebalo utvrditi pretrpljenu štetu.

⁵³ Pulena je kip (obično drveni), koji je najčešće predstavljao ženu, pticu ili neku egzotičnu životinju, a postavljao se za ukras brodu na pramčevoj statvi ispod samog kosnika.

⁵⁴ Div. de foris 34/223 f. 265'.

⁵⁵ Div. de foris 34/218 f. 219.

⁵⁶ Div. de foris 34/215 f. 244, i 34/216 f. 211.

Gruški su brodograditelji primali šegrte na naukovanje te su neki imali po tri šegrta. Međutim najvećim dijelom njihovi sinovi bi im pomagali pri radu, pa imamo slučaj, da je brodograditelj Vinko Vilenik kod sebe u brodogradnji zaposlio svoja tri sina. Nismo naišli na ugovore o naukovanju, koje bi gruški brodograditelji bili sklapali s domaćim šegrtima iz Dubrovnika ili njegove okolice. Međutim u g. 1795. zabilježen je ugovor o naukovanju, kojim se Vinko Depolo iz Korčule obvezuje, da će kod brodograditelja Miha Paska Vilenika služiti pet uzastopnih godina u svojstvu šegrta kalafata.⁵⁷ Brodograditelj Vilenik je dužan za navedenih pet godina uzdržavati i odijevati Depola. Nakon pet godina, a i prije toga roka, ukoliko to Depolo zasluži, dat će mu brodograditelj »spravu«⁵⁸ prema običaju ovog obrta, kako to čine ostali brodograditelji gruškog brodogradilišta.

Katkada su gruški brodograditelji bili suvlasnici u brodovima, dok su se brodovi još gradili na brodogradilištu u Gružu, a inače su bili vlasnici odnosno većinom suvlasnici i drugih dubrovačkih brodova. Za kapetane duge plovidbe dubrovački je Senat g. 1776. bio donio odluku,⁵⁹ da u brodovima, koji se ubuduće kupe ili sagrađe, a kojima oni budu zapovijedali, moraju biti zainteresirani barem s dva karata, ali ne više od pet. Međutim kod sudjelovanja brodograditelja u vlasništvu brodova u gradnji, redovito je bilo određeno u ugovoru,⁶⁰ da će prvo putovanje obaviti jedan, a drugo putovanje drugi suvlasnik. I dok jedan bude zapovijedao brodom drugi će biti pisar (škrivan) na brodu. Već kod drugog putovanja bit će obratno. Ne samo gruški brodograditelji, već su u Dubrovniku u to doba i drugi običavali na takav način sudjelovati u vlasništvu broda. Brodograditelji, koji su bili suvlasnici u brodu, odredili bi nekog člana svoje rodbine, da zapovijeda tim brodom. Godine 1796. imamo slučaj, da je sin brodograditelja suvlasnik broda, koji njegov otac gradi na gruškom brodogradilištu za druge naručioce. Ukoliko su brodograditelji sudjelovali u vlasništvu broda, na tim su brodovima redovito zapovijedali kapetani i patruni, koji su sami bili suvlasnici tih brodova. Gruški su brodograditelji kupovali i prodavali gotove brodove, kojih su bili isključivi vlasnici, a tako isto su kupovali i prodavali i pojedine dijelove (karate) u brodovima. Iz svega toga možemo zaključiti, da gruški brodograditelji pokazuju živo zauzimanje uopće za pomorstvo. Time oni prelaze uski krug svog glavnog obrta, t. j. same brodogradnje.

Dubrovnici nisu gradili sve svoje brodove na brodogradilištu u Gružu. Patrun Vlaho Krilanović, dubrovački podanik, izgradio je u Rijeci (Senjskoj) g. 1786. pelig »La Madonna di buon consiglio«. Dubrovčanin Marko Tomašević kupio je g. 1796. trabakul, koji se gradio na

⁵⁷ Div. de foris 34/218 f. 160.

⁵⁸ »Sprava« je u starom Dubrovniku bila svečanost, koja se priređivala pri odlasku posloprimca (šegrta, kućne pomoćnice) iz kuće poslodavca iza isteka ugovora o radu. Tom prigodom je posloprimac darivan darovima i ujedno mu se predavala i napojnica, koju bi posloprimac skupio za vrijeme svoje službe, a koja se čuvala kod poslodavca. Šegrt je tada dobivao i alat.

⁵⁹ Cons. rogat. 3/185 f. 209.

⁶⁰ Div. de foris 34/218 f. 113'.

brodogradilištu u Sinigaliji (kraj Ankone). Naišli smo na više podataka, da su brodove gradili i na Korčuli.⁶¹ Korčulanski brodograditelj Vinko Trojanis g. 1804. sagradio je pelig za Frana Bratovića pok. Marka iz Janjine, koji je bio dug po kobilici 31 stopu, širok 13½, a visok 5½ stopa.⁶² Pelig »S. Antonio di Padova«, koji je g. 1806. isti taj brodograditelj sagradio za Dubrovčanina Antuna Frana Lovrinovića, bio je dug po kobilici 32 stope, širok 14, a visok 7 stopa.⁶³ Svakako se i u to doba dubrovačko brodovlje sastojalo od mnogo brodova, koji su građeni na Korčuli.

Dosta su gotovih brodova sa cijelom opremom Dubrovčani u to doba kupili od brodovlasnika iz Velikog⁶⁴ i Malog⁶⁵ Lošinja, Lovrana,⁶⁶ Silbe,⁶⁷ Staroga grada na Hvaru,⁶⁸ Jablanca⁶⁹ i iz drugih naših primorskih krajeva. Osim drugih razloga, koji su niže spomenuti, na to ih je nukala niža cijena, koju su plaćali za gotove rabljene brodove. To su bili najvećim dijelom trabakuli i cijena im se kretala između 2000 do 4000 carskih odnosno venecijanskih talira skupa sa cijelom opremom. Dubrovčani su išli i u Genovu, da tamo kupuju brodove. Godine 1795. gruški brodograditelj Ivan Miha Valjalo i majstor Luka Borovinić sudjeluju s novčanim prilogom kao budući suvlasnici u dotičnom brodu, koji se imao kupiti u Genovi.⁷⁰ Dubrovčani su i prodavali svoje brodove stranim podanicima. Među takvim prodavaocima g. 1804. bio je gruški brodograditelj Baldasar Krile, koji je svoj brigantin prodao turskom podniku iz Kefalonije.⁷¹

U g. 1795. bilo je upisano u knjigama dubrovačke kancelarije nekoliko kupoprodajnih ugovora za brodove, koje su Dubrovčani kupili od podanika Venecije. U tim su ugovorima Dubrovčani izričito zahtijevali, da je brod, koji kupuju, venecijanske izgradnje, odnosno, da je dotični brod uvijek plovio pod venecijanskom zastavom, a ne pod zastavom neke druge narodnosti. Događalo se, da kupac nije htio preuzeti brod, iako je već bio sklopljen pismeni ugovor o kupoprodaji, zbog toga što se kasnije utvrdilo, da je brod građen u nekoj drugoj luci, a ne u Veneciji.⁷²

Bilo je slučajeva, da su se dubrovački brodovi popravljali na brodogradilištima u inozemstvu. Godine 1795. vidimo, da Dubrovčanin Jakov Vaketi popravlja brod u Livornu,⁷³ a g. 1797. kapetan Ivan Boži-

⁶¹ Fedi ed attestati 86—11 f. 144; Div. de foris 34/218 f. 178'; ASMM 76—138/3177/II f. 429, 448 i dalje na više mjesta u istom svežnju.

⁶² ASMM 152/3191 f. 128.

⁶³ Div. de foris 34/237 f. 146.

⁶⁴ Div. de foris 34/217 f. 127'.

⁶⁵ Div. de foris 34/219 f. 9'.

⁶⁶ Div. de foris 34/217 f. 253.

⁶⁷ Div. de foris 34/219 f. 4'.

⁶⁸ Div. de foris 34/222 f. 58.

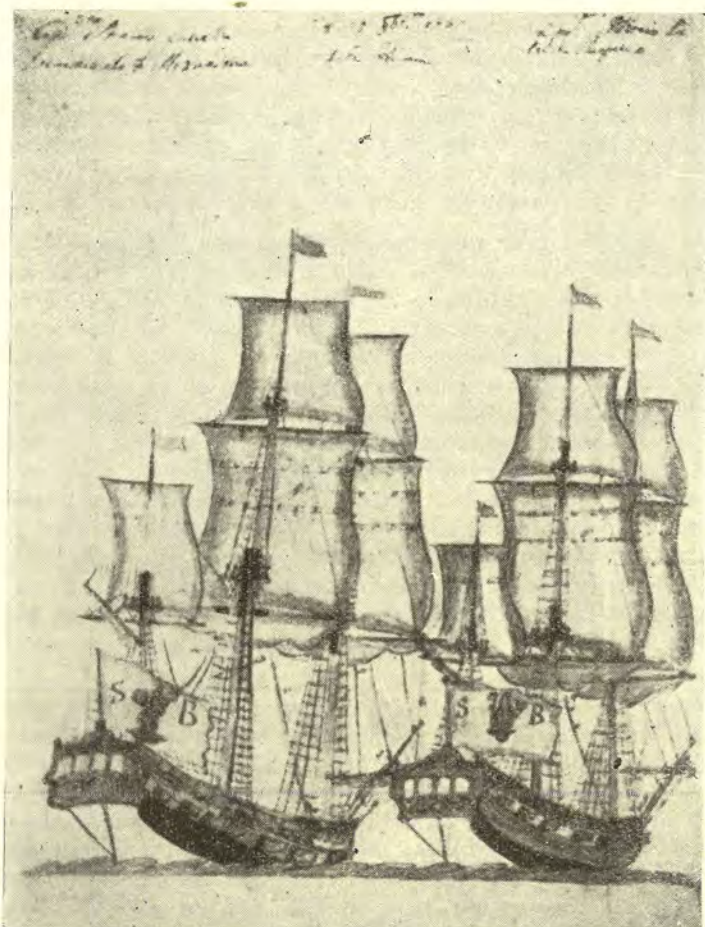
⁶⁹ Div. de foris 34/222 f. 199.

⁷⁰ Div. de foris 34/219 f. 37'.

⁷¹ Div. de foris 34/233 f. 191.

⁷² Div. de foris 34/219 f. 15, 16.

⁷³ Div. de foris 34/219 f. 110.



Dubrovački trgovački brodovi 18. st. (Museo Storico Navale, Venecija)

ković produljuje u Castellamare u Napuljskom kraljevstvu dubrovački brigantin »Madonna santissima del rosario«. ⁷⁴ Međutim su g. 1803. neki suvlasnici protestirali, što se brodovi popravljaju u Castellamare, jer kako navode u svojim protestima, to se može obaviti u Dubrovniku, a tako uostalom da nalažu i dubrovački zakoni. ⁷⁵ Naime, ako su Dubrovčani htjeli kupiti ⁷⁶ ili izgraditi ⁷⁷ brod odnosno izvršiti popravak ⁷⁸ broda izvan Dubrovnika, trebalo je da upute molbu vladi i priskrbe dopuštenje

⁷⁴ Fedi ed attestati 86/10 f. 2.

⁷⁵ Div. de foris 34/231 f. 160'.

⁷⁶ ASMM 193/3358 f. 240.

⁷⁷ ASMM 194/3359 f. 89.

⁷⁸ ASMM 195/3360 f. 95.

za to. Naišli smo na molbe Dubrovčana za dopuštenje gradnje odnosno popravka broda i na gruškom brodogradilištu. Postoji nekoliko molba za dopuštenje gradnje odnosno popravka brodova na brodogradilištu u Korčuli.⁷⁹ Neke je vlada odobrila, a neke je odbila. Dubrovačka je vlada kod toga nastojala da zaštiti svoje brodogradilište u Gružu, dok su molioći navodili, da popravci nisu veliki i da bi za dovoz broda u Gruž morali snositi veće troškove, nego što je sam popravak broda.

Sidra potrebna brodovima izrađivala su se u to doba u Dubrovniku, ali su se uvozila i izvana. Grgur Afrić iz Rijeke (Senjske), po zanimanju kovač, imao je svoju radionicu u Gružu. Godine 1795. i 1797. sklopio je više ugovora s kapetanima⁸⁰ i drugim osobama za pravljenje sidara. S kapetanom Vinkom Đivovićem sklopio je ugovor za izradu četiri sidra.⁸¹ U tom se ugovoru izričito spominje, da su ta sidra određena za brod, koji na gruškom brodogradilištu gradi brodograditelj Nikola Radić. U drugom ugovoru s Antunom Saltarićem navedene su tri vrste sidara, koje ima izraditi Afrić, naime obično sidro, sidarce i sidro uzdanica.⁸² Naznačeno je, koliko ima biti teško svako pojedino sidro. U tim je ugovorima navedeno, da sidra treba da budu iz željeza iz Rijeke (Senjske), odnosno da Afrić mora uzeti na račun pogodbe sve ono željezo, koje mu se preda uz cijenu od 14 dinarića za oku. Afrić je izrađivao i ostale željezne predmete potrebne brodovima. U Dubrovniku su g. 1806. izrađivali željezne predmete za brodove dva kovača, i to Vinko i Nikola Pizzegli.

U knjizi Arboraggi zabilježeno je za g. 1805. između ostalih brodova i 16 brodova s ukupno 1377 kara, kojima je pridodana bilješka »nuovi« (hrv. = novi). Ti su se brodovi sastojali od 3 nave s 363 kara, 6 brikova s 529 kara, 3 pulake s 367 kara i 4 trabakula s 118 kara. Ne može se pretpostaviti, da bi ta bilješka mogla značiti, da je toliko brodova g. 1805. bilo sagrađeno na brodogradilištu u Gružu, jer je zadnjih nekoliko godina 18. stoljeća, a pogotovu na početku 19. stoljeća, brodogradnja u Dubrovniku u opadanju. Već od g. 1795. vrlo rijetko nailazimo na neki ugovor o gradnji broda, koji je upisan u knjigama kancelarije. Zadnji ugovor, na koji smo naišli da je upisan, sastavljen je dana 26. ožujka 1806. između kapetana Josipa Stjepana Marija i brodograditelja Baldasara Krile.⁸³ Vidjeli smo, da su Dubrovčani kupovali i gotove brodove, a što je bilo rjeđe, da su ih i gradili na brodogradilištima u inozemstvu, pa bi se ta bilješka »nuovi« bar jednim dijelom, i to većim, mogla odnositi na tako nabavljene brodove odnosno na one, koji se po prvi put upisuju u knjigu Arboraggi. Godine 1806. u knjizi Arboracci per l'anno 1806. pridodana je ta bilješka samo jednom brodu, i to navi kapetana Vinka Vuletića od 159 kara. Nema sumnje, da su to posljedice tadašnjeg teškog stanja, koje se odražavalo

⁷⁹ ASMM 194/3359 f. 82, 89; 195/3360 f. 95.

⁸⁰ Div. de foris 34/218 f. 177.

⁸¹ Div. de foris 34/220 f. 129.

⁸² Div. de foris 34/218 f. 219.

⁸³ Div. de foris 34/220 f. 187.

i u dubrovačkoj brodogradnji odnosno uopće u njegovu pomorstvu, kao i francuskog zaposjednuća Dubrovnika, do kojega je došlo 27. svibnja 1806.

Osobito je teške udarce zadalo dubrovačkoj brodogradnji ratovanje između Francuza i Rusa na dubrovačkom području. Tada je u Gružu zbog ratnih operacija bilo zapaljeno brodogradilište s brodovima, koji su se na njemu nalazili, i opljačkana mnoga skladišta s brodskom opremom.⁸⁴ Godine 1808. uredili su svoje račune kapetan Ivan Rafa Jakulić i brodograditelj Božo Pilato za brod, koji je Pilato bio započeo graditi u Gružu, a koji su Rusi zapalili.⁸⁵ Iza g. 1806. gotovo su se posve prestali graditi brodovi na gruškom brodogradilištu. U to je doba dubrovačko brodovlje bilo raznijeto od Rusa, Francuza i Engleza. Zbog toga su Dubrovčani još češće kupovali gotove brodove, da bi mogli vršiti barem onu skučenu pomorsku trgovinu, koja se ipak u takvim prilikama obavljala po Jadranu, najviše za potrebe francuske vojske.

Prema izjavi brodograditelja Luke Jugovića on je sagradio g. 1808. na gruškom brodogradilištu za Nikolu Maslača pelig od 25³/₄ tona.⁸⁶ To bi mogao biti posljednji brod sagrađen u Gružu u razdoblju, koje ovdje obrađujemo. Zanimljivo je, da bi prema izjavi majstora kalafata Frana Lujaka i Andrije Kolendića oni bili sagradili g. 1807. braceru »Madonna di Rosario« za Nikolu Kralja iz Stona u dubrovačkoj luci.⁸⁷ To je doba francuskog zaposjednuća Dubrovnika, kada se gruško brodogradilište oporavlja od teških pretrpljenih udaraca, pa se može uzeti, da je zaista taj mali brod sagrađen u dubrovačkoj luci, a ne više na brodogradilištu u Gružu.

Imena, koja su u to doba nosili dubrovački brodovi, kako se naprijed vidjelo, redom su talijanska i najvećim dijelom imena svetaca. Nekom su se brodovima pridijevala razna vlastita imena i razni pridjevi, zatim imena iz mitologije, biblije, zvjezdoznanstva, zemljopisa i t. d. U g. 1805., dakle još za života Republike, naišli smo na brod, koji je nosio hrvatsko ime »Istok«, a zapovijedao ga je Petar Kristofora Kazilari.⁸⁸ Iz tužbe, koju je kapetan podigao g. 1811., saznajemo, da je taj brod, koji je vođen ponajprije kao brigantin, a kasnije kao brik, na svom putovanju iz Lisabona za Majorku bio zaplijenjen od engleske fregate, te je kapetan, da mu se oslobodi brod, morao platiti 2033 kolonarskih peča.⁸⁹ Izgleda, da je to bio prvi brod u Dubrovačkoj republici, kod kojeg su vlasnici napustili dotadašnji običaj, da se brodovima nadijevaju tuđinska imena. Isto ime »Istok« nalazimo g. 1807. za neki drugi dubrovački brod, tipa paranzella, kojim je zapovijedao Petar Vokativ iz Stona.⁹⁰

⁸⁴ Div. de foris 34/240 f. 76 i 77; Diversa notariae 26/147 f. 45.

⁸⁵ Div. de foris 34/242 f. 27.

⁸⁶ Div. de foris 34/245 f. 117.

⁸⁷ Div. de foris 34/244 f. 211.

⁸⁸ Com. e sent. della navig. 56—15/11 f. 17.

⁸⁹ Com. e sent. della navig. 56—15/12 f. 510.

⁹⁰ Div. de foris 34/240 f. 202, 224.

Razdoblje dubrovačke brodogradnje, koje je ovdje obrađeno, zanimljivo je zbog toga, što su to zadnji dani dubrovačke brodogradnje pod Republikom. Iza toga će doći dulje zatišje, da brodogradnja u Gružu oživi tek kasnije pod Austrijom odnosno Austro-Ugarskom, ali nikada više u svom ranijem sjaju iz doba Republike.

DODATAK

Ugovor o gradnji broda na brodogradilištu u Gružu od 25. ožujka 1795. između brodograditelja Antuna Vilenika s jedne strane i kape-tana Đura Gojana i brata mu Ivana s druge strane.

Die XXVI. Aprilis 1795.

Ad instantiam et requisitionem infrascriptarum partium hic infra erit registrata infrascripta scriptura, attento assensu sub ea praestito de quodocumque registrando; et est tenoris sequitur videlicet.

I. M. I. Adi 25 Marzo 1795. Ragusa

Per la presente benchè privata scrittura da valere in ogni giudizio ed extra come se fatta fosse per mano d'un pubblico notaro e da non denunziarsi in punto di morte, si dichiara qualmente hanno convenuto da una parte protto Antonio Villenik e dall'altra parte capitano Giorgio Gojan con suo fratello Giovanni in compagnia di fabbricare un bastimento colla puppa quadra a questo schero di Gravosa per il prezzo stabilito di zecchini Mille cinquecento cinquanta di grossetti 182 per zechino con patti e condizioni come segue.

Primo Il bastimento deve esser longo per colomba piedi quaranta da roda a roda, bocca di gud. to di piedi vent' una e mezza, altezza di stiva da paramezzale alla latta piedi otto, corridore della prima coperta sin' alla latta piedi quattro e mezzo, e che debba crescere sin' alle porte di camara piedi cinque e un quarto, islanzo da prova piedi nove, callata da puppa piedi quattro e mezzo, croce larga piedi quatuordecì, altezza di detta a proporzione.

Secondo Le sue aste come la colomba devono esser di grossezza di polsate $6\frac{1}{2}$, larghe polsate 10, il corbame come l'aste devono esser di nostro Stato o di Gargagl sano e netto di scemature, larghezza di detto polsate $5\frac{1}{2}$ abbondanti in quadro, il suo compenso piedi 3 conficato con due grossi chiodi pas-saticci due caviglie, il corbame deve esser in distanza uno dell' altro polsate 6, il suo corbame da zappino o di jassen, eccettuate le quattro latte maestre tanto in stiva quanto in corridore, che devono esser di rovere grosezza polsate 3 abbondanti, e quelle di rovere più grosse, larghezza di dette più che potrà essere, messe in distanza una dall' altra polsate nove, infibiata nel contramadiere a coda di rondinella e ficata con chiodi ben grossi a proporzione della fabrica.

Il suo paramezzale di rovere grosso a dovere messo in due pezzi, conficato con chiodi passaticci o sia pironi ben grossi per ogni terza corba ed immorsato nel corbame.

Terzo Deve avere le sue vergini di rovere, sottovergine e sopra-vergine di piano grosso e largo a proporzione immorsato nel corbame e conficato a dovere con chiodi sufficienti. Tre contracente in stiva di zapino grosse a piacere del capitano ed immorsate nel corbame e conficcate ogni corba con chiodi grossi a dovere ed una simile in corridore. Il contramadiere tanto in stiva quanto in corridore di rovere alto polsate 6, largo quanto una truppa, conficati oltre i soliti chiodi con pironi passaticci per ogni terza corba ed immorsati. Deve avere sette zoje, tre da prova e tre da puppa longhe e grosse a proporzione conficcate con cinque chiodi passaticci per ogni zoja.

Quarto Le sue beccarie tanto in stiva quanto in corridore di zapino immorsate nella latta e conficcate a dovere e messi i suoi stanti grossi a dovere. Il suo pajolo in stiva grosso a dovere ed il pozzo pure serato con detto. Le sue cogliate fatte a dovere e fodrata la stiva sin la prima contrazenta con madiere di pino. Le sue frisette in corridore conforme l'uso ed in coperta di rovere a modo di conca e grosse a proporzione immorsate nel corbame e conficcate a dovere di più con suoi pironi passaticci per ogni terza corba uno nel contramadiere e l'altro nel bordo. Latte in camera. Sbajetti grossi e politi a piacere del capitano, tanto in stiva quanto in corridore deve essere invece de' brazoli nei quadrai un pezzo di rovere per parte grosso e largo a piacere del capitano, immorsato nelle latte e conficato oltre i chiodi necessari con quattro pironi passaticci ed un brazolo in ogni testa di detti.

Quinto La sua prova deve esser doppiata sin le bitte con corbame di rovere compensate a dovere e che i suoi pezzi calino ben giù in stiva. Le sue bitte d'olmo ed il suo traverso di zapino tutto sano e grosso a proporzione. Tutte le casse per alberi, scazze, portelle e boccaporte a proporzione della fabbrica e messi a piacere del capitano. Le partighette ed i suoi quattro brazoli col suo traverso a piacere del capitano. Nel quadro da puppa invece di piombo un traverso di zapino immorsato nei stanti.

Sesto Deve avere tre incinta grosse polsate 7 crescenti, conficato con ferramenta grosse a proporzione della fabbrica. Dall'incinta sin la colomba deve esser serato con madiere di rovere grossi polsate $2\frac{1}{2}$ e conficati con ferramenta a dovere, come richiede la fabbrica. Deve avere le sue fascine da puppa e prova di rovere. Deve esser serato il suo bordo. Co-

perta con madieri di zapino grossi polsata 1½ abbondante ed il corridore serato con tavoloni tutto conficato a dovere. Deve avere il suo argano, la focaccia, contri e tutto il necessario a piacere del capitano. Deve avere le sue grue da prova per alzar l'ancora ed i suoi mancoli per sostenerle. Deve avere il suo taglamaro a piacere del capitano imborsato con tutto il necessario e conficato con pironi passaticci a dovere. Il suo focone con le sue porte. La puppa serata con madieri di zappino. Li suoi traversi di dentro via della croce. In camera i suoi gobbi e stanti per le finestre. Le bancazze di maestra e trichetto con li suoi sopra assi e messi a dovere.

Settimo Si obbliga il sopra detto protto su la coscienza di mettere e fare tutte le cose necessarie, che richiede la detta fabrica quel che qui non è specificato. Deve avere il suo timone d'olmo. Calafatare ed impegolare e negro varrarlo in acqua per tutto il mese d'Ottobre 1795 o prima potendolo ed il capitano e compagno s'obbliga di soccorer il sudetto protto col denaro, come s'avvanzarà la fabrica ed ambi d'accordo si sottoscrivono di proprio pugno. Laus Deo.

= Protto Antonio Villenik

= Luca Gojan procuratore, come nelle procure di Cancellaria de 1784 fo 200 di Giorgio Gojan

= Giovanni Gojan

Adi 25 Aprile 1795 Et io infrascritto e pregato e richiesto da sudetti protto Antonio Villenik, Luca Gojan procuratore di Giorgio Gojan, come sopra, e Giovanni Gojan, li quali tutti dissero di non saper scrivere, ho a nome e vece loro sottoscritto la presente scrittura, assentendo li medesimi, che registrarsi possa quandocumque. In fede.

= Franciscus Testi cancellarius

(Diversa de foris 34/218 fo 117 u Državnom arhivu u Dubrovniku.)

Summary

THE SHIPBUILDING IN DUBROVNIK TOWARDS THE END OF THE REPUBLIC

Out of documents available at the State Archives in Dubrovnik the author describes the state of shipbuilding in Dubrovnik at the end of 18th and the beginning of 19th centuries. In his article he publishes the names of the ship-builders who worked in the shipyard of Gruž at that time, and also inserts a list showing who were the builders of about fifty Dubrovnik ships. The author also comments in detail the terms contained in contracts between shipowners and ship-builders, and in the appendix he includes a copy of such a contract written originally in Italian and signed by Antun Vilenik, the ship-builder of Gruž, on the 25th March 1795.

In those times the ship-builders of Gruž did not draw their timber supplies exclusively from the area of their Republic (Konavli, Pelješac) but also from the Bay of Kotor and mostly from Albania. Shipbuilding was not considerable then and big ships were not built in such a scale as in preceding centuries. The French occupation of Dubrovnik which took place on 27th May 1806 inflicted a decisive

blow to the shipbuilding activity of Dubrovnik.

In author's opinion the brig »Istok« whose name was mentioned in 1805 was the first ship to have a Croatian name under the Republic of Dubrovnik. This brig during a voyage from Lisbon to Majorca was captured by an English frigate.