

DUBROVAČKI GALIJUN DRUGE POLOVINE XVI. STOLJEĆA*

JOSIP LUETIĆ

Kad su se god. 1358. Dubrovčani oslobodili mletačkog tutorstva i kad su došli pod pokroviteljstvo ugarsko-hrvatskog kralja, Dubrovčani se življe bave pomorskom privredom, iako ih u tome ometaju Mlečići.¹

Najveći uspon postigli su dubrovačko pomorstvo i trgovina uopće pod turskim pokroviteljstvom, pa je Dubrovnik sa svojom trgovačkom mornaricom bio veoma značajna država-grad u basenu Sredozemnog mora.

* Galijun je u XVI. i XVII. st. bio tip ratnog i naoružanog trg. jedrenjaka. Mnogo ga je upotrebljavala španjolska mornarica za svoje prekomorske pohode. Španjolci su galijunima prevozili skupocjene terete iz svojih prekomorskih posjeda. To je bio brod sa tri, a ponekad i sa 4 jarbola, sa 2 do 3 palube; na prednjem dijelu broda imao je uzdignuto nadgrađe — baluar (kaštel), a na krmi dvokatni kasar. Na pramcu broda pod kosnikom galijun je bio ukrašen pulenom — zvirom. Obično je imao ovu snast: kosnik i 3 jarbola, koji su imali po jedan koš. Od jedara galijun je imao: pod kosnikom civaderu — posrtno jedro; na prednjem jarbolu, koji je bio nešto naprijed nagnut, dva križna jedra, prvenjaču i košnjaču; na glavnom jarbolu (postavljen je okomito) su bila križna jedra, a na krmenom nešto prema krmi nagnutom jarbolu razapinjalo se jedno latinsko jedro. Ako je galijun imao 4 jarbola onda je četvrti jarbol imao jedno latinsko jedro. Uzda krmenog jedra zatezala se s čunca, koji je bio utaknut na vrh krme broda. Dubrovčani su obično imali trojarbolni galijun. Ti tipovi brodova bili su brži od nava, jer su imali vitkiju liniju trupa broda.

U XVI. st. i u poč. XVII. dubrovački su brodograditelji bili najpoznatiji i najbolji majstori za gradnju galijuna u Sredozemnom moru.

Naoružanje galijuna određivalo se prema veličini broda. Za svakih stotinu kara veličine broda imali su po 2 bombe — topa, a ukupan je broj posade galijuna te veličine iznosio oko 18 ljudi. Posada se na dubrovačkom galijunu uglavnom ovako sastojala: zapovjednik, patrun, nokier, brodski pisar, brijač, brodski tesar, pilot, kormilar, topnici, obični mornari i naučnici — mali. Dubrovački galijuni veličine od 70 do 100 kara imali su od 10 do 25 članova posade; od 150 do 300 kara od 25 do 55, a od 300 do 600 kara od 40 do 75 članova posade.

Naoružanje se sastojalo od kolubrina i pedrijera i od lakše artiljerije sakra i majana. Topovi su bili smješteni ispod i iznad glavne palube, a na krmi po jedan top sa strane kormila. Karakteristika je galijuna, da je na bokovima imao vratašca za topovske cijevi.

Dubrovački galijuni nisu bili ukrašeni bogatim rezbarijama, kojima su ih običavali ukrašavati druge velike pomorske države.

¹ J. Luetić, O pomorstvu Dubrovačke Republike, u štampi.

U XVI. st. je trgovina između istočnih i zapadnih obala Sredozemnog mora opet oživjela, pa Dubrovčani preuzimlju još više nego prije posredničku trgovinu između balkanskih zemalja, Istoka i zapadne Evrope. Oni učestvuju i u svjetskoj pomorskoj trgovini, neovisno o svojoj kopnenoj. Dubrovnik ima jaku trg. mornaricu, koja je, kako se drži, sa velikim preoceanskim brodovima bila tada treća na svijetu,² a neko vrijeme bila je ravna onoj grada Venecije.

Značajni činilac u razvoju pomorstva je brodograditeljstvo. Staro brodogradilište smješteno u gradskoj luci nije moglo zadovoljiti potrebe dubrovačkog brodarstva u XVI. st., pa se 1525. počinje graditi veliko državno brodogradilište u Gružu. Osim tog bilo je i manjih privatnih brodogradilišta u Gružu, na Lopudu, Šipanu, u Slanome i još nekim manjim mjestima.³

Djelatnost dubrovačkih brodograditelja bila je poznata u čitavom pomorskom svijetu, a neki strani pomorski historičari iz XVI. i XVII. st. pišu najpohvalnije o gradnji dubrovačkih jedrenjaka. Prirodno je i logično, da je jaka pomorska trgovina dovela do tako visokog kvaliteta dubrovačke brodogradnje, pa nije neobično, da je u cijelom tadašnjem pomorskom svijetu bila poznata gradnja brodova »na dubrovački način«.

Dubrovačka trg. mornarica počela je napredovati oko 1530. god. Otada pa do 1585. imala je preko 180 brodova sa ukupno oko 38.000 kara.⁴

Dubrovački su brodovi plovili u XVI. st. između Dubrovnika i različitih stranih država. Mnogo je ovih brodova bilo uposlano za potrebe tuđih država. Tada su dubrovački brodovi plovili po Sredozemnom i Crnom moru i preko Atlantskog oceana.

Nakon snažnog uspona dubrov. pomorstva u XVI. st., nastupa u XVII. st. doba opadanja pomorske snage Dubrovačke Republike. Već koncem XVI. stoljeća, a nadalje u XVII. st., francuska trg. mornarica i jedrenjaci zapadnoevropskih država obavljaju plovidbene zadatke u basenu Sredozemnog mora i mnogo konkuriraju dubrovačkoj trg. mornarici. Osim toga, na opadanje pomorstva utjecao je i veliki potres koji je 6. IV. 1667. godine poharao Dubrovnik.⁵

Treba naglasiti, da je snažno razvijeno dubrovačko pomorstvo u XVI. st. moglo da pomogne i drugim tuđim mornaricama, a u prvom redu da im da stručnjake u svim pomorskim granama. Pored toga, mnogi dubrovački naučenjaci dali su i u XVI. st. zapaženih vrijednih radova na polju kartografije, nautike, oceanografije, brodogradnje, astronomije, pomorske arhitekture i t. d. i tako participirali unapređenju pomorstva uopće u svjetskim okvirima (N. Nalješković, braća Sagroević, V. Volčić, I. Daničić, V. Pucić i drugi).

² J. Luetić, Vice Bune, Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku, I. 1952.

³ J. Tadić, O pomorstvu Dubrovnika u 16. i 17. v., »Dubrovačko pomorstvo«, Dubrovnik 1952.

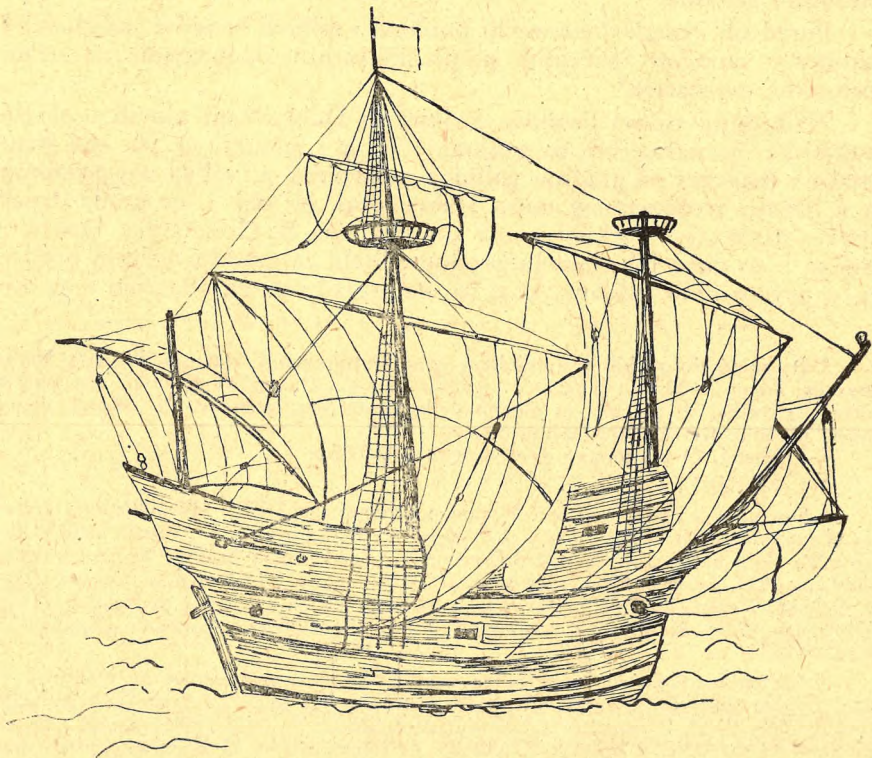
⁴ J. Tadić, o. c.

⁵ J. Luetić, O dubrovačkim brodovima u XVII. st., »Dubrovačko pomorstvo«, Dubrovnik 1952.

Ekonomskim propadanjem dubrovačkog pomorstva odlaze van domovine i mnogobrojni ostali pomorci te se zaposluju u lukama i na brodovima inozemnih mornarica.

Dubrovačke je pomorce veoma rado primala u svoju mornaricu Španjolska, kojoj je u to vrijeme trebalo vrsnih moreplovaca. Mnogi su od tih pomoraca bili i s vlastitim brodovima u službi španjolske mornarice, a kako veli F. Appendini, neki su od njih sudjelovali čak u velikim otkrićima.

Mnogi se od naših pomoraca u španjolskoj mornarici istakoše ste-kavši priznanje u obliku različitih visokih državnih činova, odlikovanja



*Dubrovački galijun iz druge polovice XVI. stoljeća
prema uljanoj slici iz Slanoga*

i tome slično. Dovoljno je spomenuti samo neke istaknutije naše pomorske obitelji, da bi se dobila slika veličine udjela dubrovačkih pomoraca u španjolskoj mornarici. Čini se, da su se Ohmučevići iz Slanoga najviše odlikovali u toj službi. A među Ohmučevićima naročito se istakao Petar Ivelja kao vrhovni zapovjednik flotile nazvane »Squadra dell' Indie«. God. 1588. Petar je zapovjedao pomorskom divizijom ga-

lijuna nazvanom »Dvanaest apostola«. ⁶ Andrija N. Ohmučević, knez od Kastorije, služio je u španjolskoj mornarici punih 57 godina, a bio je zapovjednik jednog dijela španjolskog brodovlja u Sredozemlju.

Zapovjedništvo nad jednim dijelom španjolske mornarice preuzmu za neko vrijeme Đuro, Petar i Stjepan Olisti Tasovčić. Petar je vršio visoke državničke dužnosti u španjolskim prekooceanskim zemljama, a Stjepan je bio admiral-zapovjednik jedne pomorske divizije. Zatim se ističu braća Lovro, Niko i Jero Mažibradić, koji su radi naročitih zasluga kao zapovjednici flotile i admirali dobili španjolsko grofovstvo.⁷

U službi španjolske mornarice sudjelovali su i Martolosići pomorci sa Lopuda. Početkom XVII. st. J. Martolosić bio je zapovjednik flotile oceanskih galijuna.⁸

Pored tih i ostali dubrovački pomorci i njihovi brodovi sudjelovahu također u mnogim značajnim pomorsko-ratnim operacijama na strani španjolske mornarice.⁹

Najbrojniji tipovi brodova kojima su Dubrovčani plovili u službi španjolske mornarice bili su galijuni.¹⁰ To je i razumljivo, jer »od stručnjaka i majstora za gradnju galijuna najbrojniji i valjda najsposobniji su u basenu Sredozemnog mora Dubrovčani, jer oni i ne grade druge tipove brodova«. ¹¹ Dakle, prema tim riječima B. Crescentija, Dubrovčani su u to doba bili najbolji brodograditelji za gradnju velikih brodova, u prvom redu galijuna, koje su oni izgrađivali na vlastitim i na tu-

⁶ Da su to doista bili galijuni kaže nam Bartolomeo Crescentio, *Nautica Mediterranea*, Roma 1602, str. 512: »... anchor che questi Signori Ragusei, che questa notte quattordici di Maggio, et giorno della Pentecoste, partono da Napoli con i dodeci Galeoni dell' Armata Cattolica...«.

⁷ J. Luetić, *O pomorstvu Dubrovačke Republike*.

⁸ J. Luetić, *Vice Bune*, o. c.

⁹ Dovoljno je spomenuti, da je samo u čuvenoj španjolskoj »Nepobjedivoj armadi« učestvovala dubrovačka flota u sastavu od 33 velika broda: V. Novak, *Učešće dubrovačke flote u španskoj Nepobjedivoj armadi*, *Zgodovinski časopis*, Kosov zbornik, Ljubljana 1953, str. 604. Osim toga vidi: J. Tadić, *Španija i Dubrovnik*, Beograd 1932; G. Gelcich, *I conti di Tuhelj*, *Dubrovnik* 1889; S. Razzi, *La storia di Raugia* (1588), *Dubrovnik* 1903; A. Solovjev, *Postanak ilirske heraldike i porodice Ohmučević*, *Skopje* 1933.

¹⁰ Udomaćen dubrovački naziv za ovaj tip broda, spominje još M. Vetranić — *Stari pisci hrvatski* (knjiga III), *Pjesme M. Vetranića Č.*, JAZU, Zagreb 1887, str. 225. *Ardelio della Bella*, *Dizionario italiano-latino-ilirico*, *Dubrovnik* 1785, tumači talijanski naziv GALEONE u hrvatski GALIJUN — bojno drievio. O dnevnoj uporabi naziva GALIJUN u Dubrovniku ilustrira nam i ovaj citat iz 1627.: »Neka znate disgraciju koja se onomadne ovdje zgodila od GALIJUNA S. Dubac«, V. Vinaver, *Dubrovačka nova ekonomska politika* poč. 17. v., *Anali Histozijskog instituta JAZU u Dubrovniku*, IV—V, p. 430. *Dubrovnik* 1955.—56.

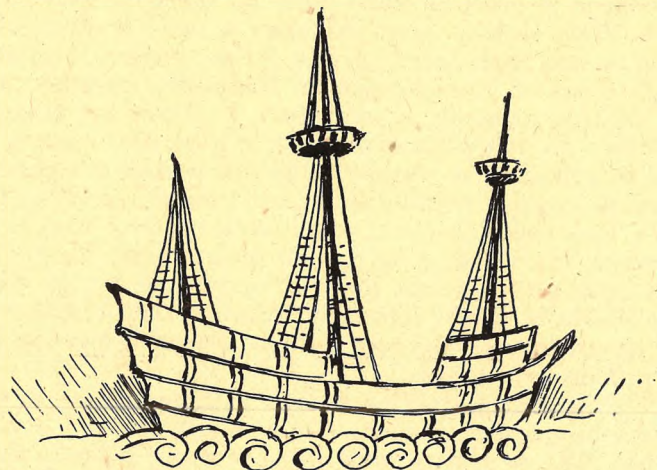
Talijanski: galeone; engl.: galeon; njem.: galion; ruski: galioen — A. Jal, *Glossaire Nautique*, Paris 1848; Saverien, *Dizionario di marina*, Venezia 1769; *Pomorska enciklopedija*, Zagreb 1951; *Der Grosse Brockhaus*, Leipzig 1930; *Enciclopedia italiana*, Roma (Trecani) 1934. (vidi pod Nave); Montferrier, *Dictionnaire de Marine*, Paris (Denain) 1846; Sergent et Strambio, *Grand dictionnaire francaise-italien*, Milan; Bonnefoux, *Dictionnaire de Marine a voiles*, Paris.

¹¹ B. Crescentio, o. c., str. 4.

đim brodogradilištima. Veliki admiral španjolske mornarice P. Ivelja Ohmučević gradio je galijune u Napulju.¹²

S obzirom na gradnju dubrovačkih galijuna ovdje treba spomenuti i naučenjaka Nika Sagroevića Dubrovčanina, koji je izdao dva djela iz oceanografije.¹³ On je u svom trećem djelu o brodogradnji donio svoj novi metod proračuna i konstrukcije galijuna.¹⁴

Osim B. Crescentija i drugi poznati pomorski stručnjak P. Pantera ističe, da su za gradnju nava i galijuna visoko poštovani majstori iz Dubrovnika.¹⁵ To su bez sumnje najjači dokazi, da su dubrovački brodograditelji u XVI. st. uživali svjetski glas u gradnji galijuna, pa nas je to ponukalo, da se za Pomorski muzej JAZU u Dubrovniku izgradi model,



*Crtež dubrovačkog broda iz XVI. stoljeća —
zavjetna slika sa Lopuda*

koji će prikazati brod tipa dubrovačkog galijuna iz druge pol. XVI. st. Zbog toga smo uz postojeću literaturu posegli za izvorne arhivske vije-

¹² B. Crescentio, o. c. str. 88: Galeone di Sua Maesta varato a Napoli.

¹³ N. Sagri, Ragionamenti sopra la varietà dei flussi et riflussi del Mar Oceano Occidentale, Venezia 1574; Discorso dei flussi e riflussi del faro di Messina, con le regole per saper trovare in che vento si trovi la luna, ogni giorno e ogn'ora, Venezia 1580.

¹⁴ B. Crescentio, o. c. str. 68.

V. Bačić, Dubrovački brodovi u XVI. v., Zagreb 1940.

I. Šišević, Računanje obujma broda u Dubrovniku XVI. vijeka. Anali Histo-rijskog instituta Jugoslavenske akademije znanosti u Dubrovniku, sv. I., 1952.

¹⁵ Pantero Pantera, L'Armata Navale, Roma, apresso Egidio Spada, MDCXIII, str. 40.: »La nave, il galeone, l'urca . . . questi istessi sono anco chiamati particolarmente le navi col nome della Patria o della Provincia dove sono state fabricate, come le Ragusee, le Biscaglione, le Valentine, le Genovesi . . .« Str. 66.: ». . . per la fabrica delle navi, et dei galeoni, sono grandemente stimati i maestri Ragusei, i Porthogesi e g^{li}Inglesi«.

sti, a iskoristili smo i slike dubrovačkih brodova, koje dosad još nisu bile objavljene i iskorištene.

Slike, koje smo iskoristili za izradu nacрта za gradnju modela dubrovačkog galijuna nalaze se na Lopudu i u Slanome. Nešto smo iskoristili i sliku koja se nalazi u Rapallu (Monteallegro) kraj Genove u Italiji.

Slika u Rapallu¹⁶ prikazuje dubrovački brod naslikan 1574. god. To je »ex voto« koji je zapovjednik broda N. Veselčić darovao crkvi, pošto je izbjegao brodolom kod Monterossa blizu luke La Spezia. Slika je izrađena od srebra. Duga je 15 cm, a visoka je 12 cm. Na slici je urezano na latinskom jeziku ime darovatelja i datum.¹⁷ Taj rad u srebru dobro je sačuvan, tako da se jasno razabire tip jedrenjače s tri jarbola i s kosnikom. Brod je prikazan kako plovi po snažnom vjetru i uzburkanoj moru. Zbog olujnog vjetra otvoreno je samo prednje jedro (prvenjača), dok su mu ostala jedra: glavno, košno, krmeno i civadera (smotana i pričvršćena uz kosnik) smotana. Nadgrađe s ogradom na pramcu i nadasve krmeno nadgrađe su uzdignuta. S obje strane pramca vide se sidreni otvori i do njih jedan otvor za top; sidra nisu ucrtana. Na boku broda čini se, prikazana su vanjska vertikalna pojačanja trupa broda (!?), a prikazani su uzdužni pojasi valjda cente (vanjska uzdužna pojačanja). Leta, praće, klobučnice, pripone, vrze i ukras na vrhu kosnika i još neki detalji opreme broda veoma su zgodno pretstavljani. Na krmenom dijelu broda ispod glavne palube lijepo su ucrtana tri ovalna otvora, koja su sigurno služila za otvore topovskim cijevima. Taj je dubrovački brod imao koš na prednjem i glavnom jarbolu. Na vrhu glavnog jarbola na jabučnici prikazana je zastava.

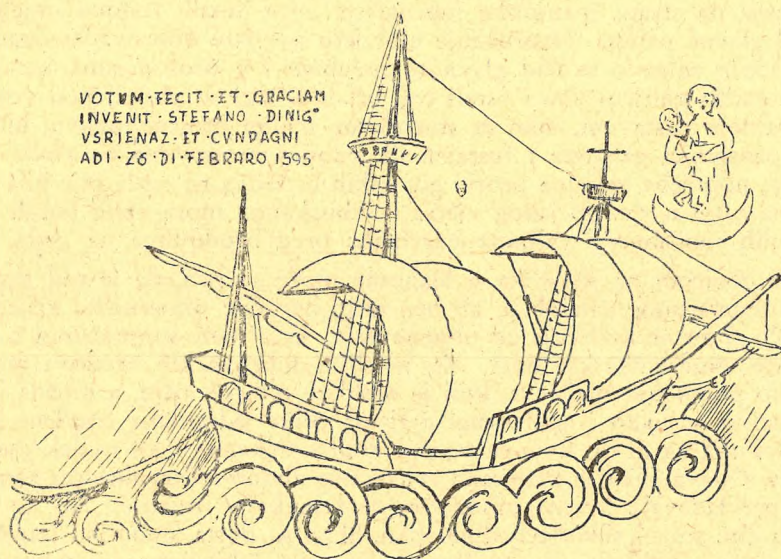
Druge dvije slike jedrenjaka mnogo su zanimljivije i sa likovnog i sa pomorsko-historijskog gledišta. To su uljene slike na drvu izrađene u drugoj pol. XVI. st. Nalaze se po jedna sa strane glavnog oltara u franjevačkoj crkvi u Slanome. Oblik je broda na tim slikama sličan. Brod je visok i nije dug, pa se može zaključiti: duljina je tog tipa jedrenjaka tri puta veća od njegove širine. Prednji dio — pramac ima visoko nadgrađe — kaštel (baluar), a zadnji dio jedrenjaka — krma istaknuta je sa još višim nadgrađem — kasarom. U prostorijama kaštela i kasara obično su stanovali članovi posade, a za vrijeme borbe vrlo su dobro služili kao prikladno mjesto za napad i obranu. Na tim slikama ne vide se vanjska pojačanja trupa broda osim nekih uzdužnih linija, što valjda prikazuju cente — uzdužne pojase. Otsječena, uglasta krma tipična je za XVI. st. Oba su broda sa tri jarbola.

U daljem izlaganju opisat ćemo samo sliku onog dubrovačkog broda, koja se nalazi sa lijeve strane oltara. To je po našem mišljenju tip

¹⁶ V. Ivančević, Rapallska slika dubrovačkog broda iz 1574, »Jugoslavenski mornar«, br. 1, Split 1951.

¹⁷ Natpis sa slike iz Rapalla: Die XXVI. Decembris MDLXXIII apud Montem Russum dei parae Virgini ego Nic-o de Allegretis Ragussin-o votum et gratiam accepi. Valjda Nikolin brat Miho Veselčić bio je također zapovjednik broda; kap. Miho je prevažao čavle iz Mletaka u Dubrovnik za gradnju dubrovačke državne fuste; Armamento IX/9—1573. god., a tergo, DAD.

dubrovačkog galijuna, koji je učestvovao u španjolskoj mornarici, jer je donator te slike, kao i čitave oltarne pale, obitelj Ohmučević. Znamo, koliko su Ohmučevići učestvovali u službi španjolske mornarice, pa je prirodno da su donatori, koji su bili veliki admirali i zapovjednici brodova, željeli ovjekovječiti tip svoga broda, koji im je donio slavu i bogatstvo. Brod ima tri jarbola: prednji, glavni i krmeni. Na prva dva jarbola nalaze se koševi, od kojih je koš glavnog jarbola veći. Brod je imao šest komada jedara: civaderu, prednje jedro, prednje košno, glavno i košno jedro i na krmenom jarbolu latinsko jedro. Na brodskom tijelu pozadi (pričvršćeno na krmenoj statvi) vidi se kormilo sa rudom. Kosnik na pramcu broda vidljivo je istaknut; međutim, pramčana je figura zaklonjena civaderom, ali se može naslutiti, da je postojala. Prikazan je nešto kraći kaštel, dok je krmeno nadgrađe — kasar slikan u srazmjeru s bro-



Kopija-crtež jedrenjače sa Usrijenčeve zavjetne pločice iz 1595. godine. Muzej u Lopudu

dom. Slika tog broda obiluje jasnim prikazom konopa, koloturnika i žaba,¹⁸ tako da su točno prikazani: podigači, leta, uzde, pripone, vrze, praće, klobučnice i t. d. Na glavnom i prednjem jedru jasno se razabira, da su bila sašivena od većeg broja vertikalno postavljenih (po širini) platna. Vidi se produženje glavnog i prednjeg jedra, koja su služila za iskorištavanje povoljnog vjetra. Brod je prikazan kako plovi pod jakim ali povoljnim vjetrom razapetim pojačanim prednjim i glavnim jedrom.

¹⁸ Okrugli i plosnati komad drva s izrezanim rupama kroz koje bi se povlačio konop.

Kao po običaju i taj brod vije zastavu na vrhu jarbola. Na glavnom jarbolu istaknuta je glavna državna zastava dubrovačkih brodova, na kojoj je bio naslikan na bijelom polju lik sv. Vlaha. Na zastavi prednjeg jarbola nema nikakve oznake, pa se ne može ustanoviti, koji je to stijeg i što prikazuje. Po sredini tog galijuna, u t. zv. zdencu broda, naslikane su četiri ljudske figure kako stoje na glavnoj palubi naslonjene na ogradu broda. Vidljivo je naslikano pet otvora s lijeve strane broda: tri pod glavnom palubom a dva u kasaru. To su otvori za brodske topove. Prema tome može se zaključiti, da je taj dubrovački brod mogao biti veličine oko 600 kara.¹⁹

Po slikama u Slanome kao i po onoj u Rapallu dubrovački galijuni su imali brodsku artiljeriju ispod i iznad glavne palube. Međutim, dvanaest dubrovačkih galijuna, koji su učestvovali u pomorsko-ratnim operacijama na strani španjolske mornarice, nisu imali topove smještene ispod glavne palube. Naoružanje u svijetu poznate dubrovačko-španjolske flotile nalazilo se nad glavnom palubom i u prostorijama kasara.²⁰ Dubrovački galijuni kao i ostali trg. brodovi kad su plovili pod svojom neutralnom zastavom, iako sa srazmjerno malim brojem topova, bili su jaki protivnici galijama i fustama ili manjim brodovima na vesla. Međutim, upotreba galijuna protiv gusarskih brodova na vesla nije bila vrikladna osim u slučaju jakog vjetra i uzburkanog mora zbog boljih maritimnih sposobnosti galijuna-jedrenjaka pred brodovima na vesla.

S obzirom na stil slika u Slanome može se reći, da je rad tipičan kasnorenesansnog razdoblja, ali bez neke naročite umjetničke vrijednosti. Po tome se razlikuje od oltarne pale, koja bez sumnje nosi u sebi izrazite umjetničke kvalitete. Te je slike dubrovačkih brodova možda izradio pomoćnik majstora, koji je naslikao oltarnu palu, a možda ih je naknadno naslikao i neki drugi majstor. Slike jedrenjaka izrađene su u tehnici ulja na drvu. Boje su veoma dobro sačuvane i još uvijek djeluju svježje. Čitava slika je protkana zelenkasto-zlatno-srebrnkastim tonovima (prevladavaju krasne mnogobrojne zelenkaste nijanse), ali to sve skupa čini mirni sklad pojedine slike. Slike su dosta slobodno izrađene, ali se može zaključiti, da je slikar, valjda po želji donatora (pomorca-brodovlasnika), veliku pažnju obratio što detaljnijem prikazu opreme broda, a naročito je lijepo ucrtao snast i takelažu, pa zbog toga te dvije slanjske slike dubrovačkih galijuna iz druge pol. XVI. st. imaju značajnu i zanimljivu pomorsko-historijsku vrijednost. Obje su slike veličine: duljine su 30 cm, a visine 27 cm. Postavljene su u podnožju dvaju stupova, koji uokviruju oltarnu palu.

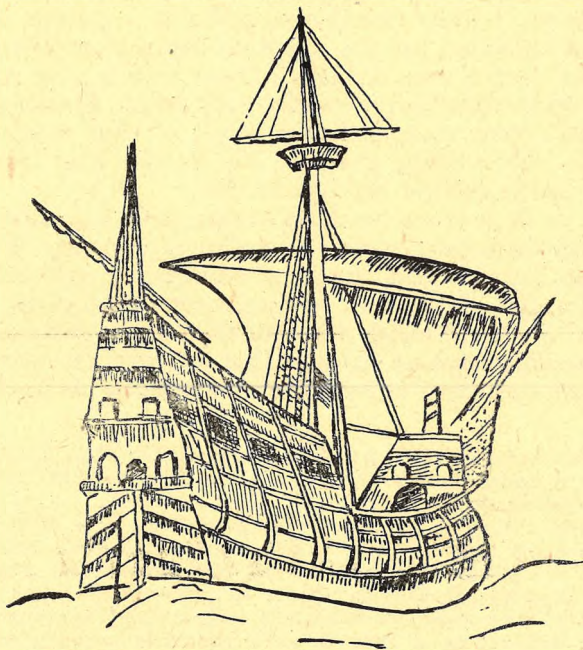
O vanjskom izgledu (bojenju) galijuna slanjske nam slike ne otkrivaju mnogo. Brodsko tijelo je bojadisano zelenosmeđom bojom. Jarboli su nešto tamniji — tamnosmeđe boje. Valjda su u originalu bili impre-

¹⁹ Bartolomeo Crescentio, o. c.

²⁰ B. Crescentio, o. c. str. 512: »... ancor che questi Signori Ragusei partono da Napoli con dodeci Galeoni dell' Armata Cattolica..., non portano in quelli altri pezzi, che sopra la Tolda, et in Cazzari«.

gnirani katranom ili ribljem uljem. Na prvoj slici, kao i na svim ostalim, koje prikazuju dubrovačke brodove na jedra XVI. stoljeća, jedra su svijetle (bijele) boje bez ikakva crteža ili oznake na njima. Nismo mogli po slanjskim slikama jedrenjaka zaključiti, da su ti dubrovački galijuni sa strane na krmi broda imali rezbarije za ukras. Na obim slikama na vrhu kosnika nacrtana je po jedna lopta postavljena na kratkim motkama — valjda ukras.

U crkvi na Lopudu sačuvano je osam komada ex-voto pločica od tankog srebrenog lima cca 1 mm debljine, koje prikazuju tipove brodova uglavnom iz XVI. i XVII. st. Najveća je pločica veličine 202 mm × 146 mm. Zlatar je na njoj tuckanjem oblikovao brod, a natpis je lik



*Kopija-crtež dubrovačkog broda oko 1600. godine —
srebrena zavjetna pločica sa Lopuda*

Madone s djetetom ugravirao. Taj rad ima puncu s likom sv. Vlaha (u donjem uglu gornje trećine pločice). Iz natpisa saznajemo, da je taj rad poklonio crkvi S. Usrijenac i drugovi 26. II. 1595. god.²¹ Ni ta, kao ni

²¹ Natpis Usrijenčeve srebrne pločice: *Votum fecit et graziam invenit Stefano di Nic-o Usrienaz et compagni Adi 26 di febraro 1595. S. N. Usrijenac spominje se u arhivskim spisima 1608. god. u vezi kap. P. Glavočevića zap. fregate; Div. de For. 34/18, f. 162; drugom zgodom zabilježen je i I. Usrijenac iz Zatona; Div. de For. 34/18, f. 332. Za ove podatke zahvaljujemo prof. S. Orhanoviću. 1608. god.*

ostale lopudske slike brodova iz XVI. st., ne prikazuje nam naročito više nova, od slanjskih slika, osim što se na njoj lijepo vidi, kako taj veliki jedrenjak vuče za sobom čamac.

Na osnovu likovnog materijala i srebrne plastike, koji prikazuju dubrovačke brodove tipove galijuna, ipak smo došli do vrijednih podataka, koji su nam poslužili za izradu nacрта i, dalje, modela tog tipa dubrovačkog jedrenjaka. Međutim, to nam još nije moglo biti dovoljno, pa smo se morali poslužiti literaturom i arhivskim izvorima. Štampane građe o izgledu dubrovačkog galijuna veoma je malo. Nedavno je S. Vekarić objavio popis opreme, iz kojeg se mogu doznati neke opće karakteristike dubrovačkog galijuna.²² Taj dubrovački galijun iz 1602. god. imao je tri jarbola sa četiri jedra, sidro, tri kompasa (busole), dubinomjer, dvije zastave, tri drvena fenjera. Naoružan je bio jednom željeznom pedrijerom, četirna brončanim puškama i dvjema arkebutama. Od pribora za kuhanje i jelo taj je galijun imao: osam bakrenih tanjira, mlin, bačve za vodu i vino, kablice, bačvice za ulje, dva stola, stolnjak i tri ubrusa. Osim toga imao je veliki i mali čamac. Međutim, to nam je bilo još uvijek veoma malo podataka, koji su nam mogli poslužiti za izradu modela dubrovačkog galijuna. Ali su nam zato arhivske vijesti pomogle kod izrade modela tog tipa broda.

Poznato je, da se u starom Dubrovniku prije izgradnje broda registrirao kod javnog notara ugovor o gradnji jedrenjaka. Brodograditelj bi se obavezao izgraditi neki brod u određenom vremenu fiksirajući dimenzije jedrenjaka, vrstu drva za njegovu gradnju, cijenu s opremom ili bez nje i t. d. Proučavajući arhivske spise dubrovačkog arhiva iskoristili smo nekoliko ugovora za izgradnju dubrovačkih brodova XVI. i XVII. st., a radi ilustracije objavljujemo samo jedan takav ugovor.²³

S. Usrijenac je bio zapovjednik fregate, koju je dubrovačka vlada unajmila u državnu službu; Guardie et armamento IX/32, f. 60 v; Libro delle spese dell' armamento 1608; Državni arhiv Dubrovnik.

²² S. Vekarić, Prilozi za povijest pelješkog pomorstva u XVII. i XVIII. st., Anali III. Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku, Dubrovnik 1954.

²³ Ugovor u originalu glasi: Die XXVIII Novembris 1586. Magister Joannes Pomenicchio marangonus de Curzula sponte et conventione habita cum Luca Jo. Orebicchio, et cum Petro Blasij de Sabioncello ibidem presentibus promisit construere unum Galeonem dictis Lucae et Petro in scaro Sabioncelli quantum attinet ad artem marangoni capacitatis et magnitudinis infrascriptae, videlicet: promisit fabricare il detto Galeone da marangone longo piedi 42 per colomba, e largo piedi 16. in circa in bocca, alto piedi cinque fino primo madiere di bocca, e meter le baie per il detto madiere, e incantenar con un banchetto di popa et di prova et fare la coverta intiera alta piedi quattro, et le bande sopra la coverta alte piedi quattro e mezo, et la poppa alta come si richiede, il cassaro della poppa fino la porta alto come si richiede il balovaro da prova come si richiede, il spirone come si richiede, la camara sopra alla poppa come si richiede, et il timone come si richiede, et le paiole del detto Galeone e le porte e le portelle come si richiede, oferendo lavorare secondo che gli sara sumministrato il legname dalli sudetti Luca et Pietro sul scaro, il quale legname havera a esser greggio. Et hoc pretio ducatorum ducentorum octuaginta monetae Venetae ad rationem grossorum 31 monetae raguseae pro quolibet ducato, de quibus ducatis 280. dicti Lucas et Petrus convenerunt dare predicto Magistro Joanni ducatos viginti in dicta moneta Veneta et residuum dicti pretij statim idem Magister Joannes contentus et confessus est se habuisse et recepisse a dictis Luca et Pietro octuaginta in

Po tom ugovoru o gradnji galjuna vidi se, da je to bio manji tip jedrenjaka. Takvih malih i još manjih galijuna, galijunčića kako su ih u Dubrovniku zvali, u prvoj polovici XVII. st. imala je Dubrovačka Republika preko 80. Veličina tih malih galijuna bila je u XVII. st. različna: najmanji galijunčić bio je od 18 kara, a oni nešto veći do 100 kara; prosjek im je bio oko 70 kara. Treba napomenuti, da Dubrovačani u XVII. st. (upravo do pedesetih godina XVII. st.) imaju mali broj galijuna preko 100 kara.

Taj mali tip dubrovačkog galijuna imao je kosnik sa civaderom (posrtno jedro), glavni jarbol sa dva križna jedra i krmeni jarbol sa jednim latinskim jedrom. Jarboli su imali male koševе, ali ne onakve kao veliki galijuni u XVI. st. Prednji dio jedrenjaka, a naročito krmeni dio broda bili su nešto uzdignuti. Ti mali galijuni također su imali kassar, koji je imao prostorije za smještaj jednog dijela brodske posade.

Uzimajući u razmatranje sve ovdje iznijeto konačno smo mogli ostvariti zamisao: da se, iako pomoćnim muzejskim objektom — modelom, prikaže najkarakterističniji dubrovački tip broda na jedra iz XVI. stoljeća — GALIJUN. A baš taj tip dubrovačkog jedrenjaka stavio je u prošlosti dubrovačke majstore brodograditelje u svjetskom okviru na prvo mjesto.

Model je izradio majstor-modelar S. Oshian na osnovu ovdje iznijetih podataka. Model je pretežno izrađen u orahovu drvetu prirodne boje, kako bi vjernije bili prikazani sastavni dijelovi vanjske konstrukcije broda. Nutarnji dijelovi su u orahovu i lipovu drvetu. Palube modela broda su u hrastovu i nešto u jasenovu drvu. Osim ovdje iznesenih podataka za oblik broskog tijela i još neke detalje oslanjali smo se i na formu navicele, koja se nalazi u dominikanskom samostanu u Dubrov-

moneta Ragusea obligans se et bona sua omnia ipse Magister Joannes pro observatione omnium supra ab eo promissorum. Renuntiando. Diversa de Notariae, 123, p. 178—178v; Državni arhiv Dubrovnik.

Isti ovaj majstor radio je 1574. god. na gradnji državne »velike barke«; u tome poslu pomagao mu je njegov brat Frano Pomenić (»kalafat«); Guardie et armamento IX/11, Državni arhiv Dubrovnik.

Jedan dio gornjeg ugovora u slobodnom prijevodu glasi: Dana 28. XI. 1586. Majstor Ivan Pomeničić drvodjelac sa Korčule, pošto se sa svoje strane nagodio s Lukom J. Orebičićem i sa Petrom Vlahovim sa Pelješca, tu prisutnim, obećao je sagraditi rečenim Luki i Petru, na brodogradilištu (»škaru«) u Orebiću, jedan galijun u koliko zavisi od njegove tesarske vještine; nosivosti i veličine kako je niže opisano, to jest: obećao je sagraditi kao drvodjelac rečeni galijun, dug 42 noge po kobilici, a širok po prilici 16 noga »na usta«, visok 5 noga do prvog »madijera« od »ustiju«, i postaviti palubne spone za rečeni »madijer«, i zabrtviti sa klupicom s krme i s pramca i učiniti cijelu palubu visoku četiri noge, i strane povrh palube visoke 4 i $\frac{1}{2}$ noge i krmu visoku kako treba i kassar od krme do vratiju visok kako što se traži i baluar (kaštel) od pramca kako treba, kljun na pramcu kako treba, sobu nad krmom kako treba, i kormilo kako treba i pod dna rečenog galijuna i vrata i vratašca kako treba; nudeći se, da radi prema tome, kako mu gore spomenuti Luka i Petar budu pribavljali na brodogradilištu drvo za gradnju, a ovo drvo mora biti neotesano. I to za cijenu od 280 dukata mletačkih u odnosu po 31 dubrovački groš za svaki dukat;....

niku, a potječe iz početka XVII. st. U prvom smo redu za naš model kopirali navicelin motiv pramčane figure (»zviri«). Međutim, treba naglasiti, da su nam slike iz Slanoga odlično poslužile za rekonstrukciju jarbola, jedara, konopa i još mnogo drugih detalja. Po tim smo slikama topove smjestili ispod glavne palube. Brodsko naoružanje modela broda uzeli smo kao nešto jače naoružanje trgovačkog jedrenjaka. Od velike pomoći bili su nam radovi B. Crescentija, P. Pantera i A. Jala.

Odnos dužine prema širini modela je cca 3 : 1; dužina modela broda na glavnoj palubi je 83 cm, širina 27.

NAPOMENA: Crteže - kopije slika dubrovačkih brodova izradio je Stjepan Osglian.

Radi tehničkih nemogućnosti i ograničenja prostora ovaj se rad objavljuje u skraćenom obliku.

Summary

THE DUBROVNIK GALLEON OF THE LATTER HALF OF THE 16TH CENTURY

In the introduction the author discusses the maritime affairs of the Republic of Dubrovnik, in the 16th century as well as the participation of Dubrovnik sailors in the Spanish navy. The Republic of Dubrovnik participated with its 33 vessels (mainly of the galleon type) in the famous Spanish »Invincible Armada« as well as in other naval operations. The well-developed maritime trade of the Republic in the 16th century surpassed the limits of its Adriatic significance and played a significant rôle in the then world sea-borne trade. The thus developed maritime life of Dubrovnik had of necessity to influence the quality of the shipbuilding of the Republic.

About the excellence of Dubrovnik shipbuilders there exist flattering testimonies in the works of B. Crescentio and P. Pantero, who state as follows »... among experts and masters of galleon building the most numerous and presumably cleverest in the Mediterranean are those in Dubrovnik...«; »... for the building of vessels and galleons highly esteemed are the Dubrovnik masters...« These are without a doubt convincing proofs that our shipbuilders of the 16th century enjoyed world-wide reputation.

The most numerous types of sailing-vessels used by the people of the Republic of Dubrovnik in the 16th and 17th centuries were the galleons. A galleon was a ship with three and sometimes four masts, with two to three decks. On the fore part of the vessel there was an elevated superstructure, while aft there was a poop. Below the ship's bowsprit there was a figure-head. Dubrovnik's galleons usually carried three masts, which possessed one top and one bowsprit each. Below each bowsprit was set a sail (civadera); the foremast held two cross-sails, as did the mainmast, while the smaller mast at the stern held a Latin sail. If this type of sailing-vessel possessed four masts, the fourth mast also held but a Latin sail.

The armament of a galleon depended on her size and the kind of services she was expected to render. The guns were mounted below and above the main deck, while on the poop there was one gun on each side of the ship's helm. On the galleon's sides the embrasures had small doors for the guns' barrels.

A galleon of Dubrovnik carried the following crew; the captain, a deck's mate, a scribe, a barber, a ship's carpenter, a pilot, gunners, helmsmen, common sailors and cabin-boys. Small galleons usually carried 10—25 members of the crew, large ones up to a hundred.

To what extent Dubrovnik was fond of this type of vessel is shown by the fact that the well-known Dubrovnik poet Mavro Vetranic (1482—1576) composed in honour of the galleon a special poem in Croatian under the title »GALIUN«.

The galleon was the most characteristic type among our sailing-vessels in the 16th century; it carried our name far and wide in the then maritime world.



Sl. 1 — Dubrovački galijun iz druge polovice XVI. stoljeća
Slika na oltaru franjevačke crkve u Slanome



Sl. 2 — Dubrovački galijun iz druge polovice XVI. stoljeća
Slika na drvu u franjevačkoj crkvi u Slanome.
Kopirao I. Dulčić



Sl. 3 — Pelješki galijun iz 1616. godine u oluji, zavjetna slika iz Orebića