

G R I P — NAJDJELOTVORNIJI OPERATIVNI TIP BRODA PUČKIH USTANIKA MATIJA IVANIĆA

Josip Luetić, Dubrovnik

Pučki ustanak Matija Ivanića, kao najznačajniji pučki ustanak u prošlosti našega naroda i kao najpotresniji društveni događaj u odrazu ustaničkih i revolucionarnih kretanja prve polovice 16. stoljeća na našim otocima i na priobalnom pojasu imao je takva jasno izrazita pomorska obilježja da je svratio na sebe i posebnu pažnju historičaru pomorstva.¹ Taj je ustanak postigao potpunije rezultate i djelovao je organiziranije od drugih sličnih ustanaka i buna. Pod utjecajem hvarskog ustanka nastao je cijeli niz manjih ili većih ustaničkih previranja, buna, pobuna i nemira gotovo po cijeloj našoj obali.² Odraz i utjecaj hvarskog ustanka na ustanička previranja uzduž naše obale i na otocima mogao se djelotvorno ostvariti samo zahvaljujući pomorskoj komponenti (pomorci-brodovi) hvarskog ustanka Matija Ivanića. U prvom redu ustanak su povelili obrtnici (bačvari, brodograditelji, kalafati itd.), sitniji brodari i pomorci.³ Pored težaka-kolona-seljaka, drugi po brojnosti sloj ustanika bili su pomorci (logično, tu su uključeni ribari). Većina tih pomoraca bili su oni koji su kao članovi brodskih posada za plaću plovili na trgovačkim jedrenjacima, ribaricama ili drugim vrstama plovnih objekata. To su bile osobe u najamnom radnom odnosu — nema sumnje — najudarnija snaga ustanika.

Ustanici su u svojim ustaničkim akcijama i mnogobrojnim izvršenim pomorskim zadacima djelotvorno iskorištavali *trideset* svojih naoružanih brodova

¹ G. Novak, Pučki prevrat na Hvaru 1510—1514, Split 1918.

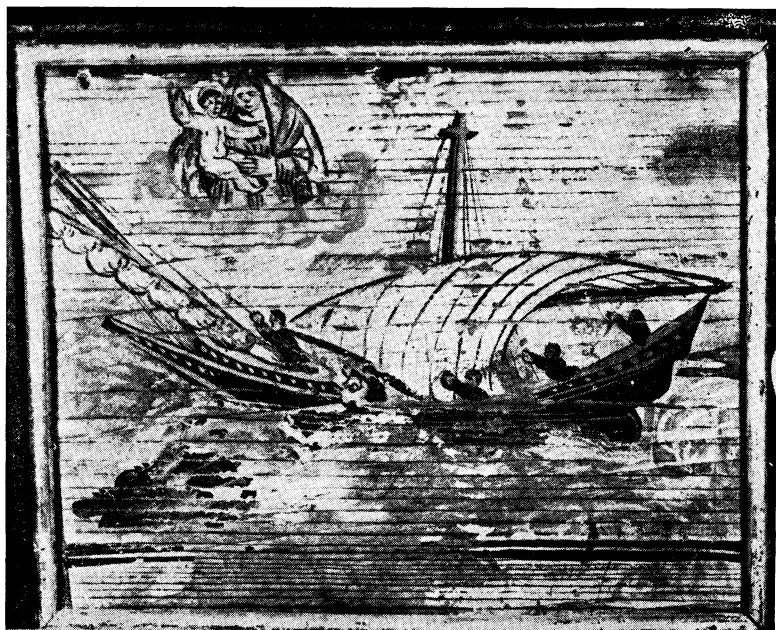
G. Novak, Hvar, Beograd 1924, 100, 108 i 111 (»flota Ivanićeva gospodarila je hvarskim i okolišnim morem; sam se generalni providur Giustignan njega bojao«). Isti, Nepoznati dokumenti za povijest »Pučkog ustanka na Hvaru 1510—1514« i za dalju borbu pučana za ravnopravnost sa vlastelom u komuni Hvara, *Starine JAZU* knj. 48, Zagreb 1958. 387—430. Isti, Hvar kroz stoljeća, Zagreb 1960, 15, 91—93. Isti, Hvar, Pomorska enciklopedija, I izdanje — str. 378 i 383.

Bibliografiju o tome ustanku donio je N. Petrić, Bibliografija o pučkom ustanku M. Ivanića (1510—1514), *Hvarski zbornik* II, 1974, i u prilogu ovom zborniku pod naslovom »Radovi o pučkom ustanku Matija Ivanića«.

² S. Antoljak, Bune pučana i seljaka u Hrvatskoj, Zagreb, 1956, 10: »Buna na Hvaru je bila najizrazitija po svojim ciljevima« jer »je postigla potpunije rezultate« i što je još značajnije i važnije: »pod njenim utjecajem nastao u istom vremenskom razdoblju i cijeli niz manjih ili većih buna, pobuna i nemira po cijeloj Dalmaciji«.

³ I. Kasandrić, Socijalna struktura hvarske komune i njen utjecaj na pučki prevrat, *Hvarski zbornik* II, 1974, 14—21.

— gripova, brigantina, baraka i ostalih plovnih objekata — na kojima su bili ukrčani odabrani i iskusni pomorci⁴ (u procjeni njihov sveukupan broj mogao je iznositi od 300 do 500 pomoraca). Među tim ustaničkim pomorcima najistaknutiji i najsposobniji bio je Matij Ivanić — pomorac, brodar i patrol zapovjednik brigantina — koji je bio vođa ustanika. Ta ustanička flotila izvršavala



Pelješki grip krajem XVI stoljeća (Pomorski muzej Centra za znanstveni rad JAZU u Dubrovniku)

je pomorsko-naoružane zadatke izviđanja, blokade obale i pristaništa, desantne zadatke, obavljali su veoma značajnu i naročito važnu kurirsku i obavještajnu službu, izvršavali su plovidbene zadatke opskrbe ustanika.⁵ Dakle, ustanici su

⁴ Svi autori, počev od prvog G. Novaka pa do L. Dančevića, koji su se bavili ovim problemom, citiraju *trideset* ustaničkih bodova. L. Dančević je prvi uzeo u razmatranje pomorsko-brodarsku komponentu pučkog ustanka na Hvaru.

⁵ L. Dančević, *Pokreti pučana na našem primorju početkom 16. stoljeća*, Pomorski zbornik XII, Rijeka 1974, 127—129, 141 i 157.

L. Dančević, *Pomorske operacije u pučkom ustanku na Hvaru i Visu*, Hvarski zbornik II, 1974, 41—43, 46—49, 59, 63, 64, 66—67, 71—73. Ova je radnja ilustrirana s dvadesetak reprodukcija — slika i crteža. Na str. 45. prikazan je galijun Dubrovačke Republike iz 1616. godine pod zapovjedništvom pelješkog kapetana Florija, a što je zabilježeno u legendi na samoj slici. Dakle, to nije grip. Original te slike galijuna nalazi se u muzejskoj zbirci Franjevačkog samostana u Orebiću (kopija u Pomorskom muzeju JAZU u Dubrovniku). Slika na str. 66. prikazuje tip manjeg broda. Je li to uistinu brod tipa gripa teško je utvrditi. I ta se slika nalazi u muzejskoj zbirci Franjevačkog samostana u Orebiću, a kopija u Akademijinu Pomorskom muzeju u Dubrovniku.

svojim naoružanim brodovima obavljali kompleksne pomorsko-ustaničke poslove u suradnji s kopnenim ustaničkim akcijama. Djelotvornu veoma živu aktivnost ustaničke flotile i te kako su osjetili svi protivnici ustanika a posebno Sebastian Giustignan koji se 1512. godine nije usudio krenuti iz Hvara ka Veneciji jer »s manjim brodovima neće biti sigurno od Ivanića, koji ima mnogo brodova po moru kojima ga može napasti«. Da krene iz Hvara, Giustignan traži za svoju brođoprtnju pojačanje od velikih ratnih galija.⁶

Centralno mjesto i glavni zadatak ovog izlaganja je samo onaj tip broda iz sastava te ustaničke flote koji je mogao najbolje i najdjelotvornije poslužiti ustanicima za pomorsko-ustaničke akcije, to jest grip. A o gripu dosad je bilo jako malo rečeno u našoj literaturi; tako na primjer u prvom izdanju naše velike Pomorske enciklopedije grip nije bio uopće niti uvršten.⁷

Smatramo i uvjereni smo da je baš grip svojim brodarsko-nautičkim osobinama mogao biti najznačajniji i najdjelotvorniji operativni tip broda ustaničke naoružane flotile, jer je taj tip manjeg broda mogao obavljati ustaničke pomorske zadatke u lokalnoj, jadranskoj i transjadranskoj plovidbi. Stoga smo i posvetili toliku pažnju tome tipu ustaničkog naoružanog broda.

U našoj pomorskoj historiografiji je velik manjak i praznina o povijesnom razvoju različitih tipova jedrenjaka, brodova, lađa i raznovrsih plovila koje su upotrebljavali naši pomorci uzduž cijele naše obale. U dosadašnjim proučavanjima naše povijesti pomorstva (napose brodarstva) nisu se mogle tako brzo, posebno i svestranije donositi opširnije radnje i stručne rasprave, a naročito se nisu mogli donositi decidirani zaključci u opisima tipova naših jedrenjaka, brodova i lađa u prošlosti, jer u tome zadatku ispriječio se niz problema vezanih s nizom poteškoća. U prvom redu tih je plovniha objekata bio velik broj različitih tipova i naziva. Nadalje, u tome radu često su se postavljala najosnovnija pitanja o izgledu, veličini, tehničkim osobinama i maritimnim sposobnostima tih naših jedrenjaka i lađa; posebno, kakvu su vrstu brodarske djelatnosti obavljali pojedini tipovi tih brodova koje su naši pomorci u prošlosti iskorištavali i upotrebljavali. Zatim, postavljalo se pitanje koliko su naši pomorci u prošlosti imali svoje specifične tipove jedrenjaka i da li su naši brodogradilišni radnici davali neke svoje osobine pojedinim inače općepoznatim mediteranskim tipovima brodova itd. itd. Tek u zadnja dva-tri decenija počelo se dobivati nešto više odgovora na neka od tih pitanja. Za svoje priloge nastojali smo, koliko je to bilo moguće, iskoristiti građu iz dubrovačkih arhivskih izvora. U svom radu na proučavanju povijesti dubrovačkog pomorstva zaista smo baš u arhivskim spisima nailazili na mnoge i različite vijesti o dubrovačkim jedrenjacima, a o kojima u objavljenim radovima nije bilo ni spomena. Čak neki naši povjesničari u svojim radovima nisu upotrebljavali naše u prošlosti tako udomaćene nazive naših brodova. Među tima bilo je i nekih kojima su naši brodogradilišni

⁶ L. Dančević, Pomorske operacije, 64. Dančević je upozorio na vrijednost tipa broda — gripa — za ustaničku flotilu i u svojim radovima o toj temi spominje gripove.

Osim već citiranih radova vidi i J. Stipišić, (šapirografirano — izd.) Dva izvora za povijest pučkog ustanka na Hvaru 1510—1514. Centar za zaštitu kulturne baštine, Hvar 1976. str. 17, isti, (u prilogu ovom zborniku) Glavni izvori za poznavanje pučkog ustanka na Hvaru.

⁷ Zahvaljujući nastojanjima V. Brajkovića konačno je grip unesen u drugo izdanje naše Pomorske enciklopedije.

radnici i majstori dali neke svoje osobine. Pored već dobro poznatog našeg galijuna iz druge polovice 16. stoljeća, pa naše trabakule i bracere, jedan takav tip broda na jedra i s pogonom na vesla bio je takozvani grip, kojemu su naši brodograditelji dali neke svoje osobine. Inače, da su gripu naši brodograditelji dali neke svoje osobine, informira nas talijanski pisac Casoni, koji veli da je grip obalni brod s jednim jarbolom, te da je nastao iz obalnih jedrenjaka koje su najviše upotrebljavali pomorci na istočnoj obali Jadranskog mora, a da je ponajviše bio u upotrebi na obalama Hrvatskog primorja podno Velebita.

S obzirom na zadatak mi ćemo ovom zgodom ispraviti i dopuniti svoja dosadašnja izlaganja o gripu na temelju svojih prijašnjih i nekih novih proučavanja.⁸

U različitim stranim enciklopedijama, velikim leksikonima, općim rječnicima i u pomorskim rječnicima nalaze se veoma oskudni opći podaci o tom tipu jedrenjaka.

Prema Saverianu grip (grifo) malen je tip broda koji je mnogo sličio na jedrenjak tipa brigantina i kaže da su gripove u 17. i u 18. stoljeću gusari mnogo upotrebljavali. Antoine Jal nam više s filološke strane donosi vijest o gripu (francuski grip, talijanski grippo, u mletačkom dijalektu grippa, griparia itd.), pa među ostalim vijestima Jal kaže da je to ime jednog malog plovnog objekta poznatog još u srednjem vijeku u basenu Sredozemnog mora, a spominje se kao tip trgovačkog broda i kao ribarski brod. Antoineu Jalu nije bilo poznato kako je konstrukcijski izgledao grip. Međutim, Jal veli kako je to brod na jedra i na vesla, te zbog toga spada u rod brodova tipa brigantina, fusta itd. Nadalje, na temelju pisanja A. Jala, zaključuje se da su se gripom dosta služili pomorci na istočnoj obali Sredozemnog mora.

A. Strambio i L. Tassi kažu da je grip jedna vrsta gusarskog brigantina koji se negda mnogo upotrebljavao; to isto kaže i Tomaseo, a Du Cange da je to neka mletačka lađa (!?).

Na takve i slične vijesti — veoma oskudne i kratke — nailazili smo i u nekim drugim štampanim izvorima, enciklopedijama i u pomorskim publikacijama.⁹

Naziv ovog tipa broda u prošlosti u nas se čvrsto udomaćio. Joakim Stulli (1810. godine) registrirao je u svome rječniku da je grip jedna vrsta korablje, a Dragutin Parčić (1874. godine) u svome »Rječniku slovinsko-talijanskom« tumači talijanski naziv grippo hrvatskim grip, ali ga uvrštava u tip ribarica. U najnovije vrijeme postavlja se pitanje da li je naziv grip došao od albanske riječi kripe što znači sol. Prema E. Çabeju¹⁰ cripareas je brod-solarica koji

⁸ Nismo imali pretenzija potpuno i svestrano izvornog i kritičkog zahvata za sveobuhvatnu obradu gripa. Nepotpunost i ograničenost ovog rada posljedica je boravka autora u maloj sredini u kojoj nema značajnije veće znanstvene biblioteke, a autor nije imao ništa ima materijalne mogućnosti boravka u većim našim i stranim znanstvenim centrima u kojima se može naći potrebna literatura i izvori za ovakve i slične radove.

⁹ J. Luetić, Grip — zaboravljeni tip našeg jedrenjaka, Vesnik Vojnog muzeja JA V, Beograd 1958. Za ovaj (na ovom mjestu) prilog autor je iskoristio citirani rad iz »Vesnika«, pa se ovdje neće u bilješkama pozivati na taj svoj već objavljeni rad, osim onog novog na što se pozivlje u bilješkama.

¹⁰ E. Çabej, Cripareas, Buletini i universitat Tiranës, no. 1, 1962, 224. Çabej citira »Acta et diplomata res Albaniae mediae aetatis illunstrantia« (1403), vol. II, p. 742.

se upotrebljavao samo za prijevoz soli u Albaniji. Međutim, C. Tagliavini (Bologna) negira vezu između albanske riječi kripe (sol) i mletačke riječi griparia. Tim su se problemom također bavili E. Vidos (Nijmegen) i L. Dodbiba (Tirana), ali ih Tagliavini ne citira — čemu se čudio L. Dodbiba.¹¹

Eto, na temelju izloženog vidi se da je grip tip manjeg trgovačkog i »gusarskog« (dobro naoružanog) jedrenjaka na vesla s jednim jarbolom koji je bio opremljen takelažom i snasti poput brigantina, a služio je veoma dobro i kao ribarski brod. Kao izraziti tip manjeg mješovitog tipa broda on je izvršno služio našim junacima mora neretvanskim i senjskim uskocima, a nadasve je odlično poslužio hvarskim ustanicima Matija Ivanića. Naši su ga pomorci znali uvelike iskoristiti u složenoj plovidbi uzduž cijele naše veoma razvedene i razvijene istočnojadranske obale — između otoka i mnogobrojnih otočića i različitih grebena, hridi i mrkjentâ.

Međutim, nismo željeli ostati samo na ovim, dosad iznijetim vijestima, već smo nastojali doznati nešto više od toga. Stoga smo pokušali odgovoriti na neka, u početku ovog rada, postavljena pitanja o tipovima brodova, a koja se odnose na grip.

Veličina dubrovačkog gripa iz 1512. godine, koji se gradio na brodogradilištu u Dubrovniku, bila je 42 »noge« duljine po kobilici. Cijena toga novog gripa iznosila je 145 dubrovačkih dukata. Točno stotinu godina poslije toga, godine 1612. jedan drugi dubrovački grip, koji je bio veličine dvadeset kara, vrijedio je 150 dubrovačkih dukata. Inače, vrijednost starijih manjih dubrovačkih gripova u prvoj polovici 17. stoljeća kretala se od 50 do najviše 150 dubrovačkih dukata.

U početku 17. stoljeća taj tip obalnog i transjadranskog jedrenjaka imao je između ostaloga i ovaj dio brodske opreme: dva jedra, jedno sidro, dva komada konopa za vezivanje broda, dva vesla, čamac za potrebe gripa, jarbol, kosnik, jedarca, potrebnu opremu za jarbol i jedra itd.

Svi dubrovački gripovi, o kojima ćemo na ovom mjestu govoriti, bili su u sastavu trgovačke mornarice Dubrovačke Republike, a upotrebljavali su se za prijevoz tereta i putnika. Dosad nismo još mogli utvrditi da su ovaj tip broda Dubrovčani upotrebljavali posebno i kao ribarski jedrenjak na vesla ili kao naoružani (ratni) brod dubrovačke države.

Grip se veoma dugo zadržao u upotrebi na obalama Hrvatskog primorja pa ovaj tip broda nalazimo još u plovidbi i u 18. stoljeću kada ga drugi strani pomorci veoma rijetko upotrebljavaju. Tako je godine 1751. grip Antuna Trulića iz Senja obavljao trgovačkoplovidbene zadatke na pomorskoj relaciji Dubrovnik-Senj-Dubrovnik, a godine 1734. jedan drugi senjski grip obavljao je lučke operacije iskrcaja i ukrcanja različitih vrsta tereta ispred velikog dubrovačkog lazareta na Pločama.

Taj tip jedrenjaka na vesla nije bio dobro poznat i veoma cijenjen samo na obalama Hrvatskog primorja i u Dubrovačkoj Republici, već su se njime dosta služili i vrsni hvarsko-bračko-viški pomorci. Isto tako grip je bio veoma ci-

¹¹ Iz diskusije na IV međunarodnom kongresu lingvističkih studija Mediterana (Dubrovnik, 5—9. IV 1971), koja se razvila nakon što sam održao svoj referat »Tipi di antiche navi ragusee« Još prije toga Tagliavini se osvrnuo na termin kripe-griparia u *Bollettino dell'Atlante Linguistico Mediterraneo*, no. 10—12 (1968—1970), str. 41. — Fondazione Giorgio Cini — Centro di cultura e civiltà Venezia.

jenjen i među pomorcima iz Boke Kotorske. Godine 1397. Tripko Buća i drug mu iz Kotora kupili su dva dijela vlasništva broda tipa grip (greparia) koji se zvao »Sv. Juraj« i platili za taj dio 107 dukata (vlasništvo trećeg dijela broda bilo je Z. Rose iz Korona). Godine 1440. Nikola Velja iz Kotora bio je suvlasnik gripa (griparius); Velja je trećinu toga gripa platio 24 dukata. Posada broda Veljina gripa bila je u ovom sastavu: zapovjednik, pet mornara i kapetanov sluga. Taj kotorski grip obavljao je plovidbeno-trgovačke zadatke na pomorskom putu Boka Kotorska - Bojana - Drač - Valona - Otrant - Venecija, pa natrag u Boku Kotorsku. Nadalje, od 1692. do 1740. godine najmanje je sedamnaest peraških brodova tipa grip nastradalo u pomorskim nezgodama ili su bili oštećeni u borbama s gusarima, što dovoljno ilustrira da su i Peraštani posjedovali mnogo gripova.

Prema pisanju Milivoja Š. Miloševića (Tipovi bokeljskih jedrenjaka od 1397. do 1600. godine) neki kotorski gripovi bili su opremljeni s dva jarbola na kojima su se razapinjala latinska jedra. A ti kotorski gripovi u vremenu od 1397. do 1600. godine bili su veličine između 15 i 45 tona brodskog kapaciteta nosivosti korisnog tereta.¹² Od 1630. do 1690. godine najmanje je šest bokeljskih gripova prijavilo pomorsku nezgodu ili štetu na brodu »Konzulatu mora« Dubrovačke Republike. U istom razdoblju pretrpjelo je slične štete na moru ili neku pomorsku nezgodu dvanaest dubrovačkih jedrenjaka tipa grip.

I pored posebne pažnje da bismo barem za 17. stoljeće utvrdili **ukupan broj gripova registriranih u Dubrovniku**, nismo uspjeli jer su se često za isti brod (isto ime broda s istim zapovjednikom ili vlasnikom broda) upotrebljavali različiti nazivi-oznake tipa broda; tako smo nailazili i na to da se neki brod tipa grip u jednom arhivskom izvoru naziva općim nazivom *barka*, a na drugom mjestu (ili čak u istom arhivskom izvoru!) naziva se *grip*. Tako je u dubrovačkim arhivskim izvorima; isto tako je i u arhivskim izvorima u kojima se govori o hvarskim gripovima ustaničke flotile Matija Ivanića. Na temelju toga može se pretpostavljati da se pod nazivom *barka* kriju i neki brodovi tipa grip. Iako nam je to zadavalo poteškoća, ipak smo uspjeli da donekle zaokružimo brojno stanje dubrovačkih gripova u 17. stoljeću koji su bili u sastavu trgovačke mornarice Dubrovačke Republike. Te smo gripove svrstali u grupu najmanjih jedrenjaka dubrovačke trgovačke mornarice međunarodnog značaja, a koji su bili veličine ispod ili oko dvadesetak kara brodskog kapaciteta nosivosti korisnog tereta. Analizirajući svoja arhivska istraživanja o dubrovačkom brodarstvu 17. stoljeća došli smo do zaključka da je od 1642. do 1651. godine u sastavu trgovačke mornarice Dubrovačke Republike bilo devedesetak različitih tipova jedrenjaka koji su plovili izvan teritorijalnih voda dubrovačke države, a koje smo pronašli zabilježene u službenim spisima različitih arhivskih serija u dubrovačkom Historijskom arhivu.¹³ Među tim ukupnim brojem jedrenjaka u tome razdoblju bilo je najmanje devetnaest jedrenjaka tipa grip. U daljnoj analizi utvrdili smo da se taj broj gripova smanjuje pa smo utvrdili da je u razdoblju od 1650. do 1678. godine

¹² Pored citiranog autorova rada u *Vesniku* vidi i njegov prilog o gripu u Zborniku Više pomorske škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1969. str. 111 i dalje.

¹³ J. L u e t i ć, Brodovlje Dubrovačke Republike 17. stoljeća, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, Pomorski muzej Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku, knjiga 3, Dubrovnik 1964, 82.

u Dubrovniku bilo najmanje šest dubrovačkih gripova.¹⁴ Tih šest jedrenjaka tog tipa broda pronašli smo u arhivskim izvorima u kojima su izvršene registracije osiguranja brodova i tereta na njima protiv eventualne pomorske nesreće ili neke nezgode na moru. Naime, u to vrijeme najmanji dubrovački trgovački brodovi nisu plaćali redovne godišnje i posebne državne dažbine i takse koje su bile zapisane u posebnoj službenoj knjizi. Nadalje, od 1678. do 1695. godine mogli smo zasad utvrditi da je samo jedan jedrenjak tipa grip bio u sastavu dubrovačke trgovačke mornarice međunarodne plovidbe ističući se veličinom od 30 kara brodskog kapaciteta.¹⁵ Dakle, to je bio naš najveći grip na koji smo naišli u svom proučavanju.

Utvrdivši takvo brojno stanje i veličinu dubrovačkih gripova (a zasigurno je da su i gripovi ostalih naših primorskih komuna bili slične veličine), bilo je potrebno da analiziramo i djelatnost tih tipova brodova i njihovo sudjelovanje u brodarenju kao i u pomorsko-trgovačkoj i lučkoj djelatnosti, koja je i u 17. stoljeću bila znatna. Od 1626. godine pa do kraja toga stoljeća brodske posade dubrovačkih gripova sudjelovale su u pomorsko-lučkim operacijama ispred dubrovačkih lazareta na Pločama, a kao ilustraciju te aktivnosti donosimo samo ovo: godine 1626. u dubrovačkoj luci je iskrcavalo i ukrcavalo različiti teret oko petnaest dubrovačkih gripova, u godini 1627. samo desetak, a u 1628. opet petnaestak ovih tipova brodova.¹⁶ Međutim, treba naglasiti da su dubrovački gripovi obavljali lučko-trgovačke operacije i u ostalim dubrovačkim lukama, a posebno u Cavtatu, po značenju, veličini i uređenju drugoj luci u Dubrovačkoj Republici, Stonu, Gružu i u Trpnju.

U to vrijeme ti su dubrovački gripovi izvršavali plovidbene zadatke jedreći po ugodnom maestralu ili neuglednom šiloku ili buri između ovih luka: Dubrovnik-Venecija, Dubrovnik-Ancona, Dubrovnik-Messina, Dubrovnik-Brindisi, Dubrovnik-Albanija, Dubrovnik-Barletta, Dubrovnik-Mola, Dubrovnik-Rijeka-Bakar, Dubrovnik-Manfredonia, Dubrovnik-Senigallia, Trpanj-Senigallia, Dubrovnik-Molfetta, Dubrovnik-Srednja i Sjeverna Dalmacija (i na svim tim linijama i obratno). Ipak treba naglasiti da je najviše ovih plovidbenih zadataka bilo obavljeno između dubrovačkih luka i luka Puglie i između Dubrovnika i Venecije. U te luke su dubrovački gripovi prevozili iz dubrovačkih luka različitu trgovačku robu (i putnike) koja je stizala iz bližeg i daljeg dubrovačkog zaleđa. Među tom robom bilo je najviše različitih vrsta koža, kožica, pa stoka, konji, slana riba, vino, vuna (nečista, čista i posebno fina vuna), paklina, vosak, gunjevi itd. Iz luka Apeninskog poluotoka dubrovački su gripovi dovozili u dubrovačke luke (najviše u Dubrovnik, pa u Trpanj) ponajviše žitarice i sočiva (a posebno iz Barlette), dok su iz luka Hrvatskog primorja (a posebno iz Bakra) dovozili drvo i drvenu građu, a posebno onu za brodogradnju. Iz Albanije ti su gripovi donosili žitarice, katran, vunu i kože.¹⁷

U daljnjem proučavanju gripa (posebno dubrovačkog) možemo sa sigurnošću govoriti da su i veći dubrovački gripovi, pored glavnog pogonskog sred-

¹⁴ Luetić, n. dj. 83.

¹⁵ N. dj., 99. Proučavajući nove arhivske izvore 17. stoljeća nismo uspjeli doznati nešto više nova o gripu, kao na primjer ni iz ove arhivske serije Historijskog arhiva u Dubrovniku: Consilium Rogatorum, sv. 109, f. 169, 7. VII 1659.

¹⁶ N. dj., 48.

¹⁷ N. dj., 49.

stva — jedara — za pogon broda upotrebljavali i vesla. Naime, i o tome smo pronašli potvrdu u arhivskim izvorima. Tako je na primjer u listopadu 1652. godine grip patruna Šime Pupešića iz Lopuda otputovao iz Barlette (krcat žitom) po lijepu vremenu te se iz te luke uputio-otplovio najprije veslajući («... partito con buon tempo con il suo grippo da Barletta si tiró un pezzo avanti con li remi, et essendo cominciato il vento...»).¹⁸ Slično je 1672. godine patrun Kristo Petrov iz Cavtata, zapovjednik dubrovačkog gripa »San Antonio«, bio primoran za pogon broda upotrebljavati i vesla da u nevremenu izbjegne veću havariju. Na tome gripu je član brodske posade Frano Malitia iz Cavtata zauzimao radno mjesto oficira: »... stato ufficiale in detto grippo...« — znači to je bio grip veće nosivosti.¹⁹

Utvdili smo da su vlasnici ili suvlasnici (karatisti) tih dubrovačkih gripova bili iz Gruža, iz Lopuda, Lastova i s Pelješca, ali su gripove posjedovali i pomorci iz ostalih primorskih i neprimorskih mjesta dubrovačke države, no mi ih u svom arhivskom istraživanju zasad još nismo registrirali u onim arhivskim izvorima kojima smo se koristili.

Mogli bismo nanizati još mnogo ovakvih i sličnih vijesti o ovom tipu jedrenjaka, ali svi ti drugi podaci ne donose nam nešto kvalitetnije novo, već bi nam jedino mogli još bolje ilustrirati da se grip veoma mnogo upotreblja-

¹⁸ Historijski arhiv u Dubrovniku. Assemblee e Consolato di mare, 56—4, sv. 2, f. 272v i 273.

¹⁹ Historijski arhiv u Dubrovniku. Assemblee e Consolato di mare, 56—4, sv. 3 (1653—1675), f. 172—177.

Zbog plastičnosti prikaza te pomorske nezgode donosimo u originalu dio izjava putnika, oficira i zapovjednika tog cavtatskog gripa imenom »San Antonio«:

»Compare Patrun (sic!) Christoffano di Pietro di Ragusa Vecchia Patrone del grippo nominato Santo Antonio esponendo dice: ai dieci del mese di marzo prossimo passato del presente anno essendo partito da Barletta col detto Grippo da me patroneggiato carico di diverse robbe per venire qui a Ragusa — ai dieci detto il di di sabato matina dui (sic!) hore avanti giorno navigando col vento prospero di chiappare il monte per poter da ivipoi prosseguire il nostro viaggio verso Ragusa; essendoci dunque approssimati vicino del monte da dieci miglia incirca [...] pero il mare da Levante d'ogni momento maggiormente cresceva, che ci credeva d'esser in pericolo [...] dal quale per liberarmi risolto d'aiutarmi a forza di remi, e portarmi sotto porto novo vicino alla citta di Biesti, dove col favore di Dio arrivato che fu col detto grippo diedi fondo appresso il Scoglio di detto portonovo [...] tirai la barca [...] fatta consulta col i mia (sic!) marinari e passeggeri per salvare le nostre vite e poi parte delle robbe notte dei 10 di marzo, e cosi andaimo attraverso havendo ricuperato solamente la robba e del grippo risolsi modi tagliare le gomene che ci tenevano [...] a cinque hore di che di presente habbiamo portato qui a Ragusa ed alcuni porchi ormecci di detto grippo tutti rotti; [Sljede izjave svjedoka:]

Cap. Giorgio Balach d'Isola di mezzo stato passeggiere in detto grippo [...] dinanzi cap. Pietro Ohmuchievich, Cap. Rafaele Copscich [daje izjavu:] »la Barca [...] nella quale s'imbracarono tre marinari [...] colpiti di mare [...] detti marinari, quali miracolosamente si salvarono [...] cominciano a buttare la robba che c'era sopra la coperta in mare per alleggerire il detto grippo [...] mare piu furioso... del Trinchetto [...] visto alla spiaggia dua baolletti con altre diverse robbe«

[Iz izjave drugog svejdoka:] »Giorgi di Paulo Pelizaro stato passeggiere in detto grippo [...] la barca abordo nella quale havendosi imabarcato il patrone ed altri tre marinari«

[Iz izjave trećeg svjedoka:] »... Francesco Malitia de Zaptat stato ufficiale in detto grippo...

[Zapovjednik toga gripa je još na posebno pitanje odgovorio:] »Rispose ha havuto dua ferì grossi et un piccolo.«

vao uzduž naše istočnojadranske obale. To je i razumljivo kad se grip kod nas adaptirao zbog specifičnih potreba naše veoma razgranate obale i povijesnih zbivanja u ovom dijelu Mediterana. Ne samo Neretvljanima, Omišanima, ustanicima Matija Ivanića i senjskim uskocima, već i svim ostalim našim pomorcima, grip je bio brod izvrsnih nautičkih i manevarskih osobina. U pomorsko-trgovačk o-ribarskom brodarstvu grip je veoma korisno i funkcionalno služio, a ujedno su naši pomorci, kad im je to zatrebalo, gripom znali zadavati osjetne udarce svojim neprijateljima u obrani svojih obala i svog brodarenja, pa je i zbog toga ovaj tip broda bio dobro poznat stranim pomorcima a posebno mletačkim. Naše, odnosno hvarsko-viške gripove, najbolje su Mlečani upoznali za vrijeme pomorskih operacija gripova hvarske ustaničke flotile Matija Ivanića.

Iako nam se čini da smo i dosad iznijeli dovoljno vijesti o gripu, ipak će biti potrebno dosadašnje izlaganje dopuniti još nekim vijestima o tom tipu broda. Na temelju podataka iz ugovora o gradnji gripova došli smo do nekih zanimljivih vijesti o njegovu izgledu. Najprije se iz tih ugovora zaključuje da su to bili brodovi manje veličine, ali koji su bili potpuno pokriveni palubom. To smo mogli potvrditi i iz drugih arhivskih izvora; tako je na primjer Toljenovićev grip krcao teret i u skladište ispod palube kao i nad palubom.²⁰

²⁰ Historijski arhiv u Dubrovniku. Assemblee e Consolato di mare, 56—4, sv. 3, f. 29.

Da bismo se barem donekle uživjeli u pomorsko-trgovačko-maritimno-nautičko ponašanje gripa u jednom plovidbenom transjadranskom zadatku i u isto vrijeme dobili uvid u ponašanje članova brodske posade gripa, donosimo u slobodnom prijepisu prijepis prijavljene pomorske havarije dubrovačkog gripa patruna Kuzme Toljenovića iz Lastova:

»Dana 10. ožujka 1655. godine: Pred uglednim, poštovanim i uzvišenim gospodinom konzulom Franom M. Zamagnom, redovnim sucem Pomorskog konzulata — Skupštine ovoga grada i pred dolje spomenutom gospodom skupštinarima sakupljeni po nalogu gospodina konzula, a to su Rečeni gospar Frano Zamagna, Rafo A. Sorkočević, Damjan M. Sorkočević, Đore Palmotić, Petar Bunić, Mato B. Sorkočević, Vlad. Menčetić, Gabrijel Cerva, Marko Bunić i Rado Kuljenar.

Pojavi se Kuzma Stjepanov Toljenović iz Lastova i izlažući i predočujući kaže da je bio otputovao sa svojim gripom u ponedjeljak večer prvog ovog mjeseca iz Barlette gdje je bio nakrao brod teretom žita, ječma, boba i masnoća i trinaest svežnjeva trgovačke robe. I tako ploveći prema ovim krajevima (dubrovačkim) dojedrili smo negdje »u visini« otoka Mljeta slijedeće srijede, to jest trećeg ovog mjeseca, gdje i kada (toga jutra) nas zateče i snađe vjetar koji je puhao iz smjera sjever-sjeverozapad ta'o žestok i snažan da se nismo mogli držati željenog smjera (brodskog kursa). Zbog pojačanog vjetra i mora bili smo primorani da radi spasa broda i trgovačkog tereta na njemu napustimo brodski čamac (kaić) i zatim još pobacati u more sve predmete koji su se nalazili (bili smješteni) na palubi — pa kad ni to nije pomoglo ublažiti našu situaciju, na kraju smo također morali izbaciti iz brodskog skladišta (pod palubom) u more jedan dio tamo uskladištenog tereta žita, ječma, boba i masnoća kao i poglavito svih trinaest svežnjeva trgovačke robe. Zbog takvih vremenskih neprilika našli smo se pod Brindisijem slijedećeg četvrtka. Iz Brindisija smo otputovali kad nas i tada zahvati vjetar sjevernjak tako žestok da smo bili prisiljeni skretati kurs broda pa smo stigli u Albaniju i tamo se zadržali pod Barom i tu boravili jedan dan i jednu noć. Odatle smo stigli ovamo u Dubrovnik. Sve to prijavljujemo pred presvijetlu i mnogo poštovanu gospodu da se imenuju trojica »sudskih izvršitelja« ispred kojih će rečeni Toljenović dokazati ovu pomorsku havariju, a posebno o bacanju tereta u more kako je gore izjavljeno.«

Osim već citiranih novih arhivskih vijesti, proučili smo arhivske izvore u kojima su zabilježeni i drugi opisi i izjave o pomorskim nezgodama i nesrećama dubrovačkih

Također je grip patruna Petra Zanina iz Perasta 1664. godine krcao teret bačava vina nad palubom i u brodskom skladištu pod palubom.²¹ Na krmenom

gripova i gripova iz Boke Kotorske. U tim smo opisima dobili još nove potvrde o po-jedinostima tog tipa broda, a koji nam mogu ilustrirati (iako već prije utvrđene) tehničko-maritimno-nautičke kvalitete gripa, kao na primjer: Te su se nesreće odigrale u plovidbama uzduž naših, albanskih i talijanskih obala i mora; dakle, to nisu bili brodovi lokalne plovidbe; nadalje, ti su gripovi često prevozili i putnike (Historijski arhiv u Dubrovniku — HAD. Assemblee e Consolato di mare, sv. 3, f. 29, 173v i 174v); imalisu brodski čamac-kaić (HAD. Assemblee, 56—4, sv. 3, f. 174 i sv. 4, f. 5v); bili su opremljeni sa dva velika i dva mala sidra (HAD. Assemblee, sv. 3, f. 177); brodska posada tih gripova u prosjeku je brojila od 3 do 5 članova (HAD. Assemblee, sv. 2, f. 94v, 141 i 214v- sv. 3, f. 9, 29 i 259). Osim toga: Nakon održanog ovog svog referata u Hvaru dr J. Lučić mi je ustupio svoje signature o brodogradnji koje je popisao u HAD-u za razdoblje od 1510. do 1514. godine. Na osnovi tih podataka doznajemo da je 1510. cijena jednog gripa od 30 kara nosivosti iznosila 280 dukata (Div. Not. 90, f. 32v); godine 1512. na Korčuli je manji grip vrijedio 145 dukata (Div. Not. 90, f. 56v), a jedan drugi grip od 30 kara nosivosti sagrađen na Korčuli vrijedio je 307 dukata i 34 groša (Div. Not. 90, f. 82v), dok je iste godine jedan mali grip od 12 kara veličine vrijedio 93 dukata (Div. Canc. 103, f. 241). Dubrovčani su gripove gradili na Korčuli (Div. Not. 89, f. 1 95i 201; sv. 90, f. 56v, 61 i 82), u Stonu (Div. Not. 90, f. 97v) i u Cavtatu (Div. Not. 90, f. 178v). Nadalje; osim na Korčuli, a izvan dubrovačke države, Dubrovčani 1512. grade gripove i u Ulcinju (Div. Not. 90, f. 61), a iste godine nabavljaju ih i u Lješju (Alexii) (Div. Not. 90, f. 83v), jer su u Albaniji gripovi bili veoma dobro poznati i od Dubrovčana visoko cijenjeni.

²¹ Historijski arhiv u Dubrovniku. Assemblee e Consolato di mare, 56—4, sv. 3, f. 148. Taj je peraški grip osim zapovjednika imao još najmanje tri člana brodske posade.

LITERATURA koja je za ovu radnju (inače citirana u prilogu o gripu u »Vesniku«) iskorištena, a nije u ovim bilješkama citirana:

- A. J a l, *Glossaire Nautique*, Paris 1848.
 Saverien, *Dizionario di marina*, Venezia 1769.
 A. Sergeant — L. Tassi, *Grand dictionnaire Francaise-Italien*, Milano
 A. Tomaseo, *Dizionario della lingua Italiana*, Torino-Napoli 1869.
 Du Cange, *Glossarium mediae latinitatis*, Paris 1938.
 Furetiere, *Dictionnaire universal*, Rotterdam 1690.
 Saviani, *Vocabolario italiano e latino*, Venezia 1777.
 M. Menage, *Dictionnaire etymologique de la langue Francaise*, Paris 1750.
 Diderot — D' Alembert, *Encyclopedie de Sciences*, 1773.
 Manuzzi, *Vocabolario della lingua italiana*, Firenze 1836.
 J. Stulli, *Vocabolario italiano-illirico-latino*, Dubrovnik 1810.
 D. Parčić, *Rječnik slovinsko-talijanski*, Zadar, 1874.
 J. Tadić, *Organizacija dubrovačkog pomorstva u 16. veku*, *Istoriski časopis SAN*, 1948.
 S. Vekarić, *Prilozi za povijest pelješkog pomorstva u XVII i XVIII stoljeću*, *Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku*, 1954.
 J. Luetić, *Nekoliko vijesti o dubrovačkim brodovima potkraj XVII stoljeća*, zbornik *Dubrovačko pomorstvo*, Dubrovnik 1952.
 O pomorstvu Boke — podaci iz Državnog arhiva u Kotoru, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru I*, 1952.
 I. Stjepčević i R. Kovijanić, *O pomorstvu Boke sredinom XV vijeka (od 1436. do 1459)*, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru II*, 1953.
 I. Zloković, *O gubitcima peraških brodova u borbi sa gusarima*, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru*, 1955.

dijelu gripa nad palubom u kasaru grip je imao uređene prostorije za smještaj dijela brodske posade. Za potrebe gripa izrađivao se jedan manji čamac. Građa za gradnju gripa bila je uglavnom ova: rebra i unutarnja pojačanja od murve-duda ili od dubovine-hrastovine, oplata broda od lučevine i dijelom hrastovine, a ostali dijelovi od borovine, lučevine i hrastovine. Grip prosječne veličine toga tipa broda gradio se na dubrovačkim brodogradilištima uglavnom više od tri mjeseca, i to u ljetnoj sezoni. Osim toga utvrdili smo da su brodogradilišni radnici i majstori iz Korčule gradili i strancima ovakve tipove brodova. Tomu se ne treba čuditi jer su brodograditelji iz Korčule zacijelo bolje gradili ovaj tip broda od stranaca. Djelatnost korčulanskih majstora brodograditelja bila je poznata i priznata izvan granica Jadranskog mora.

I na kraju, držimo da je potrebno još nešto spomenuti o gripu. Sačuvano nam je i nešto likovne građe koja nam može ne samo potvrditi vijesti ovdje iznesene, već, što je još važnije, i dopuniti i veoma uvjerljivo nam dočarati sva ta naša izlaganja o gripu. Ta likovna građa prikazuje pelješki grip iz kraja 16. stoljeća, a bila je sačuvana u zavjetnoj crkvi pomoraca (Franjevački samostan) u Orebiću. Iako je slika bila nešto oštećena (imamo njezinu snimku-ploču-negativ iz 1940. godine, a nalazi se u Pomorskom muzeju Centra za znanstveni rad JAZU u Dubrovniku), ona nas upoznaje s osnovnim karakteristikama ovog tipa broda i što je važnije umnogome dopunjuje naše arhivske i druge vijesti o izgledu gripa. Taj je pelješki grip imao samo jedan jarbol (kao i ostali dubrovački gripovi) koji je bio smješten po sredini broda, a bio je postavljen okomito na brodsku kobilicu. Na tome se jarbolu razapinjalo samo jedno jedro. Ispod kosnika, koji je stršio visoko nad pramcem gripa i koji je bio nešto podignut nazad prema jarbolu, bilo je razapeto jedno jedro. Taj je grip imao šiljast pramac s manjim nadgrađem. Krmeno nadgrađe-kasar bilo je nešto više uzdignuto. Pripone i ostali konopi veoma su jednostavno prikazani. Brod je na toj slici prikazan kako plovi samo glavnim jedrom na uzburkanom moru. Na palubi broda prikazano je pet ljudskih likova, a taj je brod mogao i imati toliko članova brodske posade. Brodske tijelo i jarboli prikazani su tamnosmeđom, crnom i crvenkastom bojom, a oni su tako u originalu mogli i izgledati, jer su ti dijelovi broda bili impregnirani lanenim, ribljim ili kojom drugom vrstom ulja; ipak su takvi brodovi ponajviše bili premazani razrijeđenim katranom. Jedra su na slici prikazana svijetlom (bijelom) bojom. Na glavnom jedru jasno se razabire da je bilo sašiveno od većeg broja vertikalno postavljenih (po širini platna) platna. Pramčano jedro je prikazano smotano i postavljeno (pričvršćeno) uz kosnik. Jedrenjak je prikazan kako plovi jakim olujnim vjetroem sa spuštenim (skraćenim) glavnim jedrom. Osim toga na slici se ponešto razabire i tip odjeće pomoraca (kroj i boja gornjeg dijela odjeće).

Ovim likovnim osvrtom završavamo izlaganje o gripu, pa ako smo time uspjeli u prikazu osnovnih karakteristika tog tipa broda i dati barem blijedu sliku kako su mogli izgledati gripovi ustaničke flotile Matija Ivanića, naš je zadatak postigao cilj.

M. Š. Milošević, Tipovi bokeljskih jedrenjaka od 1397. do 1600. godine, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru X*, 1962.

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

Summary

THE GRIP — THE MOST EFFICIENT TYPE OF SHIP IN THE COMMONERS' REVOLT OF MATIJA IVANIĆ

The commoners' revolt on Hvar, the most important and far-reaching event in the revolutionary movements on our islands and the coastal belt in the first half of the 16th century, is of particular interest to naval historians because of a number of characteristics.

Firstly the revolt was led by craftsmen (coopers, shipwrights) and seamen. Apart from labourers-colons, the second largest group of rebels were seamen (including fishermen). Most of the seamen were crew members of merchant ships, fishing trawlers and other naval vessels. These people constituted the most powerful striking force of the revolt.

Secondly, the rebels had a fleet of thirty very efficient armed ships (*grips* and other vessels) manned by experienced seamen, whose total number may be estimated at 300 to 500 men.

Thirdly, the most prominent and ablest of the organizers and leaders of the revolt was Matija Ivanić — seaman, shipowner and skipper of a brigantine.

The rebel fleet performed naval reconnaissance operations, supply operations, blockades of the coast and harbours, and also played an important role in the courier and intelligence service and the supply of the rebels and their allies. With their armed ships the rebels carried out complex naval operations.

The paper centres on the description and analysis of the most efficient type of ship in the rebels' fleet: the *grip*, a type of vessel that has not been adequately described in our literature; the first edition of the Yugoslav Naval Encyclopedia does not even list it among its entries.

The author believes that the maritime and navigational characteristics of the *grip* make it the most efficient operative type of ship in the commoners' fleet.

The *grip* is a small fishing, merchant and »pirate« sailing ship, with oars and one mast. It originated from the coastal belt along the Velebit Range, where it remained in use for a long time. It was a popular type of ship all along our coast.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU — INSTITUT ZA HRVATSKU POVIJEST

INSTITUTE OF CROATIAN HISTORY
ИНСТИТУТ ХОРВАТСКОЙ ИСТОРИИ

RADOVI

10

ZAGREB

1977

UREDNIČKI ODBOR

Ljubo BOBAN, Ljubiša DOKLESTIĆ, Josip ADAMČEK, Hrvoje MATKOVIĆ

GLAVNI I ODGOVORNI UREDNIK

JOSIP ADAMČEK

UREDNIK

NIKŠA STANČIĆ

Radovi 10

Izdavač

**Sveučilište u Zagrebu
Centar za povijesne znanosti
Odjel za hrvatsku povijest
Zagreb, Krčka 1.**

Za izdavača

dr Josip Adamček

Prijevod

dr Vera Andrassy (engleski)

dr Blanka Jakić (njemački)

Nada Cekić (ruski)

dr Vlasta Vince (slovenski)

Lektor i korektor

Branko Erdeljac

