

CONSTRUCCIÓN NAVAL TRADICIONAL DE TROGIR

DANKA RADIĆ
Museo de la ciudad de Trogir
Gradska vrata 4
HR-2120 Trogir
drdankaradic@gmail.com

UDC 629,46
Artículo científico original
Papel científico original
Recibido: 26.09.2014
Aceptado: 30.09.2014

A pesar de una larga y milenaria tradición, la construcción naval de Trogir no ha sido suficientemente ilustrada y valorada en la historiografía, aunque la mayor contribución a la historia de la construcción naval de Trogir a lo largo de los siglos la hizo a principios del siglo XX el maravilloso hombre de Trogir, el químico. (1944) en Algunos bocetos de la economía nacional en Trogir (Dubrovnik, 1909). Por lo tanto, traté de complementar su conocimiento con nuevos datos que descubrí con mi última investigación de campo y de archivo de colecciones privadas de los herederos de los constructores navales de Trogir. Gracias a las reuniones de algunos de ellos, traigo toda una serie de nuevos datos sobre la tradición de la construcción naval de Trogir. Los documentos conservados sobre la nacionalización de la propiedad del astillero de Trogir Strojan, que traemos a la atención, son interesantes en varios aspectos, especialmente para la historia del nombre croata de construcción naval marítima de ciertos casos.

Palabras clave: Trogir, construcción naval, historia.

La historia de la ciudad de Trogir está estrechamente relacionada con la historia de la construcción naval y el transporte marítimo. De hecho, el transporte marítimo y la construcción naval son solo uno de los cimientos sobre los que se ha levantado toda la arquitectura política y cultural de Trogir a lo largo de su historia desde sus inicios en la prehistoria antigua. Por eso la construcción naval de Trogir tiene una larga tradición. Se remonta, aunque no tenemos evidencias materiales (restos de barcos y arquitectura naval de esa época), probablemente de la misma fundación del asentamiento, es decir, de la primera aparición de un hombre en esta zona que ató su destino al mar. ' No era posible llegar a la vecina isla de Ciovo, ni a las islas e islotes cercanos sin embarcaciones, sin las cuales el comercio y la pesca son impensables. Los ilirios, los nativos de esta zona, eran hábiles navegantes y excelentes constructores de barcos, y probablemente se trataba de las poblaciones antiguas antes que ellos.² Poseían las habilidades y el conocimiento de la construcción naval que transmitieron a otros. Los ilirios perfeccionaron sus habilidades de construcción naval en contacto con los pueblos que llegaron a nuestras costas, principalmente con los foceos, quienes, según el historiador Herodoto, fueron los primeros en ingresar al Adriático.³ Los griegos que fundaron

¹Los hallazgos más antiguos del centro histórico de Trogir se remontan al año 2000 a. C. BABIĆ, Ivo et alli, (1990), 7. Sin embargo, en la cercana cueva de Muja, se descubrieron hallazgos pertenecientes a la cultura musteriense (200.000 - 30.000 años antes del presente). BILICH-KAMENJARIN, Ivanka, KARAVANIĆ, Ivor, (1995), 41-42; BILICH-KAMENJARIN, Ivanka, KARAVANIĆ, Ivor, (1996), 78-78;

KARAVANIĆ, Ivor, BILICH-KAMENJARIN, Ivanka, (1997), 195-204.

² KOJIĆ, Branko, (1962), 99-106; GLUŠĆEVIĆ, Smiljan, (1994), 29.

³ KOJIĆ, Branko, (1962), 99-106; GLUŠĆEVIĆ, Smiljan, (1994), 29.

en el lugar del asentamiento ilirio ya existente a finales del siglo III. o principios de II. siglo a. C. a su asentamiento de Tragurion, vinieron del mar; navegaron de la isla de Vis (Issa). El desarrollo de la construcción naval de Trogir probablemente continuó en el Tragurium romano, aunque en ese momento Salona era el puerto romano más importante y el centro de construcción naval en la costa este del Adriático.⁴ Una representación del barco de esa época se conserva en la lápida de G. Utius de la cercana Salona.⁵ Durante la historia antigua, no era posible vivir sin el mar, sin los barcos que tenían construir pero también mantener. Es de conocimiento común que el barco necesita un mantenimiento constante, pero también debe ser reparado, sacado para que se seque, recubierto, lo que, por supuesto, presupone la existencia de un astillero. Las costas bajas del viejo Trogir eran adecuadas para eso, en las que se construían barcos en ese momento, y probablemente mucho antes, desde donde era fácil botarlos, pero también sacarlos debido a reparaciones estacionales. Un dato valioso, aunque muy escaso, se remonta a la antigüedad tardía: El Diácono Pavle, el maestro de Carlomagno, afirma que había expertos especiales en la construcción naval muy interesados en esta construcción naval. El diácono Pavle, menciona en su historia lombarda que justo en el momento en que la hija del rey Agiluf fue capturada y llevada a Rávena, y este evento tuvo lugar en 591, el rey Agiluf envió al kagan, el rey de los ávaros, maestros para construir barcos con los que el Kagan conquistó una isla en Tracia.⁶

Con la llegada del nuevo mundo eslavo-croata, las actividades marítimas y de construcción naval no se vieron interrumpidas desde los principios de la Edad Media. Los datos sobre la poderosa armada del estado croata en el siglo X son bien conocidos.⁷ Muchos de estos barcos tuvieron que construirse en Trogir, donde las tradiciones urbanas y, por lo tanto, las diversas artesanías no se vieron interrumpidas. En la comparación, hoy en día es generalmente aceptado en la ciencia que las decoraciones de piedra decoradas con trenzas en suelo croata fueron talladas por canteros de Trogir.⁸ La materia más rica de archivos conservada del siglo XIII del período de mayor prosperidad de la ciudad, contiene documentos de esa época que mencionan en Trogir los nombres de muchos artesanos. El comerciante como profesión especial no existía en Trogir en ese momento, pero los carpinteros y constructores de barcos (calafateros) se mencionaban explícitamente entre los artesanos como ocupaciones especiales. Según los documentos de archivo conservados, de 1262 a 1299 en Trogir hubo un total de cinco constructores de barcos (un maestro y cuatro artesanos). Así, en ese período, se registró por primera vez a los constructores navales de Trogir: Draginja (Draggina galafatus et marangonus), quien en 1271 recibió, con el consentimiento de su padre, para entrenamiento, por un período de nueve años, el

⁴ BULIĆ, Ante, (1988), 56-64.

⁵ Revista de Arqueología e Historia Dálmata, vol. L (1928/29), cuadro V.

⁶ KOJIĆ, Branko, (1962), 67-114.

⁷ KLEN, Danilo, (1962), 116; NOVAK, Grga, (1962), 177-178; NOVAK, Grga, (2004), 96, 103.

⁸ JAKŠIĆ, Nikola, (2004), 265-286; JOSIPOVIĆ, Ivan, (2011), 97-108.

⁹ MIRKOVIĆ, Mijo, (1951), 44.

estudiate Markota, el hijo de Mauro; 1267. Kola (Çola); 1272. Tolan (Tholan) en una disputa por dinero y 1273 como vendedor de una tierra; 1277. Lunard (magister Lunardus) y su hija Slava; 1279. Deša (Dessa), como testigo que tiene una sirvienta, Ljuba. Los constructores navales de Trogir buscaban trabajo fuera de su lugar de residencia permanente, por eso en el XIII. siglo es mencionado en Dubrovnik por el constructor naval de Trogir Gervazija en relación con la concesión de un préstamo.

Los documentos también mencionan barcos de Trogir como "San Ivan" y San Franjo ". El velero más antiguo conocido en Trogir fue nayigij " Sv. Franjo" navego vocato Sanctus Franciscus; 1263. El propietario de 1/4 barcos es Nikola Chalende y otros de Trogir.¹¹ Al año siguiente se mencionan la barcaccia Creste Aymerigia y en 1265 Georgia de Ceghe. Ese barco lo compró un Martín con todo su equipo, que incluye velas, amarres y anclas y todo lo demás que tiene (*cum omnibus suis perinenciis in fornimentis et armamentis de uelis, sadiis et ancoris et aliis omnibus que nunc habet ...*). Los remos no se mencionan entre el equipo, lo que no significa que el velero no los tuviera. ¹² El barco nauisij "Angelus", en el que participaron los dos de Trogir Laurencie Gaudij y su hermano Martin y Mihajlo Mascara, mencionado en 1271-1272.¹³

En el mismo año (1271), Nava Vulčina, la propiedad del hijo del fallecido Petar Kavaneja, se fue a Italia (*Vulcinna, filius condam Petri Cauanej*).¹⁴

Los habitantes de Trogir no solo eran hábiles armadores y marineros que navegan hacia la costa opuesta del Adriático y se adentran en el Mediterráneo, sino que, como personas emprendedoras, invierten, de forma similar a la participación accionaria actual, en proyectos marítimos y comerciales. Las doce personas de Trogira se unieron en 1272 y crearon la compañía naviera societatis nauis (*el 18 de enero de 1272, Carta societatis nauis Marini Clarioli et sociorum*), que con un barco y un cierto capital "se haría cargado, adquirir, comerciar y ganar y navegar ... en el Golfo (Adriático) y más allá del Golfo..."¹⁵ Nikola de Zadar fundó la sociedad de comercio marítimo con los Trogireños en 1271 y 1272. La sociedad era propietaria de un barco llamado "San Ivan" *Sanctus Johannes*, que navegó por el Adriático y más allá.¹⁶ En 1275, Stjepan de Marin Posselli de Zadar era el dueño del barco (patronus nauis) "San Ivan"; en él está el marinero Matheus con un otro marinero de Dubrovnik y el cargamento de grano que la gente de Trogir robó para las necesidades de la ciudad.¹⁷ Damjan Michaelis Milligosti de Jadra vendió en 1276 en Trogir a Ivan Boctade de Zadar la mitad de su nave o barcona *medietatem*

¹⁰BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1980.),1028.-1030.

¹¹BARADA, Miho, (1948.),11.

¹²BARADA, Miho, (1948.),82,89.-90.

¹³BARADA, Miho, (1948.),176.,287.

¹⁴ BARADA, Miho, (1948.),227.-228.

¹⁵BARADA, Miho, (1948.),292.-293.

¹⁶BARADA, Miho, (1948.),292. Recuerdo, MIRKOVIĆ, Mijo, (1951.),41.-44.; BABIĆ, Ivo, (2002.),387.

¹⁷BARADA, Miho, (1950.),111.

sue nauis se barçoni por 120 libras.¹⁸ Un barco de Trogir nauigij " en el que dos hombres, uno de la isla de Rab el otro de Zadar tienen una participación se menciona en 1276, y el barco de Trogir *nauis ciuitatem Traguriensem* en Apulia en 1279. El maestro Damianus Pasque construyó una barcaza de 7 ^{1/2} pasos en Trogir, y en 1293 se menciona una marsiljana marcelliana, la propiedad de Desse Duym y Franjo del difunto Valentin.¹⁹ En 1313, Nikola Petrović de Zadar compró un barco más pequeño en Dubrovnik de Vodopija de Trogir.²⁰ En 1391, Radoslav Gočetić de Trogir vendió un barco de pesca de cuatro remos a Tonko de Marin de Korčula *unam barcham piscaricam cum quattuor remis, arboreet tenda pro ducatis quinque auri*.²¹ Los precios de barcos en el siglo XIII fueron: un barco costó 25 libras, "barcaza" 100 libras, "barcosus" (¿bragoc?) 100 libras y "navisis" 360, 480 o 600 libras.²²

El 17 de julio de 1318, se decidió que en el lugar del cementerio del monasterio de San Juan el Bautista construye un arsenal para galeras comunales, que no se llevó a cabo.²³ Casi cien años después, en 1417, el rey húngaro-croata Segismundo alentó la construcción de un nuevo arsenal más grande en tierra, no lejos de la iglesia del cementerio actual en Seget Donji.²⁴ Sin embargo, el arsenal nunca se completó, y el material para su fundación después de más de doscientos años (1638) se utilizó para reparar el puente de Čiovo.

Si bien los reyes húngaro-croatas apoyaron el negocio de la construcción naval en Trogir, la construcción de varios barcos, especialmente buques de guerra para protegerse de Venecia, Venecia, sin embargo, obstaculizó la construcción de barcos para su propia seguridad. En 1410 prohibió el comercio y el tráfico de barcos. Hasta 1420 permitía la construcción de barcos de todo tipo y tamaño en nuestros astilleros, siempre que no pudieran venderlos a extranjeros sin su permiso. Se introdujeron nuevas restricciones en Trogir en 1441,²⁵ durante la época en que Donato Barbaro era el príncipe de Trogir. A ningún sujeto, ciudadano o residente de Venecia se le permitió comprar un barco más grande que la carga y el tamaño limitados, y si lo adquiría, sería confiscado y vendido. Además, a ningún administrador de la ciudad se le permitió alquilar un barco que no fuera veneciano para sus viajes; ningún comerciante podía transportar mercancías en un barco extranjero que no fuera veneciano.²⁶ Tal política era un reflejo de la expansión y gran

¹⁸ BARADA, Miho (1950), 153.

¹⁹ BARADA, Miho, (1950), 140-141, 232.

²⁰ VEKARIĆ, Stjepan, (1962), 146.

²¹ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909), 46.

²² MIRKOVIĆ, Mijo, (1951), 48.

²³ RAČKI, Franjo, (1881), 228; LUCIĆ, Ivan, (1979), I., 383.

²⁴ LUCIĆ, Ivan, (1979), II., 887; ANDREIS, Paul, (1977-1978), I., 147.

²⁵ Iste 1441 se menciona el barco de Trogir Alegretus Petri de Cataro extrasit hinc pro conducendo Catarum olei modia VI en udris 7 inter parvos et magnos, en barcha Tragurina. ESCRITOS, (1989), 84.

²⁶ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909), 47-48.

prosperidad del comercio marítimo veneciano en un momento en que la propia Venecia compraba barcos construidos en los astilleros de nuestras ciudades costeras. En el período de 1475 a 1476, tres barcos de Trogir partieron con una licencia de exportación.²⁷ "El 13 de junio de 1496, Dum Donat de Vasti en Apulia (de cuitate Vasti Apulie) vendió una gripe de 150 años a Juraj Godina (Godina) de Trogir (data stariorum centum quinquaginta uel circa). El equipo está listado en el documento; "*Cum arbore fulcito saeriys et taleis, entena, ac timone ac remis quatuor, uno ficulo et frustis tribus sadie ueteris*". Cabe señalar que el barco estaba exento de cualquier impuesto (datio) en Split y se vendió por un precio de 29 ducados que se pagó de la siguiente manera: veinte ducados tan pronto como el comprador llegó a Trogir; para los otros nueve ducados, el comprador estaba obligado a proporcionar al vendedor un garante adecuado que garantizara que el dinero se llevaría dentro del plazo acordado de seis meses a la ciudad de Vasto, a cargo del comprador".²⁸ Sin embargo, pronto llegaron nuevas pautas de los venecianos, quienes enviaron gobernadores y órdenes a Trogir para restringir la construcción de barcos, y dirigieron todas las exportaciones a Venecia, dando privilegios a sus barcos. Venecia en 1502 emitió un decreto por el que a nadie se le permitía comprar o construir un barco más grande de lo permitido. El Senado de Venecia prohibió a todos los astilleros de Dalmacia construir barcos de más de 2.000 staros (unas 132 toneladas)²⁹ con capacidad de carga, lo que destruyó y paralizó por completo el desarrollo de nuestros astilleros. Las restricciones sobre la construcción del tamaño de los barcos fueron levantadas por el providur general Gianbattista Grimani en 1641 porque de todos modos no se respetaron, pero exigió que los calafateros debían ser nativos y no extranjeros y fue muy persistente en esta solicitud. También prohibió la construcción de "*gaette, filuche, caichi e legni simili di forma agile addatta al corso*" porque temía que entre la clientela del astillero hubiera piratas y piratas que pudieran necesitar tales barcos. Gianbattista Grimani prohibió la exportación de barcos. En 1676 se volvió a permitir la exportación de barcos, pero todavía se permitía la construcción de barcos de hasta 500 staros de capacidad.³⁰ El Senado de Venecia también determinó que ningún constructor de barcos (marangonus, carpentiere, calafato) que buscara servicio en otro lugar debía abandonar la República de Venecia, sin permiso. Sin embargo, la llegada de un extranjero a su servicio, especialmente Schiavon, permitió con mucho gusto.³¹ En condiciones tan desfavorables, la construcción naval de Trogir se mantuvo y mostró toda la tenacidad y resistencia en la lucha por la autoconservación.

Es conocido que Trogir tenía, como escribe el historiador de Trogir Ivan Lucio, sus astilleros

²⁷ VEKARIĆ, Stjepan, (1962), 156.

²⁸ RIMONDO-BERKET, Marica, (1987), 50-51.

²⁹ 1 staro = 110 libras, 60 kg, 66 kg de grano, 420 kg, etc. Varios autores han interpretado de manera diferente las medidas de la capacidad de carga de un barco. Ver: VIDOVIĆ, Radovan, (1984), 411.

³⁰ PEDERIN, Ivan, (1990), 165, 167.

³¹ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909), 43.

en la misma orilla de la costa, en el paseo marítimo, que fue construido después de 1420."En aquella época, había dos astilleros, es decir, lugares donde los barcos se estiraron en tierra o donde se construyeron, uno cerca de la iglesia de San Nicolás y el otro cerca de Santo Domingo, como se puede ver en la ley registrada en el estatuto en Libro 2 del Capítulo 62.³² En la orilla, en la Riva, había dos faros: uno cerca del monasterio de St. Dominica, la segunda debajo del monasterio de St. Nikola, que se mencionan en el Estatuto (lib. II, cap. 23).³³ En 1422, se enviaron cinco barcos desde estos astilleros para ayudar a Shkodra (Šibenik envió cinco, dividió tres barcos).³⁴ Se han construido astilleros en tiempos recientes encontrado tanto en la costa como detrás de la fortaleza de Kamerlengo.³⁵

Durante la supervisión arqueológica de las obras de reconstrucción y rehabilitación de la costa sur de Trogir, en la parte del malecón de la Capitanía del Puerto hacia el oeste, no se notaron restos de cerámica, lo que se explica por el terraplén relativamente tardío de esta parte del paseo marítimo. A una profundidad de aproximadamente 3-3,5 m, se encontraron fuertes pilotes de madera de 5-6,5 m de largo y 0,30-0,40 m de diámetro (hoy en el Museo de la Ciudad de Trogir). Las pilas estaban densamente dispuestas, a veces tres pilas en un metro cuadrado, y se clavaban en el barro hasta un fondo sólido a una profundidad de aproximadamente 8-9 m.³⁶ Durante las excavaciones arqueológicas al sur de la iglesia de San Dominico, a un metro de profundidad por debajo del pavimento, se encontraron tres nervaduras de barco, probablemente del siglo XV. siglo y atestiguan la existencia de un astillero frente a la iglesia.³⁷ Por supuesto, se debe hacer un análisis de la edad de la madera por carbono radiactivo C14 para obtener al menos una edad aproximada de los restos, por lo que tal vez esto podría estar relacionado a algunos de los datos de archivo. Además, sería bueno analizar el tipo de madera con la que están hechas las costillas del barco. Todos estos análisis y poner estos naufragios en una conexión significativa con algunos de los períodos sería mucho más fácil.

Durante el siglo XVI, hubo pocas noticias sobre la construcción naval de Trogir. No se menciona en los informes enviados por los príncipes de Trogir a Venecia, pero a juzgar por los documentos de archivo registrados por los constructores de barcos de Trogir, fue intenso. En 1572, se menciona el calafateo Frano y el maestro astillero Frano de Ivan Cokarlić con el apodo Messa, el miembro más viejo de esta familia de constructores navales que operará en Trogir hasta la primera mitad del siglo XVIII; 1580-1618 maestro Ivan; 1613-1626 Marin; 1610. Maestro Mato; Toma. 1612, hijo del ya mencionado Ivan; 1654-1669 maestro Nikola; 1709. maestro Juraj; 1710. se menciona

³² LUCIĆ, Ivan (1979), II, 1008.

³³ ESTATUTO (1988), 97; RADIĆ, Danka, (2002), 99.

³⁴ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909), 47.

³⁵ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko (1909), págs. 39-53; RADIĆ, Danka, (2006), 132; RADIĆ, Danka, (2013), 7.-42.

³⁶ ČERINA, Dubravka, (2000), 68-72; ČERINA, Dubravka, (2001), 59-63.

³⁷ ČERINA, Dubravka, (2004), 149-158; GLUŠČEVIĆ, Smiljan, (2004), 124.-131.

el maestro Jure y el maestro Ivan Perojević; 1724. maestro Ignac de Ivan; 1787. maestro Mihovil. En 1616, se menciona el calafateo Dujam, que murió en 1622 y está registrado en el Libro de los Muertos con el apellido Kalafatić. Bajo el mismo apellido derivado de la profesión del calafateo, se mencionan otros maestros: Ivan en 1642, Pavao en 1648, Frano en 1686 y en 1715 Ivan de Eustaquio, que se casó con Ivanica, hija de Šimun Sentinella. Calafateo Andria se registró en 1613 y 1620; 1610 y 1617 calafateo Juraj; 1717. Calafateo Damjan y la familia Katalinić de mediados del siglo XVII hasta nuestros días.³⁸ Se aprecian calafateos en madera, calafateos expertos en la construcción y los barcos más grandes.³⁹

Durante los siglos XVIII y XIX, algunos astilleros fueron trasladados a la isla de Čiovo, donde vivían algunas familias civiles, marineros, comerciantes, artesanos, incluidos constructores navales especialmente respetados.⁴⁰ En Čiovo, la costa era más adecuada para construir barcos, con puertos, con bahías para beber a lo largo de las cuales surgían astilleros.

Hacia el final del dominio veneciano, alrededor de 1780, una serie de astilleros en Dalmacia se desvanecieron lentamente. Solo el astillero en Trogir, junto con los de Dubrovnik y de Korčula, debido a su buena reputación, todavía funcionaba. Cabe destacar que el astillero Trogir, que tiene una larga tradición, durante el siglo XVIII, junto con él de Korčula, fue considerado uno de los astilleros más importantes de Dalmacia. En ese periodo, se construyeron, limpiaron y repararon los barcos pequeños, destinados principalmente a la pesca, pero también a la navegación costera: balines, brazaletes, gajetes y y otras embarcaciones. En 1779, se anunció la prohibición de reparar y limpiar barcos en todos los astilleros más pequeños, lo que significó proteger los privilegios de los astilleros más grandes, como los astilleros de Trogir y de Korčula.⁴¹ Los barcos en Trogir fueron ordenados principalmente por armadores y pescadores de la zona, como la familia Garagnin ... que ordenó para sus propias necesidades uno peligr.⁴² Pero a veces en el siglo XVIII en Trogir, los barcos fueron encargados y comprados por otros armadores de la costa oriental del Adriático, como aprendemos de los documentos de archivo conservados. Maestro-proto Mate Katalinić vendió un barco a un comprador desconocido en 1718 por 200 liras, y luego otra braca por 240 liras.⁴³ Paron Dominik Godina, probablemente uno de Istria, compró un batel en Trogir por sólo 3 liras y 4 solidos. A juzgar por la cantidad, probablemente fue la venta de un barco viejo, no uno recién construido. Los calafateos de Trogir se vendieron en 1766-1778 a un coleccionista de Rijeka Zorz Vidović un barco por 90 liras, y al año siguiente el paron Ante Zuić de Karlobag, un súbdito austríaco, compró un peligr en Trogir por 2.010 liras. Para comparar,

³⁸ BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka (1993), 112-113.

³⁹ BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1980a), 1026-1036.

⁴⁰ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909), 47.

⁴¹ HRDAZD, Expediente del Provisor General Alvise Foscari, vol. II., I., 244.

⁴² HRDAST, Archivos de la familia Garagnin-Fanfogna, comercio y artesanía, 21/8.

⁴³ HRDAZD, Archivos de Split, esquina. 555, vol. 864 - Libra bollato de 'Dazzi di Traù, folio 6-7.

un peligr construido en Trogir en 1771 costó 2080 liras, y algunos barcos más pequeños 30 lentejuelas, mientras que un trabacle construido en Korčula en 1785 costó alrededor de 200

cequinas.⁴⁴ El 7 de mayo de 1772, Paron Antonio Besi de Senj compró un barco fabricado en Trogir del constructor naval de aquella época por 30 lentejuelas (= 1440 liras), y pagaron otras 48 liras a la cuenta del trigésimo.⁴⁵ Dos parones de Senj, a pesar de que había un astillero en Senj en ese momento, ordenaron cada uno un barco en el atillero de Trogir.⁴⁶ A finales del siglo XVIII en Trogir, se construyeron y los barcos grandes, incluso por armadores venecianos. Varias familias tenían sus propios astilleros que empleaban protes, calafateos y maestros de otras profesiones de la construcción naval.

La explotación de paklina (betún), una sustancia utilizada en la construcción naval para revestir el fondo del barco, comenzó en el territorio de Trogir. Los yacimientos de la zona de Vinišće y el pozo de Čiovo del que se extrajo el infierno, que también menciona el naturalista Alberto Fortis en 1774, se utilizan, hasta donde se sabe, desde el siglo XVII.⁴⁷ El paklina también se vendió para la exportación, por lo que, por ejemplo, en 1754 se vendió y envió a Senigalli, junto con otros productos, hasta 35.000 libras de paklina dura.⁴⁸ A fines del siglo XIX, paklina que se sacaba desde trincheras se procesó en un taller allí, y tenía características casi industriales.⁴⁹

Cabe señalar que los constructores navales de Trogir se pueden encontrar en el siglo XVIII y en otras partes de Dalmacia. Por ejemplo, los miembros del género Baučić (Bauk = espantapájaros, palabra turca), constructores navales "kalafati" de Trogir, se trasladaron en 1795 en la isla de Veli Iž. En el siglo XIX, los miembros de la familia Milić, también constructores navales de Trogir, se trasladaron en Veli Iž en 1840.⁵⁰

Durante el dominio francés en Trogir, la espaciosa bahía de Saldun en la isla de Čiovo fue designada para la construcción de un arsenal. Tan pronto como se dispuso el terreno en el Distrito, junto a la iglesia de St. Tudor, el cambio de gobierno suspendió las obras y el proyecto nunca se realizó.

Durante el siglo XIX, había varios astilleros y *squer* en Trogir. Su número disminuyó y aumentó ocasionalmente. La noción de astillero y de *škver* en ese período, según la categorización oficial de entonces, difería. Es decir, el astillero (*cantieri*) significaba un espacio para la construcción de naves que contaba con al menos 290 m² para la construcción de naves de hasta 200 toneladas, y *el škver* (*squeri*) espacio para la

⁴⁴ HRDAZD, Archivos de Split, caja 602, vol. 936, 1., 4, 11.

⁴⁵ HRDAZD, Archivos de Split, ángulo 602, vol. 936 - Libro bollato dei Dazzi del XXX, folio 1, 4.

⁴⁶ HRDAZD, Archivos de Split, ángulo 602, vol. 936, 1., 4, 11.

⁴⁷ FORTIS, Alberto, (1984), 150, 158; NUTRIZIO GRISOGONO, Peter, (1780), 122, 124, 127.

⁴⁸ HRDAZD, Archivos de Split, ángulo 578, vol. 904, 1., 9; ángulo. 602, vol. 936, 1. 10; PERIČIĆ, Šime, (1978), 53.

⁴⁹ ŠEBEČIĆ, Berislav, (2008), 341-377; BULIMBAŠIĆ, Sandi, (2008), 331.- 341.

⁵⁰ CVITANOVIĆ, Vladislav, (1954), 77, 69-107.

construcción de naves con una superficie inferior a 290 m².⁵¹ Se sabe que, en 1825, solo en Trogir (*cantiere*), se construyeron 25 barcos menores y se reparó 1 goleta de 116 toneladas (*riattato*). En 1826, también se construyeron 25 barcos más pequeños y se repararon varios más pequeños.⁵² El astillero de Trogir fue más activo en el área de Split desde 1829-1831. En

ese período, se construyeron 70 barcos en Trogir y se repararon 25 barcos de varios tamaños. A modo de comparación, en el mismo período, se construyeron 45 barcos y se repararon 46 en Split. En cinco astilleros, tantos como había en ese período, se emplearon más calafateos, mientras que el número de otros trabajadores dependía de los pedidos, es decir, de la cantidad de trabajo. Además, en el período de 1838 a 1842, el mayor número de barcos también se construyó en los astilleros de Trogir. Se construyeron 54 veleros de varios tamaños. Entonces, se construyeron hasta veinte barcos de vela con una capacidad de carga de 3 a 13 toneladas anualmente, mientras que se repararon el mismo número. En 1833, había 5 astilleros en Trogir, propiedad de Petar, ¿Nikola y Petar (el segundo) Nikolić (? , probablemente Petrić, no Nikolić), los hermanos Antun y Tade Katalinić y Teodor Koščina. La mayoría de los constructores navales se registraron en Trogir en 1841 - 13, en años posteriores solo 5-6.⁵³ El Catastro de Francisco I de 1830 nos trae los datos sobre la construcción naval de Trogir; registra los astilleros, constructores navales y capitanes de barcos de Trogir. El registro de 1831 enumera las ocupaciones marítimas y los oficios de construcción naval de Trogir: marinero (marinajo), capitán de barco (capitano), andamio (traghettereiere), constructor de barcos y montador (Cattalinich Matteo está registrado como *conciatore di barche, Allegretti Matteo costruttore di barche, Ciciliani Vincenzo y Giovanni, Coschina Antonio fabbricatore di barche, Cattalinich Matteo, Marino, Giacomo, Domenico, los hermanos Antonio y Tadeo, Petrich Francesco y Petrich Pietro como couriatore di barche*). La construcción naval, como puede verse en el registro, fue realizada principalmente por miembros de las familias Ciciliani, Allegretti, Petrić, Koščina y Katalinić de la isla de Čiovo.⁵⁴ Parte del catastro de Trogir de Francisco I es el informe de evaluación *fiscal Operato dell ' estimo censuario della Città e comune di Traù - 1840*. que, entre otras cosas, registra la dinámica de producción en el astillero Trogir (*La industria viene esercitata col barche di grande e piccolo cabottagia, di cui parlando delle prime havvi: 1 scuner, 7 pieleghi, quindi di piccolo cabottagio, 4 brazzere, 4 leuti e 22 gaette.*), y la prosperidad del comercio nacional e internacional con Trieste, Venecia, Apulia, Rijeka, Senj, Zadar y Split.⁵⁵

A mediados de la cuarta década del siglo XIX, las autoridades provinciales del siglo XX vieron la insuficiencia de fomentar la construcción naval. Una de las medidas para

⁵¹ TUDOR, Gordana, (2009), 7.

⁵² PERIČIĆ, Šime, (1977), 574.

⁵³ PERIČIĆ, Šime, (1977), 578.

⁵⁴ BENYOVSKY, Irena, (2005), 32, 35-36, 44, 46, 47-48.

⁵⁵ BENYOVSKY, Irena, (2005), 15.

la realización de esa idea fue la reducción o eventual abolición de derechos o gravámenes sobre todo el material necesario para construir barcos, como fue el caso de los puertos libres de Venecia y Trieste. Todo el mundo sabía que en Dalmacia se estaban construyendo barcos de madera buenos y sólidos. Sin embargo, las donaciones a este material fueron bastante

grandes. El gravamen total de material importado para la construcción de un barco de 100 toneladas ascendió a la cantidad de 288 fiorina, lo que encareció la construcción. El material de madera se adquirió en Rijeka y los materiales metálicos en el extranjero: hierro en Turquía, plomo y cobre en Venecia, velas en Ancona y Venecia, infierno en Turquía, alquitrán en Šibenik y cuerdas en Split. Así, el decreto del 15 de octubre de 1834 anunció la reducción de los derechos de aduana sobre la importación de madera y todos los demás materiales necesarios para la construcción y equipamiento de los barcos en Dalmacia. Posteriormente, el arancel aduanero sobre la importación de material textil para equipo de barco - cuerdas, lino y columnas - también se redujo del 25 al 12,5 por ciento en cuarentenas. En 1846, la importación de anclas, cadenas, elevadores y cobre quedó exenta de derechos de aduana.⁵⁶ Así, por la importancia de su trabajo, los constructores navales de Trogir en ese momento disfrutaban de la libre importación de todo lo necesario para equipar los barcos. Se importaron principalmente de Trieste.

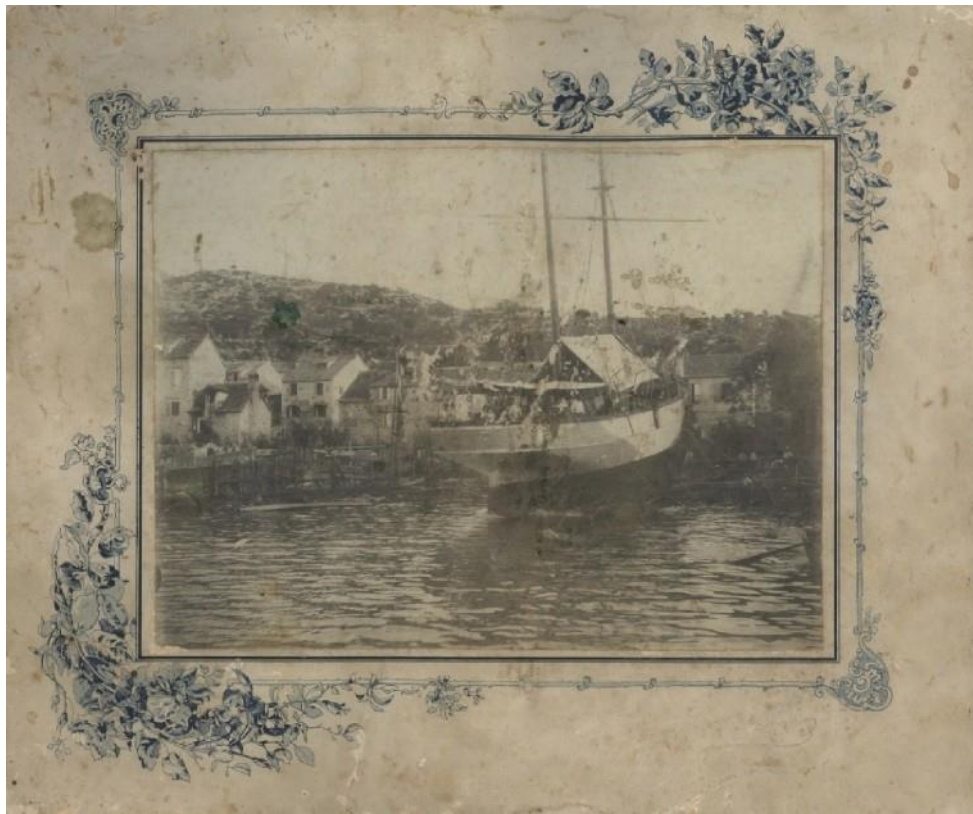


Foto 1. Astillero Košćina

⁵⁶ PERIČIĆ, Šime, (1977), 577.

En Trogir, en 1855, con el fin de promover la construcción naval y los asuntos marítimos, se fundó una sociedad de construcción naval y de armadores (Sociedad Marítima en Trogir). Sin embargo, debido a los desacuerdos entre los fundadores y el gobierno, es decir,

debido a su solicitud de fusionar la sociedad Trogir con la sociedad recién fundada en Split, la sociedad marítima de Trogir fracasó.⁵⁷

A mediados del siglo XIX tres astilleros operaban en Trogir (Katalinić, Koščina, Petrić), que construían y reparaban trabacles, veleros de carga, gajeta, barcos de pesca y otros barcos de madera más pequeños. En cada uno trabajó un astillero, el dueño del astillero y un total de 30 calafateadores. Este número de trabajadores aumentó con el tiempo en función del volumen de trabajo. A modo de comparación, al mismo tiempo en los astilleros de la zona de Split trabajaban de 14 a 30 trabajadores, y en Trogir de 33 a 120 trabajadores.⁵⁸ En la década de 1960 del siglo XIX, los os astilleros de Trogir han mejorado la tecnología del trabajo. Desde 1870, se han construido veleros con una capacidad de carga de hasta 40 toneladas. Luego comenzaron a construirse pequeños barcos de madera. En los astilleros y “škveros” de Trogir durante el siglo XIX sólo se construyeron todavía barcos de madera. El más grande fue el astillero de la familia Katalinić, que hasta 1874 estuvo ubicado en Lučica en Čiovo. Ante Katalinić fundó entonces un astillero junto a la fortaleza Kamerlengo, donde trabajó hasta el año 1888, cuando lo vendió a dos proto-constructores navales, Nikola Cicilijani e Ivan Strojan, que permanecieron en su propiedad hasta el año 1905. De 1879 a 1908, se construyeron o repararon 500 veleros y 65 vapores en ese astillero. En el astillero del sucesor de Nikola Petrić de 1871 a 1884, se construyeron o repararon 218 barcos, y en el astillero de los hermanos Koščina de 1871 a 1908, hasta 465 barcos diferentes.⁵⁹ Al mismo tiempo, varios astilleros más pequeños operaban en Trogir, principalmente reparando los barcos más pequeños: Pjerotić, Cindre, Lubin, Paladini y uno municipal. El terreno en el que se encontraban ha sido parcelado y en ellos están apareciendo nuevos constructores navales: Frane Bilić, Nikola Ciciliani, Frane Kalebota, Ivan y Ante Katalinić, Ivan Petrić y Vicko Stella. La lista de barcos en su mayoría reparados en sus astilleros se ha conservado sólo desde 1892 hasta 1907: desde el 1 de XI de 1892 al 31 de octubre de 1893. 3 barcos de 28 toneladas de capacidad de carga; 1893-1894 7 de 17 toneladas; 1894-1895 14 de 25 toneladas; 1895-1896 18 de 37 toneladas; 1896-1897 21 barcos de 55 toneladas; 1897-1898 21 barcos de 65 toneladas; 1898-1899 32 de 64 toneladas; 1899- 1900 19 de 45 toneladas; 1900-1901 25 de 53 toneladas; 1901-1902 18 de 53 toneladas; 1902-1903 25 de 65 toneladas; 1903-1904 22 de 58 toneladas; 1904-1905 20 de 45 toneladas; 1905-1906 10 de 61 toneladas; 1906-1907 22 de 59 toneladas; y 1907-1908 25 barcos de 65 toneladas.⁶⁰

⁵⁷ KEČKEMET, Duško, (1988), 89-103.

⁵⁸ BULIĆ, Ante, (1988), 60.

⁵⁹ PERIČIĆ, Šime, (1980), 1161.

⁶⁰ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909), 62.

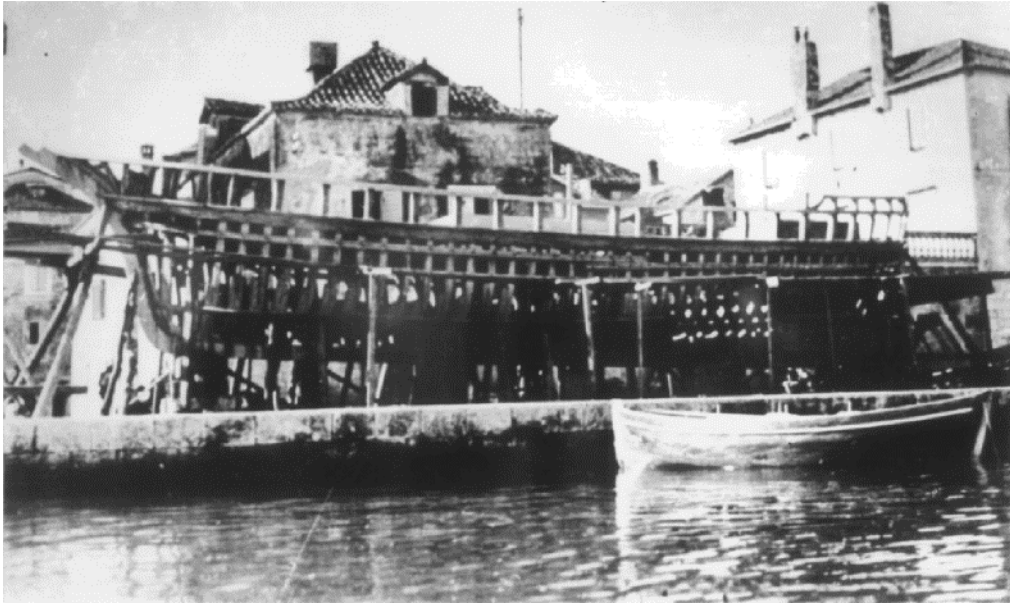


Foto 2. Astillero - astillero Katalinić

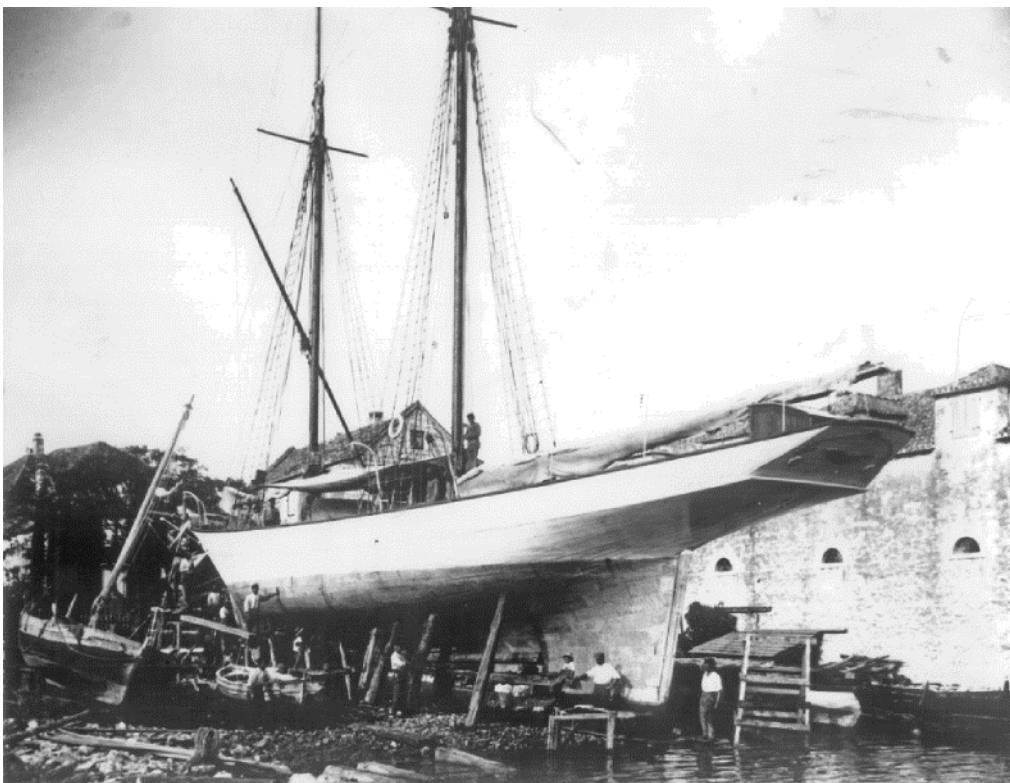


Foto 3. Astillero - astillero Koščina

En la segunda mitad del siglo XIX, en el período de 1850 a 1899, había 43 constructores navales locales y un inmigrante operando en Trogir. Durante ese tiempo, se registraron los siguientes constructores navales: “Bacci dicho Chiosa Andeo y Marin Anđela, Bilic dicho Panighello Andrija Lovre y Lovro, Carevićdicho Senialo Mato Vicka, Cibola Carlo de Sebastian - Dolo, Ciciliani Nikola de Ivan, Kalebota dicho Gaća Antun de Antun, Kalebota Bartul y Vicko de Antun, Katalinić Antun, Ignac, Marin y Vicko de Ivan, , Ivan, Ivan y Luka Marinovi, Ivan y Jerolim de Ivan, Jakov de Jerolim, Marin Ivana, Lovro y Jakov Vicka y Vicko Jakova, Koščina Antun, Ivan y Jakov de Teodor, Teodor Vicka, Petrić dicho Rašpada Augustin Frane, Ivan y Natal de Petar , Ivan, Ivan y Nikola de Petar, Petar y Vicko de Augustin, Josip de Petar , Petar de Josip mayor, Josip y Petar de Nikole, Petar mnor de Josip, Stojan (probablemente Strojan) Ivan de Eduardo, Veselić dicho Skaico Mihovil de Antun.⁶¹

Gracias a la revista *Anuario Marittimo*, un anuario marítimo publicado de 1851 a 1913 (1918)⁶², podemos seguir la construcción naval de Trogir con más detalle, aunque a menudo se proporcionaron datos agregados para el área de Split a la que también pertenecía Trogir. Así, por ejemplo, una revista de 1869 afirma que el distrito de Split tenía dos astilleros y ocho astilleros. No fue hasta 1893 que se trajo el número de astilleros (cantieri) y astilleros (squeri) en Trogir. De 1893 a 1904, solo 1 astillero operó en Trogir, de 1905 a 1907, el otro con unos 20 artesanos, 1908-1911. los 6y en 19127 astilleros. Es posible reconstruir el estado de la construcción naval en Trogir en su mayor parte, aunque la marina mercante austriaca enumera solo los veleros de larga distancia, mientras que no hay listas para los buques más pequeños. Analizando las listas de barcos de la marina mercante austriaca, que incluyen, entre otros datos, datos sobre el lugar de construcción (cantieri o squeri), encontramos que en Trogir en 1836 se construyó un viaje costero en peligro largo (G.C.R.) "Xerse", 27 toneladas, propietario Scagnatich Cristofor di Giuseppe de Lastu (capitán Randich Vincenzo Pasquale di Matteo);⁶³ el capitán Tabulov Antonio fu Gerolamo); 1842 peligro del largo viaje costero "Traurino", 18 toneladas, propietario Giuretich Bartolo de Korčula (capitán Giuretich Bartolo); 1848 peligro largo viaje costero "Unione", 37 toneladas, Rossini Vincenzo, Costan Simeone (Šibenik), copropietarios de Bachich Giacomo (Trogir) por 24 quilates (Capitán Perissa Giovanni); 1850 peligro del largo viaje costero "Glorioso Radetzky", 20 toneladas, propiedad de Ponzetta Pietro Tommaso de Postira (Capitán Cerineo Giacomo); 1851 el barco de largos viajes costeros "Giovannino", 17 toneladas, propiedad de Sara Antonio de Zlarin (Capitán Beban Gasparo; en 1867 el capitán es dueño del barco Sara Antonio), en 1852 el barco fue reparado con hierro;

⁶¹ BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1987), 831, 835.

⁶² LOVRIĆ, Mirja, (2008), 10.

⁶³ Anuario Marítimo, (1862), 210.

en 1853, el peligro de largos viajes costeros de 21 toneladas "Figlio VII.", propiedad de Caloper Giovanni de Zlarin (Capitán Caloper Giovanni) .⁶⁴ Se sabe que en los astilleros de Trogir se construyó un tipo de barco de agarre, más pequeño con uno y más grande con dos mástiles.⁶⁵ En Trogir, en el astillero de la familia Kružić (Bagalovi), en Lučica en Čiovo, se construyó una gajeta en 1851 "Victoria", 6,35 m de largo y 2,20 m de ancho (Registro de la Autoridad Portuaria de Split - ST-4714). La gajeta es propiedad de la familia Domić (Ante-Antica Domić) desde 1946, que compró la gajeta a los herederos de la familia de calafateos Kružić. Gajeta navega incluso hoy, le sirve bien al propietario. Hace diez años, el viejo motor *Arona* fue reemplazado por un nuevo Torpedo.⁶⁶ Una de las gajetas más antiguas que se conocen en la costa adriática croata es el gajeta "Perina", construido en 1857, también en Trogir. Fue construido en madera de pino y olivo y es posible que se construyera antes como se indica en el registro de la Autoridad Portuaria de Šibenik o, a juzgar por la ciudad de madera con muchos nudos, se construyó a partir de los restos de un barco más antiguo. El primer propietario de la gajeta fue la familia de Pero Gović de Krapanj, que se dedicaba a la fabricación de esponjas. Tiene 6,30 m de largo, solo tuvo velas o remos durante mucho tiempo, y después de la Segunda Guerra Mundial, la familia Gović instaló un motor. En la década de 1970, se mostró en la película de Vatroslav Mimica "Prometeo de la isla de Viševica" y en pinturas de Zvonimir Mihanović, quien a menudo pintaba motivos de Krapanj. Gajeta se vendió a mediados de la década de 1980 con el nombre de "Ljubica" a la familia Dalibor Glavinović en Split, luego, en 1977, durante un tormentoso sur, se hundió hasta el fondo del puerto de Split en el que estaba amarrado. Afortunadamente, fue rescatada y llevada a tierra. Se sugirió al propietario que en Komiža, según la costumbre local, en la fiesta de St. Nikola prendió fuego a barcos viejos y gastados, les prendió fuego, pero él se negó. En 1998, el Museo Marítimo de Croacia en Split compró una gajeta para su Colección de embarcaciones pequeñas de la construcción naval croata tradicional. Entonces "Perina" dentro de la colección ocupa un lugar destacado como una de las gajetas más antiguas originalmente conservadas y da testimonio de la rica tradición marítima de la ciudad de Trogir y Croacia. Se están llevando a cabo obras de restauración y conservación en la gajeta "Perina" que está inscrita en el Registro del Patrimonio Cultural de la República de Croacia, Lista de Bienes Preventivamente Protegidos.⁶⁷ En 1871 se construyeron en el astillero de Trogir: barcaza "Sviet", 48 toneladas,⁶⁸ y 1870

⁶⁴ Anuario Marítimo, (1856), 95, 123, 131, 134, 198; FIO, Oliver, (1951), 152.

⁶⁵ LUETIĆ, Jozo, (1958); Cf. GLUHONJA, Ivo, (1951) ilustrado por Petar Petrić de Trogir, capitán de un largo viaje con dibujos de veleros. Ver: RADIĆ, Danka, (2011)

⁶⁶ BREŠAN, Joško, (2009), 59.

⁶⁷ Me gustaría agradecer al director del Museo Marítimo de Croacia en Split, Stjepan Loza, y curador Ljubo Radić, quien me advirtió que se quedan con la gajeta "Perina", que se construyó en Trogir, y la asistencia profesional brindada en relación con este barco. Un agradecimiento especial a mi colega, la curadora Gordana Tudor, por su ayuda profesional y sus útiles consejos durante la preparación de esta exposición.

⁶⁸ Anuario Marítimo, (1873), CVI.

(HNQI) "Naprey", 48 toneladas para Puovich Luigi (director Pivceвич Antonio).⁶⁹ En Trogir en 1873 se construyeron 2 barcos, 12 toneladas y 4 barcos, 784 toneladas, y 20 se repararon veleros;⁷⁰ en 1874 1 velero y 4 botes, 58 toneladas, 19 veleros y 2 botes reparados;⁷¹ 1875 1 velero y 6 barcos, 42 toneladas, y 21 veleros, 625 toneladas; 1876 4 veleros y 2 barcos, 78 toneladas, 33 vapores, 819 toneladas reparadas.⁷² En 1876, 4 veleros y 2 barcos, 78 toneladas, fueron construidos en Trogir, 33 vapores, 819 toneladas fueron reparados; 1877. 1 velero y 2 barcos, 13 toneladas, repararon 35 botes, 709 toneladas. Ese mismo año, se construyó en Trogir el barco de madera "Stari Ive", que se ha conservado hasta el día de hoy y se encuentra en Rijeka.⁷³ En 1878, se construyeron 2 veleros y 1 barco de 55 toneladas, 21 veleros y se repararon 3 embarcaciones de 429 toneladas; 1879. 2 veleros, 67 toneladas, repararon 26 veleros, 1 vapor y 6 barcos, 584 toneladas; 1880. 4 veleros y 6 barcos, 56 toneladas, repararon 35 veleros, 2 vapores y 8 barcos, 565 toneladas; 1881. 1 velero y 5 barcos, 35 toneladas, repararon 30 veleros, 3 vapores y 12 barcos, 972 toneladas; 1882. 2 veleros y 8 barcos botes, 140 toneladas, repararon 20 veleros, 3 vapores y 25 barcos botes, 767 toneladas; 1883. 7 veleros y 16 embarcaciones, repararon 19 veleros y 28 vapores (vapora), 791 toneladas; 1884. 1 velero y 11 barcazas, 77 toneladas, repararon 26 barcos y 21 barcazas, 825 toneladas; 1885. 5 veleros y 5 barcos, 26 toneladas, repararon 26 barcos y 2 barcos, 576 toneladas; 1886. 1 velero y 24 barcos, 126 toneladas, repararon 4 barcos y 20 barcaza, 280 toneladas; 1887. 1 velero y 32 barcaza, 149 toneladas, se repararon 17 barcos y 11 barcaza, 569 toneladas. En 1888, en el astillero de Trogir de calafateo Vinko Drušković construyó el velero "Sveti Frane";⁷⁴ en el mismo año, se repararon 14 barcos, 31 toneladas, 9 barcos y 5 barcos, 321 toneladas; 1890. 23 barcos, 117 toneladas, repararon 16 barcos y 24 barcos, 546 toneladas; 1891 1 barco, 17 toneladas, 17 barcos, 60 toneladas, reparado 9 barcos, 180 toneladas y 28 barcos, 136 toneladas; 1892. 18 barcazas, 118 toneladas, y reparado 9 barcos, 256 toneladas; 1893. 16 barcazas, 50 toneladas, repararon 26 barcos, 290 toneladas; 1894. 1 barco, 20 toneladas y 19 barcos, 55 toneladas, reparado 4 barcos, 78 toneladas y 35 barcos, 147 toneladas; 1895. 22 barcos, 147 toneladas, repararon 13 barcos, 350 toneladas y 10 barcos, 55 toneladas; 1896, 21 barcazas, 43 toneladas, repararon 11 barcos, 370 toneladas y 5 barcazas, 32 toneladas; 1897. 24 botes, 64 toneladas, y repararon 14 barcos, 335 toneladas y 11 botes, 50 toneladas; 1898. 25 barcazas, 51 toneladas, repararon 14 barcos, 351 toneladas y 16 barcos, 44 toneladas; 1899. 1 barco y 15 barcos, 85 toneladas, repararon 12 barcos y 19 barcos, 341 toneladas; 1899. 23 barcos, 42 toneladas, repararon 7 barcos, 236 toneladas y 16 barcos, 53 toneladas; 1900. 2 barcos, 27 toneladas y 18 barcazas, 38 toneladas, repararon 11 barcos, 294

⁶⁹Anuario Marítimo, (1871), LXVI.

⁷⁰ Anuario Marítimo, (1874), CXIV.

⁷¹ Anuario Marítimo, (1875), CXIII.

⁷² Anuario Marítimo, (1876), CXXI.

⁷³ ILIJANIĆ, Zoran, (2010), 19.

⁷⁴ I.F.F., (1995) 2, 171.

toneladas y 9 barcazas, 52 toneladas; 1901. 20 barcos, 33 toneladas, repararon 10 barcos, 311 toneladas, 15 barcos, 74 toneladas y 7 barcos de vapor, 263 toneladas; 1902. 17 barcos, 44 toneladas, repararon 2 barcos, 53 toneladas y 7 barcos, 21 toneladas; 1903. 19 barcos, 42 toneladas, repararon 15 barcos, 419 toneladas, 15 barcos, 74 toneladas y 2 barcos de vapor, 44 toneladas; 1904. 24 barcos, 60 toneladas, repararon 17 barcos, 514 toneladas, 15 barcos, 83 toneladas y 4 barcos de vapor, 85 toneladas; 1905. 1 barco, 60 toneladas y 21 barcazas, 46 toneladas, reparado 19 barcos, 61 toneladas, 1 barcaza y 4 vapores, 94 toneladas; 1906. 22 barcos, 62 toneladas, 5 barcos reparados, 140 toneladas; 1907. 22 barcos, 60 toneladas, repararon 16 barcos, 416 toneladas, 6 barcos, 40 toneladas y 4 barcos de vapor, 89 toneladas; 1908. 28 barcos, 66 toneladas, 12 barcos, 255 toneladas, repararon 12 barcos, 255 toneladas, 12 barcos, 95 toneladas y 8 barcos de vapor, 324 toneladas. En el período de 1871 a 1908, se repararon o construyeron 1.620 barcos (incluidos varios barcos de vapor) con una capacidad de carga de aproximadamente 25.000 toneladas en varios astilleros de Trogir. En 1909 se construyeron 20 embarcaciones de 66 toneladas y se repararon 11 embarcaciones de 28 toneladas, 8 embarcaciones de 62 toneladas y 5 vapores de 800 toneladas; 1910. 23 barcos, 63 toneladas, repararon 8 barcos, 211 toneladas, 7 barcos, 53 toneladas y 5 barcos de vapor, 202 toneladas; 1911. 30 barcos, 90 toneladas, repararon 19 barcos, 493 toneladas, 6 barcos, 37 toneladas y 1 vapor, 20 toneladas; 1912 1 barco, 12 toneladas, 35 barcos, 66 toneladas y 12 barcos, 370 toneladas, 9 barcos, 51 toneladas y 4 barcos de vapor, 144 toneladas fueron reparados.⁷⁵ De 1902 a 1912, 37 barcos de vapor fueron reparados en Trogir. ⁷⁶ Revista Anuario Marittimo también trae una lista de varias ocupaciones en el astillero: carpinteros, contratistas, carpentieri o maestri d'ascia, calafati, foratori, segatori, falegnami da sottile, alboranti, velai, cordaiuolli, fabbri marittimi, guernitori, meccanici calli. Cabe señalar que Trogir siempre ha sido un centro de construcción naval más fuerte que un centro de envío. Los naufragios de los astilleros de Trogir fracasaron: los astilleros entraron en crisis y algunos constructores navales, en busca de trabajo, se dispersaron por varias partes del mundo. En el período entre las dos guerras, varios astilleros operaban en Trogir: en 1921, el astillero "San Tome", el astillero Strojjan Ante Ivanov; En 1923, el negocio de construcción naval de Nikola Ivanov y Josip Petrić. ⁷⁷En 1931, se registraron 6 astilleros: el astillero Russo Nikola; Ante Katalinić, el fallecido Ivan; Katalinić Andrije; Katalinić Ante, fallecido Vicko; los hermanos Jozo y Nikola Petrić; y Koščina Todor, el fallecido Ivan. La "Cooperativa de Constructores Navales de Trogir" de esa época también unió a los constructores navales de Trogir (Koščina, Katalinić, Petrić y Russo; el gerente era Ante Katalinić, el subdirector Nikola Petrić), lo que protegió los intereses de los constructores navales de Trogir. Antes de la Segunda Guerra Mundial, la situación en los astilleros de Trogir no era envidiable. Había siete pequeños astilleros: los hermanos Koščina, Katalinić, Russo y Strojjan, que construyeron barcos más pequeños, barcos de pesca,

⁷⁵ Anuario Marítimo, (1876-1912)

⁷⁶ FIO, Oliver, (1961), 178.

⁷⁷ HRDAST, 91 TOK, esquina. 135, manualidades libres SPR / OTSS-9

barcos deportivos y similares, y repararon barcos más grandes, brazaletes y trabacles y solo en madera.⁷⁸La guerra y la ocupación dieron el golpe final a la supervivencia de los astilleros de Trogir: los astilleros. Mientras que algunos están colapsando o cerrando debido a las tormentas de la guerra, el más desarrollado, el astillero Strojan, es alquilado por los italianos para sus propias necesidades.

A pesar de una larga tradición milenaria, la construcción naval de Trogir en la historiografía no está suficientemente iluminada y valorizada, aunque la mayor contribución a la historia de la construcción naval de Trogir a través de los siglos se dio al principio, un digno hombre de Trogir del siglo XX, farmacéutico, conservador y publicista Roko Slade-Šilović (1872-1944) en *Nekojim crticama iz narodnog gospodarstva u Trogiru* (Algunos bocetos de la economía nacional en Trogir (Dubrovnik, 1909). Por lo tanto, traté de complementar sus hallazgos con nuevos datos que descubrí con mi última investigación de campo y de archivo de colecciones privadas de los herederos de los constructores navales de Trogir. Gracias a la amabilidad de algunos, les traigo toda una serie de información nueva sobre la tradición de la construcción naval de Trogir.



Foto. 4. Škver Koščina

Astillero - škver Koščina es uno de los astilleros más importantes de Trogir. Estaba ubicado en la isla de Čiovo. Se mencionó por primera vez a principios del siglo XVI.⁷⁹ La literatura afirma que

⁷⁸Recuerdo NOVAK, Mijo, (1984), 34.

⁷⁹ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909), 62-65.

es un género Košćina, originario de Grecia, probablemente en el siglo XVIII se trasladó a Dalmacia, a Trogir, y luego una rama del género se trasladó a Split.⁸⁰ Sin embargo, la familia Košćin se registró en Trogir desde el siglo XVII.⁸¹ Los miembros del género se han involucrado tradicionalmente en la construcción naval durante siglos. También se mencionan como calafateos en Split en 1831. El astillero "Košćina", de pequeña capacidad artesanal, operó en Split hasta principios del siglo XX.⁸² Cabe señalar que el primer astillero conocido de Split fue también el astillero del constructor naval de Trogir Dinko Ivanko (1859-1923).), quien abrió por primera vez un pequeño astillero en Bol en la isla de Brač. Trabajó allí hasta 1887, cuando se mudó a Krilo Jesenice cerca de Split. En 1889 se trasladó a Split donde inicialmente se dedicó a la carpintería, luego en 1890 construyó un astillero en la parte este del puerto de Split.⁸³ Según la tradición, en el siglo XVIII, vivían en Trogir, tres hermanos del constructor naval Košćina, lo que se confirma con una losa de piedra construida en la fachada norte de su casa natal en Čiovo, no lejos del astillero donde trabajaban. En la placa está grabada la figura de la Madre de Dios de Loreto, y debajo de ella hay tres martillos con tres manos. En la parte inferior de la placa aparece la inscripción: *FRATELLI COSCHINA*. Esta placa fue traída, a su regreso de la peregrinación, por su hermano mayor Vicko en 1750. Sus descendientes se trasladaron a Zadar, Trieste y Split, pero en todas partes se distinguieron como excelentes constructores de barcos y marineros. Nikola Košćin, conocido como un astuto maestro constructor naval, también es mencionado por el historiador Ivan Katalinić. Sotto la direzione di Nicolò Coschina, che colla pratica soltanto aveva portato quest 'arte a grado tale da far accorrere nazionali ed esteri, e che dopo la sua morte perdette la celebrità, ed i lavori.⁸⁴ Después de la muerte de Nikolina, sus herederos Tudor, Ivan y nuevamente Tudor, el propietario posterior (los apellidos Tudor e Ivan se repitieron a menudo), preservaron y mantuvieron su astillero a pesar del creciente declive de la construcción naval en nuestro país. Grandes barcos y galeras venecianas fueron construidos y reparados en su astillero para armadores venecianos, y más aún por barcos mercantes domésticos para las familias marítimas y mercantes de Trogir Ivčević, Guidotti y Kalebotta. El astillero de Košćina empleaba a unos 50 trabajadores. Construyeron barcos nuevos y al mismo tiempo repararon barcos viejos. Aunque la mayoría de los datos sobre el astillero de Košćina data del siglo XIX, se menciona en el siglo XVIII. En 1741, el príncipe de Trogir ordenó a la gente de Lukšić que talara los robles de su arboleda para la construcción de un puente en Trogir bajo la supervisión del calafateo Košćina de Trogir. Al año siguiente, la gente de Lukšić tuvo que para las

⁸⁰ TUDOR, Gordana, (1909)

⁸¹ BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1993), 111; BEZIC-BOZANIC, Nevenka, (1996-1997), 345; BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (2002), 115.

⁸² Para más detalles sobre el "astillero de Košćina", ver: TUDOR, Gordana, (2009), 9-11.

⁸³ Para más detalles sobre el astillero Ivanko, ver: TUDOR, Gordana, (2009), 11-14.

⁸⁴ KATALINIĆ, Ivan, (1841), 231.

necesidades del astillero de Trogir para cortar 62 polos.⁸⁵ En la biblioteca Garagnin-Fanfogna en el Museo de la Ciudad de Trogir se mantuvo un diario de barco de una bracara de 1760, construida en Trogir por Antonio Koschina, y utilizada por Antonio Ostoich y Matia Scacoz (1760). *Libro della brazzera fabricata qui in Traù dat ... Antonio Koschina, e dana a navigare a ... Antonio Ostoich, et Matia Scacoz per i / traghetto* .⁸⁶ A finales del siglo XVIII , el proto Antun Koščina vendió "kopanj" a un armador de Ulcinj, un súbdito turco por diez liras. Proto Vicko Koščina construyó un gran barco en 1781 para los hermanos Kalebotta y Julijo Paitoni, 160 barriles Candian de capacidad de carga (el comandante del barco era Petar Kalebotta). El constructor naval Vicko Koščina tuvo que obtener un permiso especial por escrito de las autoridades venecianas centrales para esta empresa, como se puede ver en el documento de pergamino de 1781 / *cinque Savii* alla Marcanzia, emitido durante la época del dogo veneciano Pavle Raineri. El documento también es un testimonio de la buena reputación de que gozaba este astillero.⁸⁷ En 1799, Alvise Micheli Vitturi firmó un contrato con el constructor naval Ante Koščina de Trogir para la construcción de una gajeta de 18 pies (para el transporte de pasajeros y mercancías desde Kaštela a Trogir). Koščina tuvo que completar la gajeta en febrero de 1800. Parun Ante Ivčević de Kaštel Štafilić, vendió un barco que estaba en construcción en el astillero Ante Koščina, para saldar una deuda de 100 ducados Grga Aranzi de Kaštel Novi.⁸⁸ Stjepan Kamilov de Kaštel Kambelovac firmó un contrato con el Maestro Ante Koščina para la construcción de una gajeta de 25 pies de largo, con proa de proa a popa, timón con equipo, por 28 ducados. El precio incluía un barco viejo tomado por Koščina. El maestro Ante se comprometió a completar la gajeta antes del 20 de enero de 1802, y si no la completaba, a pagar todos los gastos en que pudiera incurrir debido a la demora.⁸⁹ El catastro de Francisco I de 1831 registra el squero de Koščina Ante Teodora ("Coschinna Antonio"), que estaba ubicado en la isla de Čiovo, y se extendía sobre un terreno de 168 racimos.⁹⁰ En él se construyeron barcos para Pučišće, Sutivan, Bol, Vis, Baška y Split, así como barcos más pequeños para nuestros pescadores e isleños. Parece que el astillero tuvo mucho trabajo y pedidos, pues en septiembre de 1877 una máquina excavadora limpió la mandrágora allí para aumentar el espacio operativo. En ese momento también se construyó en el sitio una mula de 35 m de largo y 4 m de ancho, lo que provocó que la familia discutiera con sus vecinos durante mucho tiempo.⁹¹ Se han conservado

⁸⁵ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001 KATALINIC, Ivan, (1841), 231, OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001), part. Yo, 489.

⁸⁶ El diario del barco se registró en el libro de inventario de la biblioteca Garagnin-Fanfogna, pero lamentablemente no lo encontramos en la biblioteca.

⁸⁷ HRDAZD, Archivos de Split, esquina. 578, vol. 906 - Vacchetta delli cinque dazii di Traju, 1.5.; PERIČIĆ, Šime, (1978), 39.

⁸⁸ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001), parte II, 607.

⁸⁹ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001), parte II, 607.

⁹⁰ HRDAŠT, 152 K.O. Trogir; y klafter (orgia o agarre) = 1,896 m

los datos sobre los barcos construidos y reparados en el astillero de Košćina entre 1871 y 1908. Según estos datos, cerca de 500 barcos (482) fueron construidos y reparados en el astillero de Košćina.⁹² Desde 1892, el trabajo en el astillero ha ido disminuyendo, por lo que en 1905 solo se construyeron 3 barcos de 52 toneladas.⁹³ El propietario del astillero se dirigió en vano a la gestión del arsenal en Pula y al gobierno naval en Trieste, pidiéndole que recibiera órdenes para la construcción y reparación de buques estatales, como se suele dar a otros astilleros de Trieste y Pula. Nunca recibió órdenes. A finales del siglo XIX y principios del XX, la plaza fue administrada por el propietario Todor (Tudor) Košćina, el difunto Ivan (Trogir, 6 de septiembre de 1869 - Trogir, 16 de junio de 1957). Debido a la crisis económica que afectó a toda Dalmacia, incluido Trogir, Todor se fue a Sudamérica "por un tiempo" y trabajó durante algún tiempo en los astilleros de Mihanović en Buenos Aires.⁹⁴

A su regreso a Trogir, trabajó con una docena de trabajadores calificados, más en reparaciones que en la construcción de nuevos barcos. El difunto Ignatius emitió un certificado a Marin Geić de que había trabajado en su astillero en 1918. En el astillero de Košćina, se botó un barco en 1912 "Tomislav", propiedad de Lazanea de Jelsa, en 1914 se construyó el barco "Mariška" para el propietario Riboliiz Milne.⁹⁵ Certificado de pago de fianza para aklapeteiz1921. Es un testimonio que los klapets se construyeron en el astillero Košćina ("maon para colmillos y otros materiales que un rastrillo o kavafang cavan").⁹⁶ En el astillero de Košćina también se construyó uno de nuestros yates deportivos más bellos y rápidos, el cúter "Magina" para el propietario, el asesor A. Pavlović de Split. El proyecto de este barco se hizo en Inglaterra.⁹⁷ El Astillero Košćina, propiedad de Teodor Košćina, fue registrado nuevamente en el nuevo estado del Reino de SCS / Yugoslavia el 18 de junio de 1931 (Firma 505/31).⁹⁸ El hijo de Todor, Ivan (Trogir, 20 de mayo de 1909 - Split, 17 de febrero de 1941) también trabajaba en el astillero, también constructor de barcos, que murió en febrero de 1941 a la edad de 3.⁹⁹ Así, con la muerte de Ivan, el linaje de Todor Košćina, el propietario del astillero, se extinguió. La prematura muerte de su único hijo, los torbellinos de la guerra y la vejez de Todor fueron las razones por las que el astillero Košćina comenzó a cerrar un poco. Durante la Segunda Guerra Mundial, el astillero no funcionó porque los materiales y herramientas del astillero fueron saqueados y dañados por el bombardeo.

⁹² SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909), 63-64.

⁹³ DIBUJOS, (1950), 370.

⁹⁴ LAKATOŠ, Joso, (1923), 64.

⁹⁵ Archivos de la familia Košćina. Aprovecho esta oportunidad para agradecer a la Sra. Teodora (Tei) Beader (nee Košćina), a su hijo Nebojša Beader ya su hermana, la Sra. Vjekoslav Britvić. Košćina por cortesía al proporcionar información sobre la familia Košćina y asignar artículos para exhibir en la exposición.

⁹⁶ VIDOVIĆ, Radovan, (1984), 215.

⁹⁷ De nuestra navegación, Adriatic Guard, 7/1928, 216.

⁹⁸ HRDAST, Registro de empresas, Reg. A III Split, 8PR / OTSS-20

⁹⁹ Ivan fue árbitro de fútbol, jugador y presidente (1934-1938) de NK" Slaven "en Trogir. Véase: GIZDIĆ, Jurica, (2007), 247.

Del informe de 30. IV. En 1945, se puede ver que el astillero estaba casi quebrado. El propietario Todor comfort trabajó en él durante 76 años y solo realizó reparaciones menores en embarcaciones pequeñas. Desde la liberación hasta el 30. VI. 1945 Solo se repararon 3 barcos más pequeños en el astillero para las necesidades de los pescadores. Este astillero, reconocido antes de la guerra, quedó completamente inactivo por falta de mano de obra, el astillero podría haber podido funcionar si hubiera personas y los materiales necesarios. Sin embargo, gracias a los modestos archivos conservados por los herederos del hijo de Todor, Ivan, es decir, la hija de Ivan, la Sra. Teodora (Tea) Beader, nacida Koščina y su hijo Nebojša Beader, nos enteramos de que Todor Koščina trabajó hasta su muerte en 1957. Por la decisión de la comisión de guerra daños causados por bombardeo y saqueo de herramientas y materiales del astillero Koščina, de 17. XI. En 1945, Todor probablemente recibió algunos fondos para reconstruir su astillero. Entre otros documentos en los archivos de la familia (por ejemplo, la sentencia del Tribunal de Distrito de Trogir sobre la propiedad de la parcela del edificio 27/1 en la disputa entre Koščina Todor, Josip y Andrija el fallecido Ivan, Trogir, el 12 de mayo de 1933, y documentos sobre la disputa que Todor Koščina llevó contra Fábrica de parquet y aserradero d.o.o. en Karlovac, 1940) en los que se encuentra: estimación de costos y apriete y reparación del barco "Mali Ivo" propietario el capetáan Mate Vuković y su hermano Ivan del difunto Stipe de Krilo Jesenice; especificación del impuesto sobre las ventas de productos: reparaciones realizadas en los barcos por Todor Koščina (Trogir, 11 de julio de 1950); nota a la empresa pesquera "Lubin" por la reparación y estiramiento de la leuta "Triton" (Trogir, 23 de agosto de 1950, 10 de abril de 1952);¹⁰⁰ estimación de costos para el estiramiento y reparación de la lancha a motor "Jadran" para la Cooperativa Vonistari de Pescadores (Trogir, 11. VII. 1951, 5.III. y 5. IX. 1952); nota de consumo a la Cooperativa Vonistari de Pescadores para buques no desarrollados (Trogir, 10 de abril de 1951, 5 de abril y 21 de mayo de 1952); declaración de gastos para la Cooperativa de Pescadores de Seget y para el estiramiento de grandes leutess (Trogir, 14 de mayo de 1952); nota de pago a la Cooperativa de Pescadores de Seget por la necesidad de estirar el barco (Trogir, 10 de febrero de 1952 y 12 de julio de 1952); nota de gastos para la ampliación del buque "Lubin" (Trogir, 3.XII.1952.); cuenta para dibujar una leuta al constructor del sitio de construcción 150 (Trogir, 20.IX. 1953), estimación de costos para el estiramiento y reparación de embarcaciones a motor (Trogir, 1.X, 1953); declaración de gastos de estirado y reparación de leutes grandes y pequeños y nota a la Cooperativa de Pescadores de Šolta por estirar una lancha a motor sin fecha. La lista de salarios también se ha conservado, pero, lamentablemente, sin fecha, de la que nos enteramos de que los maestros trabajaban en el astillero de Koščina: Augustin, Andre, Ivo, Nikola Russo, Injaci Russo, Marin Geić, Ivan Gabre, Vicko Stela, Dinko Miše, Toma Radić, Mijo Slade, Bože Elez y Lovre Guina.¹⁰¹ El astillero Koščina dejó de existir físicamente en la década de 1970 cuando fue adoptado

¹⁰⁰ Probablemente sea un leuta "Triton" que pertenecía a una familia multifamiliar (Radić y Miša) en Okrug Gornji.

¹⁰¹ Familia de archivo Koščina

la decisión de las autoridades competentes de construir una carretera a Slatina, por lo que se llenó la bahía donde el astillero realizaba su actividad.



Foto 5. Todor Koščina, constructor naval

Una parte especial de la colección de la familia Koščina consiste en fotografías del astillero Koščina, sus propietarios (álbumes familiares) tedioalata de este astillero una vez conocido: bocel, škvara cota, bužarjola, cincel (lito), viola (N ° 0105), llave inglesa, mehnomariner Joh.weiss sohn. Wien. Parte de las herramientas fue comprada por el Museo Marítimo de Split en 1956 (macola, verano para pisar, hacha, compás, taladro y martillo para cargar el encofrado).

Škver Katalinić y el género Katalinić se mencionan por primera vez en el XVII. siglo. Los nombres Mato, Ivan y más tarde Marin se usaban a menudo en la familia.¹⁰² Numerosos miembros de esta familia ramificada se dedicaban principalmente a la navegación, la construcción naval y la pesca. Se han distinguido especialmente como excelentes constructores navales, que se dedican a la construcción naval desde mediados del siglo XVII. siglo hasta nuestros días. El maestro más viejo Mato se menciona entre 1651.

¹⁰² Sobre los miembros de la ramificada familia Katalinić registrados en Trogir en la segunda mitad del siglo XVIII, véase: BEŽIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1993), 113. BEŽIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka (1996-1997), 344-345. BEŽIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (2002), 113-114.

y 1694.¹⁰³ Mastestro-proto Mate Katalinić vendió un barco a un comprador desconocido por 200 liras en 1718, luego una otra bracara por 240 liras.¹⁰⁴ Se sabe que los Katalinić trabajaron alrededor de 1750 en un astillero en Cape San Cipriano (Cubriano). Más tarde, un descendiente de la familia Katalinić construyó un astillero en el terreno "Lučica", que luego se rellenó, y la casa Katalinić-Rubignoni se construyó en ese terreno en 1880. En 1831, el astillero de los hermanos Katalinić Cattalinich fratelli, fabricante fue registrado en el catastro de Francis I. di barche en Lučica en Čiovo (squero coppedo kat. čest. 264).¹⁰⁵ El otro miembro de la familia Katalinić construyó su astillero en un terreno cerca de la casa Ivčević, también en la isla de Čiovo.), quien luego fundó un nuevo astillero bajo los muros de la fortaleza de Kamerlengo. Vicko fue el propietario del astillero hasta 1888, cuando lo vendió a dos protoconstructores navales: Nikola Cicilian e Ivan Strojjan, propietarios del astillero hasta 1905. En este astillero fue construido y o reparado entre 1879 y 1908 cerca de 500 barcos con 9571 toneladas y 65-70 barcos de vapor. En un año dado, se construirían de 15 a 35 barcos y barcos de vapor en él. Pero en el astillero Katalinić desde el 1 de noviembre de 1879 hasta el 31 de octubre de 1880, se construyeron 17 barcos, 111 toneladas y 1 buque de vapor; 1880-1881 15 barcos, 270 toneladas; 1881-1882 14 barcos, 224 toneladas; 1882-1883 15, 111 toneladas; 1883-1884 16, 121 toneladas; 1884.- 1885. 24, 510 toneladas; 1885-1886 14, 197 toneladas; y 1886-1887. Antes de la venta del astillero 22 barcos, 282 toneladas y 1 buque de vapor.¹⁰⁶ Un tercer miembro de la familia Katalinić fundó un astillero cerca del puente Čiovo. Marin Katalinić (1828-1918) y su hijo Ivan (1860 - 12 de enero de 1926) trabajaron en este astillero. Ivan y Marin, durante el tiempo en que la administración austriaca estaba construyendo la costa en Čiovo, pagaron la construcción de una grada para botar y remolcar barcos, "liana". En 1897, Ivan construyó el barco "Marco Polo". Ivan compró una casa junto al astillero de Čiovo, cerca del puente de Čiovo, donde todavía viven sus herederos. Junto a la casa había un cuartel donde se construían barcos. Un cuarto miembro de la familia Katalinić, probablemente Tadija Katalinić, se mudó a la ciudad y comenzó a trabajar bajo las murallas de la ciudad, cerca de la iglesia dominicana, asumiendo el control del astillero del astillero Nikola Petrić. Después de la muerte de Tadija, su primo y heredero, el Dr. Ante Katalinić, lo alquiló nuevamente a la familia Petrić, a Petar Petrić, del difunto Josip, de 1871 a 1887.¹⁰⁷ En los astilleros de Katalinić, se construyeron y repararon los barcos de hasta 38 metros de eslora, buques de vapor en madera y en hierro. Pero cuando no había trabajo, los constructores navales fabricaban cofres de madera en los que las mujeres guardaban su "dote", reparaban techos, puentes, realizaban diversos trabajos "maranguanes". Otros miembros de la familia Katalinić se trasladaron a

¹⁰³ BEZIĆ-BOŽANIĆ, Nevenka, (1993), 113.

¹⁰⁴ PERIČIĆ, Šime, (1978), 38.

¹⁰⁵ BENYOVSKEY, Irena, (2005), 47.

¹⁰⁶ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909), 60.

¹⁰⁷ DIBUJOS, (1950), 379.

Kaštela y Split y de allí a Makarska y Rijeka, donde también se distinguieron como excelentes constructores navales. El constructor naval Katalinić, con su conocimiento y diligencia, hizo

una gran contribución al desarrollo del astillero de Rijeka.¹⁰⁸ Los Katalinić de Kaštel Stari y de Kaštel Novi que se dedicaban a la navegación se mencionan en el siglo XVII. En 1688, Stjepan Katalinić demandó a los habitantes del pueblo de Slatina en Čiovo por robar el equipo de su cuñado, que encalló cerca de Slatin.¹⁰⁹ A finales del siglo XVIII. siglo (1799) los hermanos Mate y Pave Katalinić vendieron a Domjan Alfirević la sexta parte de la mula "muelle" que utilizaron con otras familias Katalinić en Kaštela. ¹¹⁰ En 1800, el constructor naval Nikola Katalinić de Trogir construyó al difunto Ignacij de Kaštel Lukšić, un hermano llamado "Sanšpiro ", de 25 pies de largo, siete pies de ancho y tres pies de alto, con un mástil, que transporta unas tres toneladas. En el mismo año, el comerciante de Split Dominik Ferancini lo vendió por 3.000 d. liras a Mato Franić, quien se comprometió a pagar dicha cantidad en cuatro cuotas iguales en cuatro años, una bracara recién construida en el astillero de Nikola Katalinić.

Pero durante ese tiempo, Ferancini debe estar a su servicio durante la cosecha o alguna otra necesidad. Los hermanos Paruni Mate y Špiro Franić, el fallecido Ignacij, vendieron al mismo tiempo por 88 ducados la bracara "San Ante Padovanski" con velas y equipo, vapores a Šimo Bašić y Juraj Devčić de Senj.¹¹¹ El hermano de Vicko Katalinić se mudó a Budapest y también construyó barcos allí. Mate Katalinić tenía a principios del siglo XIX en Split, un pequeño astillero en la parte este del puerto de Split.¹¹² Probablemente fue el maestro Matija Katalinić de Trogir quien el 7 de septiembre de 1807 solicitó al general Marmont permiso para construir un astillero en Split, ya que no era posible construir o reparar un barco en la ciudad en ese momento y los armadores de Split tenían que ir a los astilleros de Trogir y Korčula o al de Milna en la isla de Brač. Matija propuso a Marmont que se le asignara un terreno de 70 x 48 pies venecianos en la costa, en el área de Lučac, debajo de la iglesia de San Petar, propiedad de la fraternidad del mismo nombre. Al hacerlo, se comprometió a equipar el astillero a sus expensas para la reparación y construcción de barcos con una capacidad de carga de 2.000-3.000 antiguos venecianos.¹¹³ En 1887, Jakov Katalinić fundó un astillero en Zadar.¹¹⁴

En 1931, el 26 de mayo, se registró el astillero del fallecido Ivan Katalinić (Firma. 410/31); 18. VI. 1931 astillero de Andrija Katalinić, fallecido Vicko (Firma 491/31); y 18. VI. 1931 astillero de Ante Katalinić,

¹⁰⁸ ERCEG, Ivan, (1960), 390-391.

¹⁰⁹ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001), parte I, 346.

¹¹⁰ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001), parte II, 603.

¹¹¹ OMAŠIĆ, Vjekoslav, (2001), parte II, 607.

¹¹² KEČKEMET, Duško, (1988), 89-103.

¹¹³ MISCELANEA I, Archivos del Estado de Zadar, 1949, 76-77; TUDOR, Gordana, (2009), 4.

¹¹⁴ HRDAZD, Archivos del Municipio de Zadar. Libro de registro de la empresa, vol. II., No. 687.

PERIČIĆ, Šine, (1988), 801.

del difunto Vicko (Empresa 492/31) ¹¹⁵ Así, en ese momento había tres astilleros del género Katalinić en Trogir. No tenemos datos sobre sus actividades hasta finales del II. guerra Mundial. Del informe hecho tres meses después, el 31 de junio de 1945, nos enteramos de que el trabajo en este astillero desde la liberación hasta el momento de la elaboración del informe

se dividió en dos fases, hasta enero de 1945, cuando el astillero fue dirigido por el propietario, y posteriormente trasladado al régimen del Comité Distrital de Liberación Popular (NOO) - Trogir, debido a que el propietario Ante Katalinić murió de tétanos a finales de febrero y su sucesor no estaba en Trogir. Los trabajos mensuales de reparación de buques averiados en este astillero se realizaron de la siguiente manera: 1. I. se repararon 3 barcos de pesca; 2. II. 4; 3. III. 6; 4. IV. 7; 5. V. 7; 6. VI. 3 barcos de pesca. Este astillero permaneció bajo la dirección del Comité Distrital de Liberación Popular (NOO) porque era necesario reparar varios barcos más. De un informe elaborado tres meses después, el 31 de agosto de 1945, nos enteramos de que el astillero fue desmovilizado por el Comité Distrital de Liberación Popular (NOO) en Trogir y se dejó a la libre iniciativa. El hijo del propietario fallecido todavía estaba en el ejército en ese momento y se le pidió que lo liberaran para que pudiera seguir trabajando en el astillero. El astillero aún contaba con máquinas y herramientas de trabajo para las que no había personal profesional para ponerlo en marcha, lo que habría contribuido significativamente a la reconstrucción de la flota destruida en el rart.¹¹⁶ Ante Katalinić (17 de octubre de 1897-25 de febrero de 1945) estudió construcción naval con su padre, también constructor naval Ivan Katalinić (1869-1926), entonces en Korčula. Sin embargo, como carecía de conocimientos teóricos, se educó en Malfeta, cerca de Bari, en Italia, por lo que fue uno de los pocos diseñadores y constructores navales educados en Trogir. Cabe señalar que allí aprendió a trazar, diseñar y construir; también conocía bien los materiales utilizados en la construcción del barco. Los mejores son alerce, roble y pino para una parte del barco bajo el mar, jahor u olmo para colón, haya, pino o morera para madera y korba, ciprés para mástiles y catamaranes, fresno o haya cortada para remos ... También aprendí cuándo es mejor talar el árbol, "entre dos Señoras", Nuestra Señora del Monte Carmelo y Nuestra Señora, o "en pleno invierno" y cuánta madera había que remojar en el mar, secar al sol y luego cubrir con queroseno o aceite. Ante Katalinić diseñó, trazó y construyó barcos. Los dibujos de barcos hechos por Ante Katalinić, así como los libros de texto de los que aprendió, se conservan en el Museo de la Ciudad de Trogir. Curiosamente, el antiguo proto Ante Katalinić también se dedicó a la pintura. Sus herederos conservan los cuadros que pintó. Un miembro de la familia Katalinić en Rijeka, también constructor de barcos, tenía talento para el dibujo. En el cuaderno manuscrito en el que dibujó varios tipos y partes de barcos, entre otras cosas, hay dibujos de retratos e interiores de la Catedral de Trogir. Me gustaría enfatizar que la construcción naval no es solo una técnica, sino una especie de arte. ¿Con cuánto amor y admiración hablaban los viejos

¹¹⁵ Registro de la empresa HRDAST, Reg a III Split, 8 PR / OTSS-20.

¹¹⁶ DAST, Sig. ONOD / Lok. PRIV., Serie 1-7, Recuadro 8, Año 1945, 1946.

calafateadores de sus barcos, de líneas y superficies redondeadas, de ensayos y popas como si se tratara de un cuerpo de mujer? ¿Es posible que algunos borradores parezcan obras de arte? Cabe mencionar que los armadores de Trogir, como las familias Ivčević, Puović, Moretti, Kalebota y Sentinella, encargaron fotografías de sus veleros. La construcción naval no es solo una técnica, sino también una cultura en el sentido más amplio de la palabra. Tenía a sus maestros, trabajadores ingeniosos y diligentes que tenían su propio estilo de vida y sistema de valores, comprometidos de todo corazón con el trabajo que amaban. ¿Con cuánto amor y admiración hablaban los viejos calafateadores de sus barcos, de líneas y superficies redondeadas, de ensayos y popas como si se tratara de un cuerpo de mujer?



Foto 6. Ivan Katalinić, constructor naval con su esposa Palma Silobrčić

En el astillero Katalinić se construyeron los siguientes buques: a) Buques de carga del tipo "Zvijezda" (Stella). El primer barco fue construido para Lala de Kaštel Lukšić (no tenemos más información sobre el propietario), fue botado el 2, 11. 1938..., con 6 vagones (60 volúmenes), eslora Lpp = 14,3 m, se construyó para Borčić de Komiža otro barco con las mismas características, pero con un salto de proa elevado de la cubierta debido al canal Vis. Fue lanzado en 1938 bajo el nombre "Kamik", vendido más tarde a los hermanos Andriolić en Slatine, rebautizado como "Padre Roko". El tercer barco tipo stella fue construido para el Rossi de Zadar en 1942 y 1943. Como el propietario fue a Italia en septiembre de 1943, o un poco

antes, y durante la ocupación alemana no se pudo hacer y no se quería, el barco quedó sin terminar en muy buen estado de construcción. En febrero de 1945, el maestro Ante Katalinić murió de tétanos y, después de la guerra, los constructores navales de Betina terminaron el barco con el nombre de "Borba". Más tarde, el barco pasó a llamarse "Pirovac", la longitud del barco $L = 18,5$ m, la capacidad de carga de 7 vagones (70 toneladas). b) Buques piloto: el primero fue construido para la familia Grgić de Vranjica en 1930 con el nombre de "Marica", y el segundo para la familia Grubić, también de Vranjica en 1931. c) Cruceros de regata "Vltava" y "Vladimir III"; El Vltava se completó para el Yachting Club "Prahá" el 15 de septiembre de 1935. Ganó la regata organizada por el "Club Náutico Yugoslavo" Labud "de Split. Vladimir III fue construido en 1936 para Vladimir Pezider Sric de Zagreb; característica $L = 11,2$ m, cilindrada 8.400 kg, motor auxiliar Thornykroft 8 CV. e) Embarcaciones a motor de lujo "Pharos" y "Lidija"; "Pharos" fue construido en 1935, $L = 8.4$ m, motor "Fiat" 40 hp, velocidad $h = 16$ nudos; "Lydia" en 1937, longitud $L = 8$ m, motor 24 hp, velocidad 10 nudos. e) Pasare; el de la familia Aržić estuvo ligado a la fortaleza Kamerlengo durante mucho tiempo (las líneas de ese barco se han conservado). f) Una actividad significativa de Ante Katalinić hasta el comienzo de la Segunda Guerra Mundial fue la instalación de motores marinos en barcos existentes sobre velas, stella, bracara, leute, trabacula, etc. en cooperación con la fábrica de motores MAN de Augsburg. Ante Katalini registró las líneas del barco y otros datos necesarios y los envió a MAN, que, tras su análisis, envió los motores, ejes y hélices con el equipo asociado. Con estos ingresos, que fueron considerables, en 1938 Ante compró máquinas eléctricas banseng (sierras circulares) para aserrar troncos, nervaduras, etc., y un plan para procesar grandes elementos. Desafortunadamente, no disfrutó mucho trabajando



en estas grandes máquinas; Llegó la guerra, murió Ante, se nacionalizó el astillero y se llevaron las máquinas a Split.

Foto 7. Marin Katalinić de Ivan, constructor naval

La tradición familiar de la construcción naval continuó porque el hijo de Ante Katalinić, B.Sc. El ingeniero de construcción naval Marin Katalinić, continuó su actividad de construcción naval en el astillero recién establecido "Jozo Lozovina-Mosor" en Trogir.¹¹⁷ Donó una gran cantidad de herramientas de construcción naval al Museo de la ciudad de Trogir: dibujo de listones, curvas, escala de tres bordes, madera, escala plegable en pulgadas škvara cota, brújula, cinceles semicirculares (lita), cinceles (lita), skošur (kacabrokva), tenazas para ovejas, visak (flumbin), taladros, macola kalafatska, skošur, abrazadera, llave para dar paso a la sierra, martillo con orejas, planja (inkaštar), planja con šjoletom ovalado, planja, (šuvraman), planja (zgrošin), planja, *šegac*, *tesle*, *bradva*, rafet, boceli, peso de barra - para dibujar líneas de barcos, semi-modelo "Stelle".



Foto 8. Karmelengo cont. sh. ed. Corte

El Astillero Petrić estaba ubicado bajo las murallas de la ciudad, al sur de la iglesia de St. Dominica, donde una vez fue el estado municipal, en el que se construyeron las galeras venecianas durante Venecia. El astillero estuvo en posesión de Nikola Petrić hasta 1840, cuando Nikola Petrić se retiró debido a su vejez. Luego, el astillero de Petrić fue tomado por Tadija Katalinić, quien se mudó a la ciudad desde "Lučica" en Čiovo. Después de la muerte de Tadija Katalinić, este astillero volvió a ser propiedad de la familia Petrić porque el dr. Ante Katalinić, primo y heredero de Tadija, alquiló el astillero al constructor naval Petar Petrić del difunto

¹¹⁷ Aprovecho esta oportunidad para agradecer especialmente a B.Sc. el ingeniero de construcción naval Marin Katalinić, hijo de Ante Katalinić, quien me ayudó con sus conocimientos profesionales. Estamos especialmente agradecidos de que haya donado parte de la documentación de archivo, libros de texto sobre construcción naval, dibujos y una gran parte de las herramientas de construcción naval al Museo de la ciudad de Trogir para la Colección Marítima recién creada.

Josip desde 1871 hasta 1887. El astillero fue comprado por el municipio en 1888 y demolido para edificar y embellecer la costa. El terraplén, la nivelación del terreno y la fundación de la nueva costa en la longitud de 180 m se completaron en 1902. El constructor naval Petar Petrić (Trogir, 1822 - Graz, 1906) aprendió el trabajo de su padre Nikola y se convirtió en famoso maestro artesano, constructor naval, aunque no sabía leer ni escribir. Deambuló por el mundo y pasó algún tiempo en Budapest, donde abordó un barco y navegó por el Dunav. También trabajó en los astilleros allí, en barcasas y barcos. Regresó a su Trogir natal en 1870 como propietario de un pequeño barco de vapor. Fue el primer y único vapor doméstico de la zona en aquel tiempo. Viajó en vapor desde Trogir a Kaštela, Split, y luego a Šibenik, luego a Metković. Persuadió a sus conciudadanos para que compraran un barco de vapor más grande. Pero la gente escéptica de Trogir, estrictamente conservadora, miraba con mucha desconfianza al "monstruo" de la tecnología moderna; no creían que los barcos a vapor desplazaran a los veleros. El primer barco de vapor en Trogir recibió el nombre burlón de dampf / para, vapor. E incluso la empresa "Rismondo", que en ese momento contaba con 4 veleros, compró el primer vapor "Herzegovina" en 1879. Un gran número de trabajadores estaban empleados en el astillero de Petrić; En él se construyeron y repararon barcos nacionales y extranjeros, griegos, turcos e italianos. De 1871 a 1883 se repararon o construyeron alrededor de 280 barcos, 6236 toneladas; ¹¹⁸ 1871-1908. hasta 465 barcos diferentes. El 3. XII. En 1923, se registró el comercio de Nikola de Ivan y Josip Petrić (número de orden 40712, Čiovo 252, Trogir);¹¹⁹ 18 de junio de 1931 en el Registro de Compañías de los astilleros Jozo y Nikola Petrić, hijos de Ivan (Firma 504/31) .¹²⁰ El constructor naval Nikola Petrić donó una parte de las herramientas de construcción naval al Museo de la ciudad de Trogir: cincel (fundido), metal, taladro, madera, metal, brújula, sonda, brújula integral, martillo, curva, diseños de barcos y una fotografía del constructor naval Petrić y su velero.

Astillero - škver Russo estaba ubicado en la isla de Čiovo. Casi todos los miembros de este género eran constructores de barcos: Nikola (1891-1968); Marin, quien emigró a Estados Unidos; Ignjaci (28 de julio de 1899 - 1976); Agustín (1910.-1965). El 26 de mayo de 1931 se registró el astillero Russo Nikola de Ivan (Firma. 407/31). En 1935 se construye en su astillero la gajeta "Marija" 50-TG (largo 6 m, ancho 1,95 m, alto 0,67 m, 1,82 RT, remos y motor Faryman 6 CV). El líder de la gajeta, según el registro de 1967, era Nikola Russo, el difunto Dominko, y los propietarios eran Marica, Ante, Nikola e Ivan Russo del difunto Dominko, y Marija Rožić, la esposa de Špiro (1/5 cada). En 1942, fue construido en este astillero "Gobova gajetica" (largo 4,20 m, ancho 1,62 m), propietario Marin Gjeldum, y fue construido por constructores navales: Ignjaci y Nediljko (probablemente Nikola) Russo, quienes, como lo ven desde el libro de trabajo, trabajaron

¹¹⁸ SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909), 61-62.

¹¹⁹ HRDAST - 91 TOK, SPR / OTSS-9, esquina. 135.

¹²⁰ HRDAST, Registro de empresas, Reg. a III Split, 8 PR / OTSS-20.

en el astillero de Trogir "Mosor". El pescador Dominko tuvo dos hijos, los dos constructores navales: Anto-Tonko (nacido en 1929) y Nikola (nacido el 5 de octubre de 1931). Ya cuando tenía dieciséis años, antes de graduarse, Nikola consiguió un trabajo en el astillero "Jozo Lozovina-Mosor", como se puede ver en el libro de trabajo. Ante-Tonko Russo, un carpintero naval, cumplió su servicio militar en 1945 en el nuevo astillero de Trogir, donde continuó trabajando hasta su jubilación. Se sabe que ha construido varios barcos más pequeños; en la década de 1970, construyó un barco para Vjeko Dekaris, un farmacéutico que entonces vivía en Saint-Tropez, Francia.¹²¹



Foto 9. Ante Tonko Russo, constructor naval

¹²¹ Me gustaría agradecer a la maestra Mihaela Russo y su familia por la información sobre el astillero-škver Russo.



Foto 10. Astillero- Škver Russo

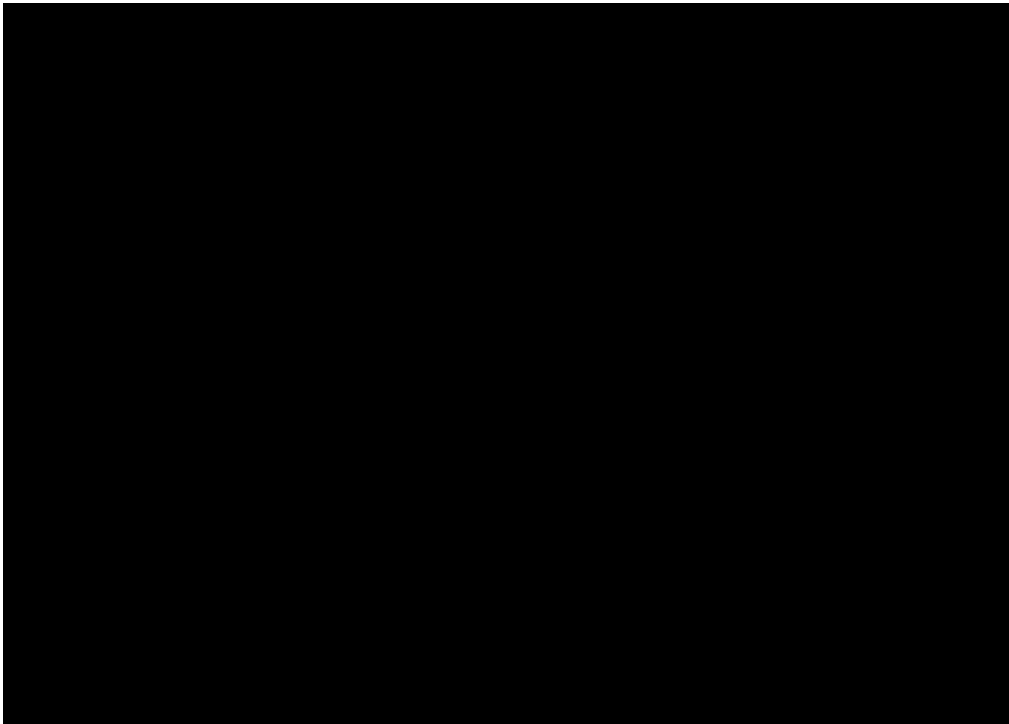


Foto 11. Astillero Strojjan en la isla de Čiovo

Astillero - astillero Strojjan se menciona por la primera vez en el siglo XIX. Ivan Strojjan, junto con el arzobispo Nikola Ciciliani, compró en 1888 del Vicko Katalinić un astillero ubicado en el

terraplén, que el *gliboder*, limpiando el puerto de Trogir en 1856, colocó bajo los muros de la fortaleza de Kamerlengo. Nikola Cicilijani e Ivan Strojan trabajaron juntos hasta 1905 (el municipio pagó un alquiler anual de 80 coronas por el terreno en el que se encontraba el astillero), cuando Ivan Strojan pagó a Nikola Cicilijani 600 coronas y se convirtió en el único propietario del astillero. En 1930, el astillero Strojan se trasladó a la isla de Ciovo. En él se construyeron una gran cantidad de barcos y vapores; Se repararon barcos de vapor de madera y hierro de hasta 38 metros de largo.¹²² El astillero fue registrado el 26 de mayo de 1921 como el astillero "San Toma", propiedad de Ante Strojan de Ivan (Firma. 399/31) .¹²³ Antes de la Segunda Guerra Mundial, el astillero de Strojan era uno de los astilleros más grandes e importantes de Trogir. En ese momento trabajaban en él unos 20 trabajadores. Además de la construcción y reparación de varios tipos de barcos de pesca de hasta 38 m de largo, se construyeron barcasas de madera (penes, Trogir "pinice") en el astillero Strojan para las necesidades de Split y algunos otros contratistas de la construcción, y se prestó servicio durante el construcción y reparación de puertos, costas y muelles, así como para el transporte de bloques de piedra.¹²⁴ Sin embargo, durante la ocupación italiana, los Strojans se vieron obligados a arrendar a la Sociedad Italiana "Cantieri della Dalmazia SA Roma" ¹²⁵Un astillero que ocupaba unos 12.000 m2 de terreno, en parte cultivado, en parte utilizado para el astillero, en parte arbolado y sin cultivar con una casa de pie, taller y otras cosas relacionadas con el astillero, en un lugar llamado Zubryan" (El 28 de octubre de 1941 , se celebró un contrato; la duración del contrato de arrendamiento en virtud del contrato era del 15 de noviembre de 1941 al 15 de noviembre de 1950; el alquiler mensual era de 5.000 liras - mensuales). El 28 de octubre de 1941, Tomislav Strojan y Zvonko Neveščanin vendieron todas las instalaciones, el inventario, los materiales y las herramientas del astillero a la Sociedad Italiana "Cantieri della Dalmazia S. A. Roma". En aquel tiempo, el astillero empleaba a unos 50 trabajadores (hasta el final de la ocupación italiana, 100 trabajadores) que continuaron construyendo penes y realizando revisiones y reparaciones de barcos de madera italianos. También comenzaron a construir los barcos a motor más grandes que no completaron porque los trabajadores estaban saboteando, postergando el trabajo, arrojando herramientas al mar. En 1942, plantaron minas debajo de todos los barcos en construcción. Con la capitulación de Italia, los representantes de la sociedad huyeron a Italia. Sin embargo, el astillero continuó operando casi con normalidad para las necesidades del Ejército Popular de Liberación de Yugoslavia (NOVJ) y del gobierno popular,

¹²² SLADE-ŠILOVIĆ, Roko, (1909), 60-61.

¹²³ HRDAST, Registro de Empresas, Reg. y III Split, 8 PR / OTSS-20.

¹²⁴ PRIBILOVIĆ, Kazimir, (1984), 837.

¹²⁵ El nombre de esta Sociedad se menciona en documentos de archivo en varias formas como: Cantieri della Dalmazia S. A. Roma (en Roma), Cantieri Navali della Dalmazia e Versilia (Versaglia, Versalia, Verzilia) S.A. en Roma, Cantieri Navali della Dalmatia SpA.

aunque faltaba mano de obra calificada (muchos fueron al Ejército Popular de Liberación de Yugoslavia (NOVJ)) y los materiales y repuestos necesarios. Como parte del astillero, un especial llamado Taller de reparación de motores marinos en barcos. El taller mecánico funcionaba en Hrušica (distrito), y en él trabajaban los siguientes trabajadores: Vinko Balov, Frane Bilić, Frane y Ante (carpintero) Ciciliani, Marin Dušević (mecánico), Marin Geić, Andrija e Ignjac (herrero) Hrabar, Ivan Ivanković (carpintero), Ante Jurjanović, Lovre y Marin Katalinić, Andrija Koščina, Andrija Kružić, Konstantin Litović (carpintero), Marin Mateljan (mecánico), Frane Maravić, Ante, Joakim y Marin (carpintero) Milić, Augustin, Josip y Nikola Petrić, Nikola y Stojan Russo, Vinko Stella, Miroslav Strojan, Frane Veršić, Mijo Veselić (herrero), Vinko Vuletić y Frane Žižić. Tras la llegada de las fuerzas alemanas, el astillero operó con una capacidad mínima, lentamente, con frecuentes interrupciones. Los constructores navales fueron evacuados a la isla de Šolta, es decir, Hvar, donde fueron enviados al astillero de Milna en la isla de Brač, es decir, el astillero del IV sector costero marítimo en Vrbovska en la isla de Hvar. Sin embargo, después del desembarco de las fuerzas alemanas en Brač, Hvar y Šolta en enero de 1944, fueron trasladados a la isla de Vis, donde el astillero funcionaba como la parte del IV sector costero marítimo como la parte de la base de reacondicionamiento de la Marina del Ejército Popular de Liberación de Yugoslavia (NOVJ) hasta la liberación de la ciudad de Trogir en octubre de 1944.



Foto 12. El constructor naval Strojan con su esposa

En noviembre del mismo año, un grupo de constructores navales, herramientas, equipos y algo de madera fueron transferidos, así como varios barcos defectuosos de regreso a Trogir. Así, en el período desde la liberación de Trogir hasta el final de la guerra, el astillero de la Marina del Ejército Popular de Liberación de Yugoslavia (NOVJ) en Trogir trabajó

intensamente en reparaciones de lanchas a motor y veleros, balsas de desembarco de lanchas patrulleras, barcos de pesca y de otro tipo y tipos. ¹²⁶ El 11 de octubre de 1946 se confiscó el

astillero Strojan, los bienes muebles e inmuebles de los Strojan y la empresa italiana "Cantieri Navali della Dalmazia e Versilia SA en Roma": todas las instalaciones, inventario, materiales y herramientas del astillero, incluyendo "1 barco en construcción 30% terminado, 2 barcos en construcción 20 % completado, 1 barco - pashara, 1 barco - batelina, un barco de unos 11 m de longitud "). Posteriormente (el 22 de mayo de 1947) una parte del barco-guca¹²⁷ "Saldun" (que figura en la lista como último elemento "barco de unos 11 m de largo") fue excluido de la confiscación, 49,85% propiedad de los Strojan, mientras que 15,16% propiedad „Cantieri Navali della Dalmazia e Versalia S.A. Roma ”confiscada a favor del Estado, y el 34,99% permaneció en propiedad de la Armada Yugoslava. Se confiscaron a las máquinas terrenos, edificios y cuarteles: una casa residencial, una casa de dos plantas, construida en estilo neogótico; edificio de oficinas, de un piso, en cuya planta baja se encontraban trasteros; cobertizos de madera para herramientas; lavadero, planta baja; gallinero; inodoro; Pozo; iglesia de st. Tomo que se utilizó como taller; cisterna; Edificio flotante y de entrada, planta baja, muro, talleres de carpintería, talleres mecánicos y un cuartel de madera construido por los italianos. El 21. VI. En 1946, se compiló una lista de los bienes muebles de los Strojan: a) en la habitación de Tomislav Strojan: 1 cama completa para una persona, 1 lavabo, 2 mesitas de noche, 1 armario más grande, 2 sillones, 3 sillas, 1 mesa pequeña, 1 estufa ; b) en la habitación de Miroslav Strojan: 1 armario antiguo, 1 cama, 1 mesita de noche, 1 armario; c) en la habitación de Ante Strojan: 2 camas, 2 armarios, 1 mesa con losa de mármol, 2 mesitas de noche, 3 cuadros sagrados, 4 asientos; d) en el pasillo: 1 mesa de cocina con 3 cajones, 1 mesa, 1 tamaño, 1 escritorio; e) Cocina 2 mesas, 2 gabinetes, 4 sillas, 1 contenedor de madera de madera, 1 mueble blanco.¹²⁸El 4 de noviembre de 1944 se compuso el inventario de la propiedad del «Cantieri della Dalmazia S. A. en Roma». 4 pares son válidos para longitudes de 12 m, 11,5 m, 10 m y 7 m; 2 escamas; 48 piezas de palancas de madera para sacar barcos; abundan las jace y otros accesorios para remolcar embarcaciones; 3 juegos de cabrestantes de madera; 36 patas para armadura; 4 de febrero botella de hierro; 1 balanza de hierro grande mide 4.000 kg; 181 reunidos. cadenas de hierro de varios espesores, ubicadas a bordo; 3 jugos de madera; 120 reunidos. cuerdas de hierro de 12 mm de espesor a bordo; 3 haces de cuerdas de hierro, 16 mm; 2 haces de cuerdas de hierro de 18 mm; 100 metros de cuerdas de hierro usadas de 20 mm; 6 grúas de carga; 8 botellas pequeñas de hierro correcto; 2 cortadores de hierro; 1 kaldaj de vapor defectuoso.; 1 cabrestante con motor eléctrico; 1 vendaje auxiliar; 1 caja de cepillo con motor 250x60 correcto; 1 cepillo para espesores con motor sin correa 80 cm; 1 caja de cepillado correcta sin motor 200x40; 1 cincel para madera correcto sin motor; 1

¹²⁶ Ver con más detalle: PRIBILOVIĆ, Kažimir, (1984), 837-849.

¹²⁷ Barco de pesca Guc. Véase: VIDOVIĆ, R. (1984), 156-157.

¹²⁸ Ver más: HRDAST, Sign. ONOD / NI, Confiscación Serie 1-12. Box 6, año 1945-1947

taladro estable sin motor correcto; 1 sierra circular con madera. plato; 1 bolinder de motor de 7 HV defectuoso; 1 afiladora de cuchillos y sierras; 1 bansega de 120 cm neisp.; 1 sierra horizontal con carro ref. sin motor; 1 hoja de sierra vertical defectuosa, motor defectuoso; 1

malacate correcto sin motor; 1 afiladora para aserraderos y gasolina sin motor; 2 motores eléctricos de 16 KV defectuosos; 1 banco de carpintero; 1 molinillo de agua; 1 banco mecánico sin morse; todas las transmisiones en el departamento de máquinas están en su lugar; 1 shogun eléctrico con motor correcto; 1 zapata en el motor de gasolina correcto; 1 bomba de incendio eléctrica motor correcto; 1 bomba contra incendios con motor de gasolina; 3 de febrero simulacros, correctos; 1 mal. taladrar, correcto; 2 taladros manuales para el deseo; 1 horno de galvanizado de clavos correcto; 1 abanico en la pierna, isp.; 1 morse de herrero; 40 morses diferentes; 2 escalas decimales; 4 de febrero resolver sierras para troncos; 20 limas para sierras verticales; 6 sierras para sierra horizontal; 1 máquina de soldar con sierra; 1 dínamo defectuosa; 10 juegos; 4 sierras bansegu de 120 cm; 26 masculino; 32 palas; 5 sierras de bansag de 80 cm; nuevas hojas de sierra de 120 cm de longitud m 26; 4 minimax; 1 triángulo de perforación de eje; 7 deseos. estrangulina; 3 cariolas; 7 juegos de botellas; 17 carros para bíceps; 4 tesla; 4 ejes; 7 francos. teclas; 6 clavos. pierde una vez. vel.; 1 plano de planeo; 1 planos planos sin ganas.; 13 planos diferentes para realizar perfiles; 1 nuevo cepillado spuzarjola; 1 nuevo plan para ranuras inkastar; 1 rafet; 1 subvencionador; 5 coches sovara para coche bansege; 38 trampas para la máquina; 1 clave de inglés; 4 gritos de hierro; 2 violetas de hierro; 1 bombilla; 1 mano de caléndula; 22 taladros para constructores navales raz. dimensión; 86 taladros americanos de varios tamaños; 8 cajas de mezcla minimax; 3 nuevos gatitos sin asas; 1 contador de electricidad; 2 envoltorios de tubos de jeringa; 4 trampas de hierro pequeñas; 61 simulacros para el astillero de diversas medidas; 1 americano perforado; 1 aparato para ensamblar cinturones; 4 cuchillas de cepillado en la máquina; 3 paquetes de fluido minimax; 1 diferencial grande; 1 diferencial pequeño; 7 carros de vaguncina; 1 ronda de botellas; 1 engranadje de vinca; 2 sierras circulares; 1 botella de hierro; 50 tiras de mampostería para exprimir el casuario; 5 alicates de forja; 2 cohetes; 1 trampa para minas; 2 herrero puntarjola con mango; 3 cucharadas para minas; 1 colocodificador de 18 mm de espesor; 1 máquina engranadje; 1 reloj automático completo; 1 casete de dinamita; 2 sillas de dibujo; 1 fregadero de madera; 1 caja para la Cruz Roja; 1 civiluk; 1 transformador de campana; 1 plancha de vuelta; 4 estantes para materiales y herramientas; 1 portabrocas; 2 casetes de madera para sujetar clavos; 1 casete para sujetar una sierra de bansege; 1 tablero para juegos de llaves; 1 espalda nueva; 1 vel. escritorio; 1 escritorio pequeño; 1 soporte de teléfono; 1 teléfono; 1 soporte para máquina de escribir; 2 tableros de dibujo; 1 armario para llaves; 16 pesos de dibujo; 1 armario sin puertas; 2 mesas de dibujo en el pasillo; 2 piezas; varios pisos para dibujar; 1 teléfono para el astillero; 1 máquina expendedora; 1 mesa con 3 botes; 1 mesa ordinaria con armario; 1 rejilla para pollos de canalón; 1 nivel, 2 llaves de barril; 15 juegos al día. tamaños; 2 botellas de madera con dos paraísos; 1 deseo manual planja; 1 cuenco lubricante / pontegana /; 61 máscaras diversas; 1 armario con 13 puertas para trabajadores; 2 cuchillos eléctricos 1 en gasolina

comodín: 2 boquillas de fuego; 300-350 m² de madera de roble en troncos; 1 bansega correcto sin motor de 80 cm; 1 sierra de hierro con motor eléctrico (los artículos están en el astillero de Trogir); 40 fardos de brea de estupa; 300 kg de minipolvo; 270 kilos aceites de pintura/ sustituto /; 250 kg de infierno; 10000 kg de hierro de 8 mm a 40 mm redondo; 600

kg de plancha; diversos accesorios eléctricos ubicados en el armario; 10 sierras en bansegu de 70 cm; 220 papel de vidrio 68x49; 1 hélice / tornillo / para barco; 8 partes de hierro de un canalón horizontal; 3 artículos de tocador giza; 3 rodillas de plomo para fregadero; 5520 kg de zinga; 8 codos y acoplamientos; 1 rubí por agua de latón; 2 colectores de latón; 1 olandar de latón; 1 caja de varios suministros eléctricos; 1 contador con 2 fusibles; 7 grifos; 3 contadores; 12 Adhesivos para sierras; 3 planos de engranajes para profundidad; 7 sencillos 200x1000x6,3 cm; 3 espaldas del motor; 3 jarrones de inton de 5 kg; 1 jarrón de pintura al óleo negra de 7 kg; 1 cojinete de cabrestante de latón; 11 cuchillos para cortadora de hierro; 25 kg de aceite de máquina; 20 tubos eléctricos; 1 patente para sellos para ventanas; 3 kacavida; 1 superficie de plomo de 2 m kg 29; 1 superficie de plomo de 1 m 31 kg; 8 perdedores de hierro de diversos tipos; 3 armarios; 3 bobinas de cable de alimentación aislado; 2 curvas; 1 cubo de nivel 20 kg; 1 envoltura de tubo de plomo de 63 kg de peso. diámetro 60 mm; 1 macola de construcción naval; 1 verano; 1 martillo 5 llaves de máquina diferentes; 23 diversas herramientas de herrería; 3 veranos para calafateo; 1 hierro verano / spinel /; 2 cafés; 2 veranos para quitarse las uñas; 3 cuvalos de dibujo; papel de oficina diverso; 1 juego de chinets grasientos y kushi con madrevid defectuoso; 12 espaldas de edad; 5 minimax; 1 zmarlija mala; 6 rejillas de perforación; 7 batidores de hierro; 100 se reunieron. zanja de cuerdas; 90 bar zinged 216 kg de peso, 78x222 cm; 51 bar zinged 48 kg de peso, 37x2 cm; 81 barras zincadas de 16 kg de peso, 22x1,8 cm; 51 bar zinged 48 kg de peso, 37x2 cm; 121 bar zinged 49 kg de peso, 23x1,8 cm; 22 barras cincadas de 16 kg de peso, 34x2 cm; 28 barras zincadas de 16 kg de peso, 28x1,8 cm; 38 bar zinged 9 kg de peso, 24x1,2 cm; 45 bar zinged 12 kg de peso, 16x1,6 cm; 22 barras cincadas de 5 kg de peso, 16x1,2 cm; 105 bar zinged 40 kg de peso, 21x1,8 cm; 142 bar zinged 65 kg de peso, 20x1,8 cm; 48 bar zingan 29 kg de peso, 28x1,8 cm; 64 barras zinged 27 kg de peso, 24x1,6 cm; 160 bar zinged 128 kg de peso, 29x1,8 cm; 201 bar zinged 46 kg de peso, 24x1,3 cm; 7 barras zincadas de 28 kg de peso, 140x2,2 cm; 6 barras de zing 19 kg, 112x2,2 cm; 16 barras de zing de varios tamaños 16 kg; 10 barras de zing de varios tamaños 15 kg; 48 barras de zing de varias medidas 26 kg; 90 barras zing de varias dimensiones 135 kg, 60x1,8 cm; 12 barras de zing de varias dimensiones 20 kg de 80 x1,8 cm; 57 barras zing de varias medidas 42 kg; 569 nueces de diversos tipos; 30 remaches 60x1,3 mm; 270 especies de pasto 8x1,3 cm sin frutos secos; 84 barritas singan de 17 kg, 20x1,2 cm; 6 kg deseados. Clavos de 120 mm; 5 kg deseados. clavo desde 14 cm; 42 kg deseados. clavo desde 13 cm; 26 kg deseados. clavo desde 14 cm; 5 kg deseados. clavo desde 10 cm; engl. llave inglesa de tamaño mediano; 600 kg de tondina de hierro; madera de pino en troncos de 18 a 20 m3; 200 m3 de madera de roble en troncos; 35 piezas que quieras. tondina de 70 kg de peso, 80x2 cm; 92 kg gris

(Los objetos fueron archivados por el Cuartel General de la Armada Yugoslava). En comparación con la terminología que he registrado de los constructores navales de la actualidad, si ignoro los errores ortográficos al escribir la lista, veo que las diferencias son casi inexistentes.

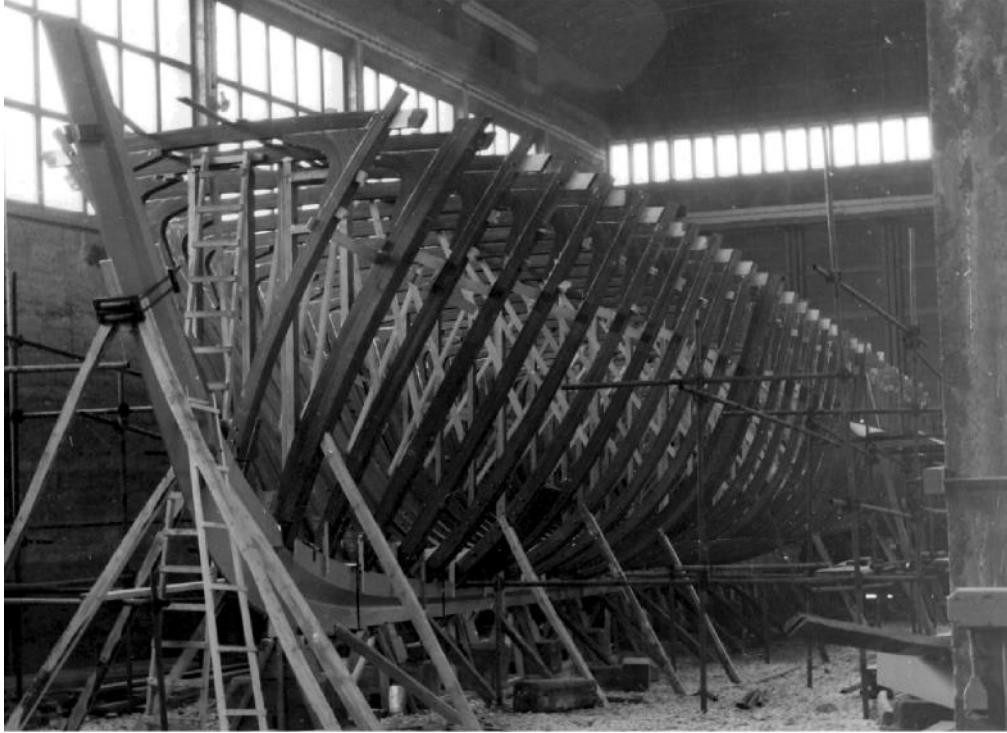


Foto 13. Astillero de Trogir después de la Segunda Guerra Mundial

El desarrollo del nuevo astillero comenzó en octubre de 1944 con la reubicación de la base de revisión de Vis a Trogir. El astillero comenzó a trabajar con 52 trabajadores para las necesidades de Armada yugoslava (JRM). En el período de la posguerra, construyó todo tipo de barcos de madera, desde los barcos más comunes hasta los barcos más complicados. El inicio de la construcción de capital de un nuevo astillero (instalaciones de taller de equipo, mecánico, motor, cerrajería, etc.) siguió en 1946 cuando el astillero se expandía, modernizaba y mecanizaba rápidamente; Se adquiere maquinaria nueva, se aumenta el número de trabajadores, se construyen barcos de madera más pequeños, en su mayoría pesqueros, luego unidades navales. Desde 1948, el astillero funciona de forma independiente como empresa "Jozo Lozovina-Mosor". Luego se constituyó como SOUR (Organización Socialista de Asociaciones de Trabajadores) "Brodomosor", que consta de: RO (comité de trabajadores) "Brodogradilište", RO

¹²⁹Ver más: HRDAST, Sign. ONOD / NI, Confiscación Serie 1-12. Box 6, año 1945-1947

"Brodoremont" y RZ "RO "Brodoremont" y RZ "Zajednički poslovi". (Asuntos conjuntos)". En estado independiente, continúa su continuidad bajo el nombre de BRODOTROGIR d. d. Las principales instalaciones del astillero se construyeron en 1951-1953. año (almacén principal, gran taller de construcción naval con tres gradas, mientras que en el que se pueden atracar barcos de hasta 1800 toneladas), y una parte en 1956 (gran nave sobre pequeñas gradas para la construcción de unidades de hasta 40 metros).

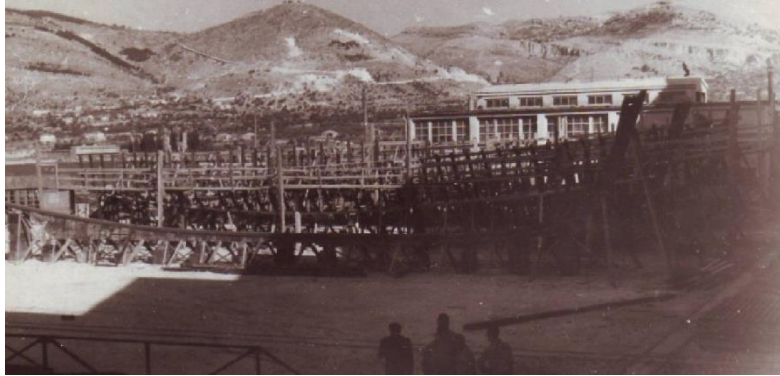


Foto 14. Astillero después de la Segunda Guerra Mundial

En 1948, el astillero inició su primera obra en acero. Inicialmente, realizó reparaciones en los barcos y maons de acero más simples, volcadores, trapos, etc., luego en varias unidades auxiliares y portuarias, y finalmente en barcos de pasajeros "Transporte marítimo Adriático". La primera gran reconstrucción y renovación del barco de acero se llevó a cabo en el petrolero Sisak, propiedad de Jadranska linijska plovidba en 1952, y las dos primeras nuevas construcciones en acero, 500 TDW cada una, se completaron y entregaron en 1956. Así, un importante punto de inflexión en la construcción naval de Trogir fue la transición a la construcción de barcos de acero en 1956, cuando el astillero se centró en una producción completamente moderna, siguiendo las últimas tecnologías, innovaciones técnicas y soluciones hidrodinámicas de embarcaciones del mundo. El astillero también fabrica otras estructuras de hierro como grúas, motores, tanques, etc. Para sus necesidades, construyó una grúa de 7 toneladas. Está completamente orientado a la construcción de barcos de acero, mientras que la propulsión anterior de barcos de madera se utilizó para la construcción, es decir, el procesamiento de la parte de madera del casco de los barcos de acero. Fue el primero en el país en adoptar una nueva forma de trabajar en la construcción naval de madera, el sistema de "laminación". Tiene dos plantas: una planta para la construcción de barcos de acero y una planta para la construcción de barcos de madera y compuestos. Después de eso, la orientación exportadora se convirtió en la principal preocupación, y una serie de barcos del programa indonesio, soviético, sueco, indio ... le aseguraron la preciosa confianza del cliente. Se construyen las más modernas nuevas

construcciones y reacondicionamientos de buques muy sofisticados para clientes nacionales y extranjeros, como modernos petroleros para el transporte de petróleo y derivados de 40.000 TDW o un gran gigante de atraque para la URSS. La construcción naval, que tenía características de fabricación entre las dos guerras mundiales, 130 se convirtió en una industria relevante con cerca de 5.000 empleados, con productos para el mercado mundial. Por lo tanto, la historia más reciente de Trogir está relacionada con la construcción naval. Con la industria llega un salto de civilización, un cambio en la estructura social general de modo que una gran parte de los habitantes del municipio de Trogir encontraron empleo en la industria de la construcción naval. Se crearon nuevos cuadros de trabajadores e ingenieros que dieron un nuevo carácter a la ciudad.



Foto 15. Astillero Jozo Lozovina-Mosor

El astillero tiene una superficie de unos 170.000 m². Dos gradas (200 x 47 m y 160 x 20 m) permiten la construcción de barcos de hasta 55.000 TPM y muelles flotantes de hasta 60.000 toneladas de izado. Se están construyendo varios tipos y tipos de embarcaciones en el astillero para clientes nacionales y extranjeros, los más comunes son los buques tanque: barcasas, lanchas patrulleras, buques de carga para el transporte de carga seca con una capacidad de carga de 650 a 12,850 TPM, buques tanque.

-*product carrieri* con una capacidad de carga de 6.000 dwt muelles flotantes con una capacidad de elevación de 1.500 a 60.000 tsd, remolcadores oceánicos para remolque y rescate de 1689 TRB, automóviles y barcos de pasajeros y otros barcos. Entre las construcciones individuales, las gradas reciben barcos para reconstrucción, modernización, reclasificación, atraque y varias otras reparaciones. La gama de productos incluye cisternas para productos químicos y procesados, muelles flotantes, buques de pasaje de pasajeros y de transbordo rodado, proveedores, remolcadores, botes salvavidas y otros buques.

Durante la Guerra de la Patria, el astillero fabricaba pequeños torpedos, armas automáticas, bombas para convertir camiones en transportadores militares.

¹³⁰NOVAK, Mijo, (1984), 31-36.

(astilleros), barreras de tanques, organiza e implementa defensa y logística y se ocupa de todos los miembros de varios batallones de las filas de Brodotrogir d. d. Después de la Guerra de la Patria se moderniza aún más: invierte en tecnología, reestructuración, revisiones y modificaciones de barcos. Por lo tanto, el astillero cuenta con un programa militar y en tiempos de paz en el que construye barcos de pasajeros, remolcadores, proveedores, barcos de propósito especial, muelles, revisión de todas las embarcaciones, graneleros, para procesamiento y químicos, cisternas. Cabe señalar que el astillero de Trogir es el que más ha logrado en la construcción de buques tanque y es el ganador de numerosos premios mundiales por la construcción de buques tanque.



Foto 16. Astillero Jozo Lozovina-Mosor

El 6 de abril de 2013, la propiedad de Brodotrogir d. D. fue absorbida por la empresa Kermas Energija d. O. O., propiedad del Sr. Danko Končar. El futuro de Brodotrogir pasa por transformarse en una empresa eficiente y moderna en la que, esperamos, la construcción naval será una actividad económica fundamental como rasgo esencial de la cultura y la economía de la ciudad de Trogir.¹³¹

¹³¹Ver más en: Registro de obra nueva del astillero "Jozo Lozovina-Mosor". JOZO LOZOVINA MOSOR = "Jozo Lozovina Mosor" Industria de la construcción naval - Constructores navales Trogir 1944-1979; PRIBILOVIĆ, (1984), 849.

FUENTES

Ciudad de archivo:

División de Archivos del Estado de Croacia (HRDAST), División de la Cámara de Comercio y Artesanía

Archivos del Estado de Croacia en Zadar - Archivos de Trogir Archivos de Brodotrogir d.d.

Colección marítima del Museo de la ciudad de Trogir Colección privada de la familia Katalinić

Colección privada de la familia Koščina Colección privada de la familia Russo

Materias publicadas:

Anuario Marítimo 1860-1913

Periódicos y revistas:

Astillero Mosor

Construcción naval

Brodotrogir

Guardia del Adriático Marinero

Marinero Yugoslavo

Slobodna Dalmacija

Škverska besida

Trogirski glasnik

Trogirski list

LITERATURA

ARHIĐAKON, (1977.) = Toma Arhidakon, Kronika, Split, 1977.

BABIĆ, et alii, (1990.) = Ivo Babić, Kruno Prijatelj, Tomislav Marasović, Radovan Ivančević, Svetislav Vučenović, Stanko Geić, Kulturno blago Trogira, Zagreb, 1990.

BENYOVSKY, (2005.) = Irena Benyovsky, Trogir u katastru Franje I., Zagreb, 2005.

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (1980.) = Nevenka Bezić-Božanić, Arhivske vijesti o trogirskim zanatlijama u XIII. stoljeću, Mogućnosti, 10-11, Split, 1980., 1026.-1035.

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (1987.) = Nevenka Bezić-Božanić, Stanovništvo Trogira u vrijeme preporoda, Mogućnosti 9-10, Split, 1987., 817.-851.

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (1988.) = Nevenka Bezić-Božanić, Struktura stanovništva u Trogiru u vrijeme organizovanog medicinskog studija, Acta hist. Med. Stom. Pharm. Vet. 1987/27/1-2, Beograd, 1988., 69.-77.

GRUBIŠIĆ, Miloš; CICILIANI, Ivo, (1993.), 49.-54.; FIŠTROVIĆ, V. (1996.), 162.-164.; KOZLIČIĆ, Mithad, (1993.), 242.; PRIMORAC, Ante (1993.), 27.-37.; VUKMAN, Vedrana (1993.) 39.-47.; RADIĆ, Danka, (2013.).

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (1993.) = Nevenka Bezić-Božanić, Trogirski obrtnici od druge polovine 16. stoljeća do pada Mletačke republike 1797. godine, Vartal, broj 1-2/1993., Trogir, 1993., 109.-125.

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (1996.-1997.) = Nevenka Bezić-Božanić, Trogirske obitelji u 17. stoljeću (5), Vartal, broj 1-2/1996, 1-2/1997., Trogir, 1996.- 1997., 337.-352.

BEZIĆ-BOŽANIĆ, (2002.) = Nevenka Bezić-Božanić, Trogirske obitelji u XVIII. stoljeću (9), Vartal, broj 1-2/2002., 107.-124.

BILICH-KAMENJARIN, KARAVANIĆ, (1995.), Istraživanje mujine pećine kod Trogira. Obavijesti Hrvatskoga arheološkog društva 27/3, 41.-42.

BILICH-KAMENJARIN, I., KARAVANIĆ, I., Druga sezona istraživanja Mujine pećine kod Kaštela, Kaštelanski zbornik 5, 78.-78.

KARAVANIĆ, I., BILICH-KAMENJARIN, I., Musterijensko nalazište Mujina pećina kod Trogira: rezultati trogodišnjih iskopavanja, Opuscula Archaeologica Radovi Arheološkog zavoda, vol. 21 no.1 prosinac 1997. ,195-204.

BREŠAN, (2009.) = Joško Brešan, Ja i moja Viktorija — 238 godina, Otvoreno more, broj 89, 24. VII. 2009., 59.

BRODOGRADILIŠTE, (1974.) = Brodogradilište „Jozo Lozovina-Mosor“, Trogir, 1974.

BRUSIĆ, (1994.)= Zdenko Brusić, Baština hrvatske drvene brodogradnje, Katalog izložbe, Dubrovnik, 1994.

BULIMBAŠIĆ, (2008.) = Sandi Bulimbašić, Rudnici prirodnog asfalta u Vinišću — spomenici kulture, u: Vinišćarski zbor. 3, 331-341

CRTICE, (1950.) = Crtice o trogirskoj brodogradnji, Jugoslavenski mornar, 11/1950, 370.

CEGA, (1999.) = Fani Cega, Život s morem u Trogiru od druge polovice

XVIII. st. do kraja prve polovice XIX. st., Grada i prilozi za povijest Dalmacije 15, Split, 1999., 173.-193.

CRNKOVIĆ, (1990.) = Nikola Crnković, Arhivska grada srednjodalmatinskih parobrodarskih i brodogradevnih poduzeća u Historijskom arhivu u Rijeci, Grada i prilozi za povijest Dalmacije, svezak XI., Split, 1990., 125.-140.

CVITANOVIĆ, (1954.) = Vladislav Cvitanović, Otoci Iž i Premuda, Radovi Instituta JAZU u Zadru, sv. 1, Zadar, 1954., 69.-107.

ČERINA, (2000.) = Dubravka Čerina, Zaštitna arheološka istraživanja podmorja južne obale u Trogiru, Obavijesti HAD 2, 68-72

ČERINA, (2001.) = Dubravka Čerina, Izvješće o arheološkom nadzoru građevnih radova pri rekonstrukciji južne obale u Trogiru, Obavijesti HAD 1, 59-63

ČERINA, (2002.) Dubravka Čerina, Zaštitna arheološka istraživanja uz južno, zapadno i sjeverno pročelje crkve sv. Dominika u Trogiru, Obavijesti HAD 2, 79-89

ČERINA, (2004.) = Dubravka Čerina, Kasnoantičke amfore pronadene tijekom zaštitnih arheoloških istraživanja trogirske obale, Histria Antiqua, 12/2004., 149.-158.

DRAGIĆ, (2012.) = Ante Dragić, Pomorsko gospodarstvo Hrvatske XX. stoljeća. Zadar, 2012.

FIO, (1951.) = Oliver Fio, Brodogradnja srednje Dalmacije u razdoblju od 1853. do 1863. godine, Brodogradnja, 4, 152 i 159.

FIO, (1961.) = Oliver Fio, Narodni preporod u Dalmaciji i pomorstvo, Radovi Instituta JAZU u Zadru 8, Zadar, 1961., 171.-181.

FIO, (1962.) = Oliver Fio, Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918., Zadar, 1962.

FIO, (1980.) = Oliver Fio, Pomorsko-poslovne veze Lošinja i Cresa sa Srednjom Dalmacijom, Pomorstvo Lošinja i Cresa u povodu sto dvadeset pete obljetnice uspostavljanja pomorske škole u Malom Lošinju, Mali Lošinj, 1980., 243.-248.

FIŠTROVIĆ, (1966.) = V. Fištrović, Bučni susjed uspavane ljepotice. Dosadašnji razvoj, sadašnje stanje i perspektiva brodogradilišta "Jozo Lozovina - Mosor", Naše more, 4-5/1996., 162.-164.

FLESCHE, (1995.) = Nenad Flesch, Trogir Contribution to the USA Coast Guard Final Rule on Double Hull Standards, Brodogradnja, broj 3, Zagreb, 1995., 240.-244.

FORTIS, (1984.) = Alberto Fortis, Put po Dalmaciji, Zagreb FREJDENBERG, (1974.) = M. M. Frejdenberg, Kakvim su brodovima plovili Dalmatinci u XIII.-XV. vijeku, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, Kotor, 1974., 22., 27.-39.

GABRIČEVIĆ, (1960.) = Branko Gabričević, Da li je postojalo brodogradilište u staroj Saloni, Slobodna Dalmacija, broj 4714, 16. travnja 1960., 3.

GARANJIN, (1995.) = Ivan Luka Garanjin, Ekonomsko-politička razmišljanja o Dalmaciji, Split, 1995.

GLUHONJA, (1951.) = Ivo Gluhonja, Brodovi na jedra, Rijeka, 1951. GLUŠČEVIĆ, (1994.) = Smiljan Gluščević, Brodolomi i brodarenje na istočnoj obali Jadrana od prapovijesti do 19. stoljeća, Kaštelanski zbornik 4, Kaštela, 1994., 25.-60.

GRGA, (1984.) = Slavica Grga, Brod za snabdjevanje platformi, Brodogradnja industrija "Jozo Lozovina.Mosor", Trogir, Brodogradnja, broj 2, Zagreb, 1984.,

GRGA, (1984.) = Slavica Grga, 40 godina u slobodi, Obljetnice, Brodogradnja industrija "Jozo Lozovina.Mosor", Trogir, Brodogradnja, broj 5, Zagreb, rujan-listopad 1984., 300.

GRUBIŠIĆ = Miloš Grubišić, Brodogradilište Jozo Lozovina-Mosor Trogir-Yugoslavia, Shipbuilders and Repairers

I.F.F., (1995.) = I.F.F., Iz povijesnih albuma hrvatskih brodogradilišta "Trogir", Brodogradnja, broj 2, Zagreb, 1995., 171.

ILIJANIĆ, (2010) = Zoran Ilijanić, Brodovi od drveta. Prijedlozi za očuvanje kulturne baštine, Selce, 2010.

IZ, (1928.) = Iz našeg yachtinga, Jadranska straža, 7/1928., 216. JAKŠIĆ, (2004.) = Nikola Jakšić, Reljefi Trogirске klesarskeradionice iz crkve Sv. Marte u Bijaćima, Starohrvatska prosvjeta, ser. III, 26/1999., Split, 265.-286.

JOSIPOVIĆ, (2011.) = Ivan Josipović, Prilog Trogirskoj klesarskoj radionici, Ars adriatica 1/2011., 97.-108.

JOZO LOZOVINA MOSOR = „Jozo Lozovina Mosor“ Brodograđevna industrija — Shipbuilders Trogir 1944.-1979.

JURIŠIĆ, (1983.) = M. Jurišić, Prilog poznavanju ilirskog brodovlja na Jadranu do 2. st. pr.n.e., Prinosi Odjela za arheologiju Centra za povijesne znanosti Sveučilišta u Zagrebu, 1, 5-16.

KARAVANIĆ, BILICH-KAMENJARIN, (1007.) = Ivor Karavanić, Ivanka

Bilich-Kamenjarin, Musterijensko nalazište Mujina pećina kod Trogira: rezultati trogodišnjih iskopavanja, Opuscula Archaeologica Radovi Arheološkog zavoda, vol. 21 no.1, prosinac 1997., 195.-204.

KATALINIĆ, (1841.) = Ivan Katalinić, Memorie degli avvenimenti successi in Dalmazia dopo la caduta della Repubblica Venetia, Spalato 1841.

KEČKEMET, (1962.) = Duško Kečkemet, Naša stara pomorska ikonografija, Pomorski zbornik, sv. 1/1962., 553.-591.

KEČKEMET, (1988.) = Duško Kečkemet, Prvo splitsko dioničko brodogradilište, Adrias, 2, Split, 1988., 89.-103.

KLEN, (1962.) = Danilo Klen, Galijoti i ratni brodovi na vesla u našoj prošlosti, Pomorski zbornik, sv. 1/1962., 115.-141.

KOJIĆ, (1962.) = Branko Kojić, Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vjekove, Pomorski zbornik, sv. 1/1962., Zagreb, 1962., 67.-114.

KOJIĆ, (1972.) = Branko Kojić, Brodogradilište Jozo Lozovina-Mosor u Trogiru, Pomorska enciklopedija 1, Zagreb, 1972., 554.-556.

KOZLIČIĆ, BRUSIĆ, (1993.-1994.) = Mithad Kozličić, Zdenko Brusić, Liburnski i starohrvatski brodovi iz Nina (rekonstrukcija), Adrias, 4-5, 33.-42.

KOZLIČIĆ, (1992.) = Mithad Kozličić, Hrvatsko brodovlje - baština čovječanstva, Brodogradnja, 3-4, 157-159.

KOZLIČIĆ, (1991.) = Mithad Kozličić, Brod istočne obale Jadrana u starom i srednjem vijeku, Katalog izložbe, Kaštel Novi, 1991.

KOZLIČIĆ, (1993.) = Mithad Kozličić, Hrvatsko brodovlje. Croatian Shipping. Le navi croate, Split - Zagreb, 1993.

KOZLIČIĆ, (1994.) = Mithad Kozličić, Brodovlje na zavjetnim darovima pomoraca u crkvi Gospe od Pojišana, u: Svetište Gospe od Pojišana, Split, 1994., 58.-62.

KUŽIĆ, (2011.) = Krešimir Kužić, „Tog sretnog dana ...“ Uz 440. obljetnicu Lepantske bitke, Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru, 53, Zagreb-Zadar, 2011., 101.-134.

LAKATOŠ, (1923.) = Joso Lakatoš, Industrija Dalmacije, Zagreb, 1923. LOVRIĆ, (2008.) = Mirja Lovrić, Hrvatska pomorska periodika do kraja

XX. stoljeća, Split, 2008.

MAŠTROVIĆ, (1961.) = Vjekoslav Maštrović, Prilog iz 1857. literaturi o brodogradnji u Dalmaciji, Pomorstvo, 12, 364.

MAŠTOVIĆ, (1978.) = Vjekoslav Maštrović, Brodarstvo Dalmacije u doba francuske vladavine (1806.-1813.), Adriatica Maritima, br. 2, Zadar, 1978., 63.-103.

MEŠTROVIĆ, (1975.) = Ante Meštrović, Rekonstrukcija hrvatskog trgovačkog broda iz 12.-13. st. senjskog jedrenjaka iz 17. st. i peliga, Pomorski zbornik, knjiga 13, Rijeka, 1975., 331.-356.

NOVAK, (1926.) = Grga Novak, Mornari, lade i škverovi u Dalmaciji od XIII.-XVIII. stoljeća, Jadranska straža, 9, 200-204.

NOVAK (1955.) = Grga Novak, Prehistorijski Hvar. Grapčeva spilja, Zagreb, 1955.

NOVAK, (2004.) = Grga Novak, Prošlost Dalmacije 1-2, Split, 2004. NOVAK, (2004.) = Grga Novak, Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća I., II., Split, 2004.

NOVAK, (1984.) = Mijo Novak, Ekonomsko-socijalne prilike u trogirskom kraju pred Drugi svjetski rat, Trogirski kraj u narodnooslobodilačkoj borbi 1941.-1945., (ur. Miroslav Ćurin), Split, 1984., 31.-36.

NUTRIZIO GRISOGONO, (1780.) = Petar Nutrizio Grisogono, „Notizie per servire alla storia naturale della Dalmazia ... con l'aggiunta di un compendio dell'istoria civile del signor Giovanni Rossignoli, Trevigi OMAŠIĆ, (1974.)= Vjekoslav Omašić, Sudjelovanje Trogirana i Splitskana u bici kod lepanta 1571. god., Adriatica Maritima, sv. 1, Zadar, 1974., 131.-150.

OMAŠIĆ, (2001.) = Vjekoslav Omašić, Kaštela od prapovijesti do početka XX. stoljeća I.,II., Kaštela, 2001.

PEDERIN, (1990.) = Ivan Pederin, Mletačka uprava, privreda i politika u Dalmaciji (1409-1797), Dubrovnik, 1990.

PERIČIĆ, (1977.) = Šime Peričić, Prilog poznavanju brodarstva Dalmacije u drugoj četvrtini XIX. stoljeća, Pomorski zbornik, knj. 15, Rijeka, 1977., 573.-589.

PERIČIĆ, (1978.) = Šime Peričić, Pomorska privreda trogirskog područja u XVIII. st., Adriatica Maritima, br. 2, Zadar, 1978., 37.-61.

PERIČIĆ, (1993.) = Šime Peričić, Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848., Split, 1993.

- PIPLOVIĆ, (1988.), Pomorske gradnje u Trogiru tijekom 19. stoljeća, *Adrias*, 2, Split, 1988., 105.-116.
- PIPLOVIĆ, (1996.) = Stanko Piplović, *Graditeljstvo Trogira u 19. stoljeću*, Split, 1996.
- POPARIĆ, (1899.) = Bare Poparić, *O pomorskoj sili Hrvata za doba narodnih vladara*, Zagreb, 1899.
- POPARIĆ, (1932.) = Bare Poparić, *Pregled povijesti pomorstva, dio I. Od najstarijih vremena do izuma parobroda*, Zagreb, 1932.
- PRIBILOVIĆ, (1984.) = Kažimir Pribilović, *Brodogradilište Mornarice NOVJ u Trogiru poslije kapitulacije Italije i od oslobođenja Trogira do kraja rata, Trogirski kraj u narodnooslobodilačkoj borbi 1941.-1945.*, (ur. Miroslav Ćurin), Split, 1984., 837.-849.
- RAČKI, (1881.) = Franjo Rački, *Notae Joannis Lucii, Starine JAZU*, knjiga 13., 211.-268.,
- RADIĆ, (2005.) = Danka Radić, *Ex voto zavjetni darovi u Trogiru i okolici*, Trogir, 2005.
- RADIĆ, (2008.) = Danka Radić, *Pomorska obitelj Moretti, Trogir-Rijeka*, 2008.
- RADIĆ, (2006.) = Danka Radić, *Trogirska luka, u: Luke istočnog Jadrana, Zbornik Pomorskog muzeja Orebić*, (ur. Mithad Kozličić), Orebić, 2006., 97.-142.
- RADIĆ, Danka, *Sidrenje vrimeana, Predgovor kataloga izložbe slika, Petar Petrić (Pjero), Muzej grada Trogira*, 16.-27. svibnja 2011.
- RADIĆ, (2013.) = Danka Radić, *Brodogradilište Trogir od zanatske do industrijske proizvodnje, Trogir*, 2013.
- RISMONDO-BERKET, (1987.) = Marica Rismondo-Berket, *Podaci o pomorskom životu u Splitu od 1494. do 1497. godine*, *Adrias* 1, Split, 1987., 39.-54.
- RUSSO, MEDIĆ, (2012.) = Mihaela Russo, Mirela Medić, *Otrgnimo iz zagrljaja prošlosti, Trogir*, 2012.
- SHIPBUILDERS = Shipbuilders „Jozo Lozovina Mosor“Trogir Shipbuilding, Shiprepairing
- SLADE-ŠILOVIĆ, (1956.) = Mirko Slade-Šilović, *Od drvenog čamca do čeličnog broda, Slobodna Dalmacija, Split*, 1956, Nova godina 1956., 12.
- SLADE-ŠILOVIĆ, (2008.) = Radovan Slade-Šilović, *Povijest brodogradnje u Trogiru, I.-VII. dio, Trogirski list, broj 160-166*, 10., 17., 24., 31., lipnja, 7.,14., 21. lipnja, 2008.
- SLADE-ŠILOVIĆ, (1909.) = Roko Slade-Šilović, *Nekoje crtice iz narodnog gospodarstva u Trogiru, Dubrovnik*, 1909.
- SPIŠI, (1989.) = *Spisi kancelarije šibenskog kneza Fantina de Cha de Pesaro 1441-1443.* (priredio Josip Kolanović), Šibenik, 1989.
- STATUT, (1988.) = *Statut grada Trogira*, Split, 1988.
- STIPČEVIĆ, (1989.) = Aleksandar Stipčević, *Iliri - život, povijest, kultura*, Zagreb, 1989.

ŠEBEČIĆ, (2008.) = Berislav Šebečić, Rudnici prirodnog asfalta u Vinišća, u: Vinišćarski zbor. 1, 341.-377.

ŠITIN, (1994.) = Tonći Šitin, Karakteristike brodarstva, brodogradevne industrije i prometa luke u Splitu meduratnog razdoblja (1918-1941), Adrias, 4-5, 197.-213.

ŠITIN, (1994.) = Tonći Šitin, Karakteristike gospodarskog stanja u Dalmaciji tridesetih godina 20. st., Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru, 33(20), 183.-196.

TUDOR, (2009.) = Gordana Tudor, Od bracerne do tankera, splitska brodogradnja u 19. i 20. stoljeću, Split, 2009.

YOUgoslav (1955.) = Yougoslav Shipbuilding Industry, Rijeka, 1955., 43.-44.

VEKARIĆ, (1953.) = Stjepan Vekarić, Jedrenjaci i brodovi naših brodogradilišta, Split, 1953.

VEKARIĆ, (1962.) = Stjepan Vekarić, Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća, Pomorski zbornik, sv. 1/1962., 143.-160.

VEKARIĆ, (1978.) = Stjepan Vekarić, Dalmatinski pomorci i njihovi brodovi u Dubrovniku u prvoj polovici XVII. stoljeća, Adriatica Maritima, br. 2, Zadar, 1978., 27.-36.

VIDOVIĆ, (1984.) = Radovan Vidović, Pomorski rječnik, Split, 1984. VUČETIĆ, MAMIĆ,
(1974.)= Nikola Vučetić, Ante Mamić, Brodogradilište "Jozo Lozovina — Mosor" Trogir, Trogir, 1974.

TRADITIONAL SHIPBUILDING IN TROGIR

(Summary)

Shipbuilding in Trogir has a long tradition. It probably dates from the foundation of Trogir. The documents from the preserved archival materials from the 13th century mention the names of numerous craftsmen including the shipbuilders from Trogir (kalafati): Draggina, Tholan, Dessa and Gervazije. The ships from Trogir, such as " Sv. Ivan" and Sv. Franjo", are also named in the documents. In 1318 it was decided that the arsenal for communal galleys would be built in the place of the cemetery of the monastery of St John the Baptist. The historian from Trogir Ivan Lucio wrote that on the coast there were two shipyards, or the places where the boats were beached on the low coast. One of these shipyards was located near the church of St Dominic and the other near the church of St Nicholas. In 1417 shortly before the fall of Trogir under Venetian administration, the Hungarian and Croatian king Sigismund had a new, more spacious arsenal built on the west side outside the city, in the area called Konacvine (today's cemetery in Seget Donji).

In more recent times the shipyards were situated on the coast and behind the fortress Kamerlengo. There were several shipyards in Trogir during the 18th and 19th century. These are the shipyards owned by the family Pjerotić, Cindro, Lubin, Paladini and one communal. The most significant was the shipyard Koščina mentioned since the 16th century then Katalinić, Petrić and Strojan.

The period of the intensive development of shipbuilding industry in Trogir began in the early 20th century. The shipyards: Koščina, Katalinić, Petrić, Russo and Strojan were active on the island of Čiovo. However, after the Second World War small shipyards in Trogir were decaying and on the foundations of Strojan, the largest shipyard in Trogir which was confiscated, was established a new shipyard ("Mosor", "Jozo Lozovina Mosor", "Brodotrogir"). The preserved documents concerning the nationalization of the property of the shipyard Strojan, which I have presented in this paper, are interesting from several aspects, especially for the history of the Croatian maritime and shipbuilding terminology for some item.

Tekst autorice Danke Radić, TROGIRSKA TRADICIJSKA BRODOGRADNJA, sa hrvatskog na španjolski jezik prevela Kata Špika, prof. savjetnik španjolskog jezika