

## TIPOVI BRODOVA HRVATSKIH PRIMORSKIH GRADOVA U LEPANTSKOJ BICI 1571

Josip LUETIĆ, Dubrovnik

### I.

Pred 1971. od Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru dobio sam zadatak da se osvrnem na tipove brodova hrvatskih primorskih gradova koji su aktivno borački sudjelovali u bici kod Lepanta s osvrtom na tipove dubrovačkih trgovačkih jedrenjaka (oni su sudjelovali kao pričuva, a ne u borbenoj formaciji). Što se tiče hrvatskih ratnih brodova, govorit ću samo o galijici (galeotti).

Ali prije nego što prijeđem na samo izlaganje o tipovima brodova hrvatskih primorskih gradova, nešto ću reći umjesto uvoda o nekim svojim općenitim razmatranjima s obzirom na lepantsku bitku.

Prvi put sam se nešto bolje upoznao s pripremama, sastavom, organiziranjem, s pomorsko-ratnim ishodom i posljedicama učinka lepantske bitke čitajući radove Rinalda Caddeja, a posebno knjigu Marija Nanija Mocenige *La Battaglia di Lepanto*. A M. N. Mocenigo je, među ostalim poukama i zaključcima o Lepantu, ustvrdio i napisao ovo: to je bila »Vittoria prettamente Italiana«. <sup>1</sup> Drugi povjesničari s Apeninskog poluotoka, kao, naprimjer, Cammileri ili Vittorio Bacigalupo, <sup>2</sup> što se tiče Hrvata u Lepantu nisu pošli dalje, nego su slijedili Moceniga. Svi ti radovi ne dotiču se hrvatskih pomoraca i hrvatskih brodova. Tako je i u radu koji je objavio admiral (ammiraglio di squadra) Cosimo Basile (*Lepanto: ultima gloria dell'Occidente Cristiano*). U svojim zaključcima C. Basile kaže da ta bitka »Non lo si dimentichi – fù soprattutto gloria d'Italia.« <sup>3</sup> Ništa bolji od tih povjesničara s Apeninskog poluotoka nije ni Španjolac Luciano Serrano. L. Serrano je objavio

- 
1. R. CADDEO, D. CAMMILLERI, E. CIURLO e M. Nani MOCENIGO, *Storia marittima dell'Italia*, Milano, 1942, str. 851.
  2. V. BACIGALUPI, *Lezioni di storia navale*, Livorno, 1935, str. 65–70.
  3. C. BASILE, *Lepanto: ultima gloria dell'Occidente Cristiano*, Rivista marittima, Anno XIV, br. 10, Roma, 1971, str. 30.

dvije knjige pod naslovom *La Liga de Lepanto (1570–1573)*<sup>4</sup>. U tom ga je slijedio Dragonetti de Torres, također izdavanjem knjige pod istim naslovom.<sup>5</sup>

Od spomenutih talijanskih i španjolskih autora nešto se razlikuje Francuz Paul Chack, koji je u svom radu o lepantskoj bici spomenuo kako je u to vrijeme Mletačka Republika bila u velikoj prednosti s obzirom na njezinu mornaricu, jer su Mlečani posjedovali u Dalmaciji »dobar izvor ljudi za svoje brodove«. Dakle (da i ja počnem sa zaključcima), Paul Chack je itekako shvatio i zaključio koliko su hrvatski pomorski visokokvalificirani stručnjaci i mornari (pa i brodograditelji itd.) vrijedili i značili za Mletačku Republiku.<sup>6</sup>

Ali odnos talijanskih povjesničara prema Hrvatima i prema udjelu hrvatskih pomoraca u lepantskoj bici isti je kao i njihov odnos prema sudjelovanju grčkih pomoraca i grčkih brodova u toj bici. To je u svom radu ustvrdio grčki povjesničar Hasiotis u knjizi pod naslovom *Grci uoči lepantske bitke (1568 – 1571)*, Solun, 1970.

Od naših povjesničara lepantskom bitkom bavio se akademik Grga Novak,<sup>7</sup> akademik Jorjo Tadić,<sup>8</sup> kapetan bojnog broda dr. Vilim Bačić,<sup>9</sup> pa dr. Danilo Klen<sup>10</sup> i neki drugi. Međutim, moju je posebnu pažnju privuklo pisanje dr. Vinka Foretića, koji je najcjelovitije (ono po njegovu) pokazao i obrazložio sudjelovanje hrvatskih a posebno dubrovačkih pomoraca i njihovih brodova u toj pomorskoj bici.<sup>11</sup> U zaključku ovoga uvodnog izlaganja, a na osnovi dostupnih mi izvora i literature, čini mi se da su obje flote, i ona Ligena i ona turska, u svojim pripremama pa i u toku bitke bile nekako pod sličnim okolnostima i prilikama, kao, naprimjer, nesporednosti (rivalstvo i sl.) između pojedinih zapovjednika flotila i pojedinih flotinih jedinica, neujednačenost u zaključcima i dogovorima, suparništvo među narodnostima ili pripadnicima pojedinih različitih gledišta, samovolja pojedinih uglednijih zapovjednika, različitost koncepcija pomorskoratne tehnike i strategije i slične suprotnosti, što je ometalo izvođenje zamišljenih i dogovorenih pomorskoratnih taktičkih pothvata. To se posebice odnosi na predviđenu koncepciju turskoga glavnoga pomorskoratnog zapovjedništva, a u kojem su se nalazili Srbijanci islamske vjeroispovijesti. Osim toga bitno svojstvo i obilježje obiju ratujućih strana bilo je i ovo: vrhovna zapovjedništva oslanjala su se uglavnom i nadalje na individualne vrijednosti i stručna pomorskoratna svojstva i vrsnoće pojedinih zapovjednika flotila ili čak zapovjednika pojedinoga ratnog broda. U toj zadnjoj velikoj pomorskoj bici između ratnih brodova na vesla gubici su bili golemi i u ljudskim žrtvama i u brodovlju. Od ukupno 525 brodova i 180.000 ljudi uništena je gotovo polovica brodova, a broj ljudskih žrtava iznosio je 50.000 a ranjenih više od 15.000. Među poginulim i ranjenim bilo je mnogo Hrvata, ali i Srbija-

---

4. L. SERRANO, *La lega de Lepanto*, Madrid, 1918. i 1920.

5. L. TORRES, *La lega di Lepanto*, Torino, 1931.

6. P. SHACK, *La bataille de Lepante*, Paris, 1983, str. 35.

7. G. NOVAK, *Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća*, Beograd, 1962.

8. J. TADIĆ, *Španija i Dubrovnik*, SAN, Beograd, 1932.

9. V. BAČIĆ, *Dubrovački brodovi u doba procvata dubrovačkog pomorstva u XVI. stoljeću*, Zagreb, 1941.

10. D. KLEIN, *Galijoti i ratni brodovi na vesla u našoj prošlosti*, Pomorski zbornik, Zadar, Zadar, 1962, str. 115–141.

11. V. FORETIĆ, *Udio naših ljudi u stranim mornaricama i općim pomorskim zbivanjima kroz stoljeća*, Pomorski zbornik, Zadar-Zagreb, 1962, str. 289–334. Posebno o Dubrovčanima i Lepantskoj bici na str. 293–296.

naca koji su bili u sastavu turske flote kao vojnici (mornarička pješadija), a koji su u abordažnom napadu s hladnim oružjem operirali po brodskim posadama hrvatskih i drugih kršćanskih brodova. Takve goleme žrtve u jednoj pomorskoj bici nisu bile ni prije ni poslije Lepanta (neki povjesničari pomorskih bitaka uspoređuju je jedino kad se govori o pomorskoj bici kod Jutlanda 1916, ali tad je bilo puno manje žrtava). S tom bitkom završena je velika epoha pomorskog ratovanja brodovima na vesla. S Lepantom je zbrisan mit o neuništivosti i nepobjedivosti turske pomorske velesile. Lepant je označio prekretnicu u političkim i gospodarsko-društvenim odnosima na Mediteranu.

## II.

U flotnom sastavu Svete lige u lepantskoj bici sudjelovalo je nekoliko tipova brodova hrvatskih primorskih komuna. Od tipično ratnih brodova najviše je bilo galija.<sup>12</sup> Ali, kako je galija kao ratni tip broda već vrlo dobro poznat, to ću opis galije u ovom svom izlaganju izostaviti. Drugi tip hrvatskoga ratnog broda (pod Lepantom) bio je *galijica*, i to veća, takozvana *galeotta*, o kojoj se u hrvatskoj pomorskoj bibliografiji vrlo malo zna.<sup>13</sup> A ta galijica je zapravo manja galija sa 16 do 23 klupe (a mogla je biti i koja klupa više) sa svake strane broda za smještaj (sjedište) veslača (jedan, dva ili više veslača za jedno veslo, prema potrebi zamjenjive). Na galijici su veslači, ako je trebalo, bili ujedno i vojnici (to bi se današnjom terminologijom nazvalo pomorsko pješastvo), jer su bili posebno naoružani pa su se mogli braniti, ali, što je važnije, i kad zatreba vrlo djelotvorno i napadati (posebice pri abordaži). Galijica je bila duga oko 50 a i više stopa, visina pojedine statve i više od 7 stopa, širina u sredini broda od 12 i više, a visina u sredini od 6 i više stopa. Galijica je imala samo jednu čvrstu (nepomičnu) palubu preko cijelog trupa broda. Dakle, galijica je bila slična običnim manjim galijama, osim u nekim pojedinostima, ali gotovo iste veličine.

Neki autori (povjesničari brodarstva, a posebno ratnoga sredozemnog) tvrde da je galijica slična velikoj filjuzi. To bi bilo vrlo zanimljivo pa i vrijedno provjeriti s obzirom na brojnost hrvatskih filjuga, a posebno što je u sastavu državne ratne flote Dubrovačke Republike u 17. i u 18. stoljeću imala najznačajnije mjesto.<sup>13A</sup>

Od svih poznatih najmjerodavnijih pomorskih povjesničara zacijelo se tvrdnje Augustina Jala (*Glossaire Nautique*, Paris, 1848) slažu s mojim arhivskim istraživanjima o galijici. Jal tvrdi da se galijica, što se tiče oblika i tipa, ne razlikuje od galije, osim što je galijica manja. Međutim, dubrovačka galijica ipak se nešto razlikuje od drugih mediteranskih galijica jer su tomu mediteranskom tipu ratnog broda dubrovački brodogradilišni majstori (uz pomoć malteških i napuljskih majstora brodograditelja) dali neke dubrovačke, iako manje, osobine. Galijica je

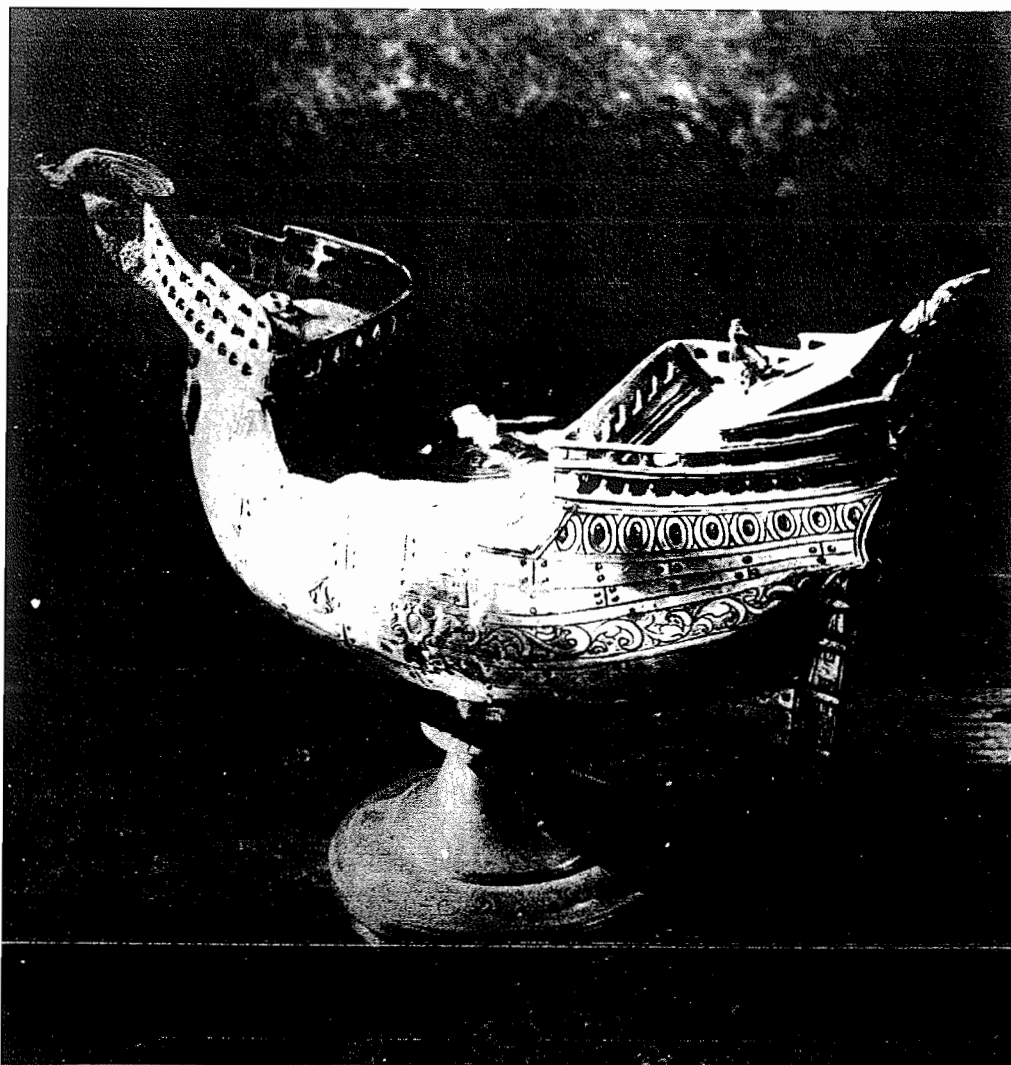
---

12. U brojnim djelima, kao, naprimjer, u radovima Bloomstera, Furetiera, A. Jala itd, i u različitim enciklopedijama, a pogotovo u našoj *Pomorskoj enciklopediji* Leksikografskog zavoda »Miroslav Krleža« lijepo je opisana galija.

13. J. LUETIĆ, *Galijica Dubrovačke Republike*, Mornarički glasnik, Split, 1959, br. 1.

13A. J. LUETIĆ, *Filjuga – najznačajniji operativni brod dubrovačke države (17 – 19. st.)*, ANALI Historijskog instituta HAZU u Dubrovniku, Dubrovnik, 1976.

imala uglavnom samo jedan jarbol, ali veća galijica mogla je imati dva jarbola, na kojima su se razapinjala obična latinska jedra. Galijica je bila brza i okretnija od galijske (a baš takve tipove ratnih brodova dubrovačka je država trebala – galijske i filjuge). Ukrašeni krmeni dio galijske bio je uzdignutiji od pramčanog dijela broda. Normalno naoružanje galijske sastojalo se od 6 do 8 topovskih cijevi, uglavnom većim pedrijerama (posebna vrsta brodskih topova). Pedrijera je bila tadašnje najsuvremenije vatreno brodsko oružje, s otvorenom barutnom komorom, gdje se postavljao takozvani maškul, neka vrsta metalne kutije koja se nabijala barutom i zatvarala (na zadnjem dijelu pedrijere) snažnim metalnim klinom. Pojedina pedrijera imala je dva i više maškula (uvijek pripremljeni za paljenje). Topovska cijev pedrijere punila se u prvo vrijeme njene upotrebe kamenim, a poslije željeznim »škaljama« (otpacima-strugotinama) i kamenjem, a poslije željeznim kuglama.



*Dominikanski samostan, Dubrovnik:  
Srebrna lađica za tamjan (navicella)  
iz XVI. st. u obliku dubrovačke karake  
(snimio B. Gjukić).*

Jarbol galijice bio je usađen kroz palubu do dna broda, a počivao je na kobilici. Oprema broda bila je vrlo jednostavna, ali zato veoma praktična. Jarbol je bio pričvršćen priponama koje su se privezivale koloturnicima (na bočnoj brodskoj oplati – odnosno na rebrima). Zapone i oglavi također su se zatezali koloturnicima.

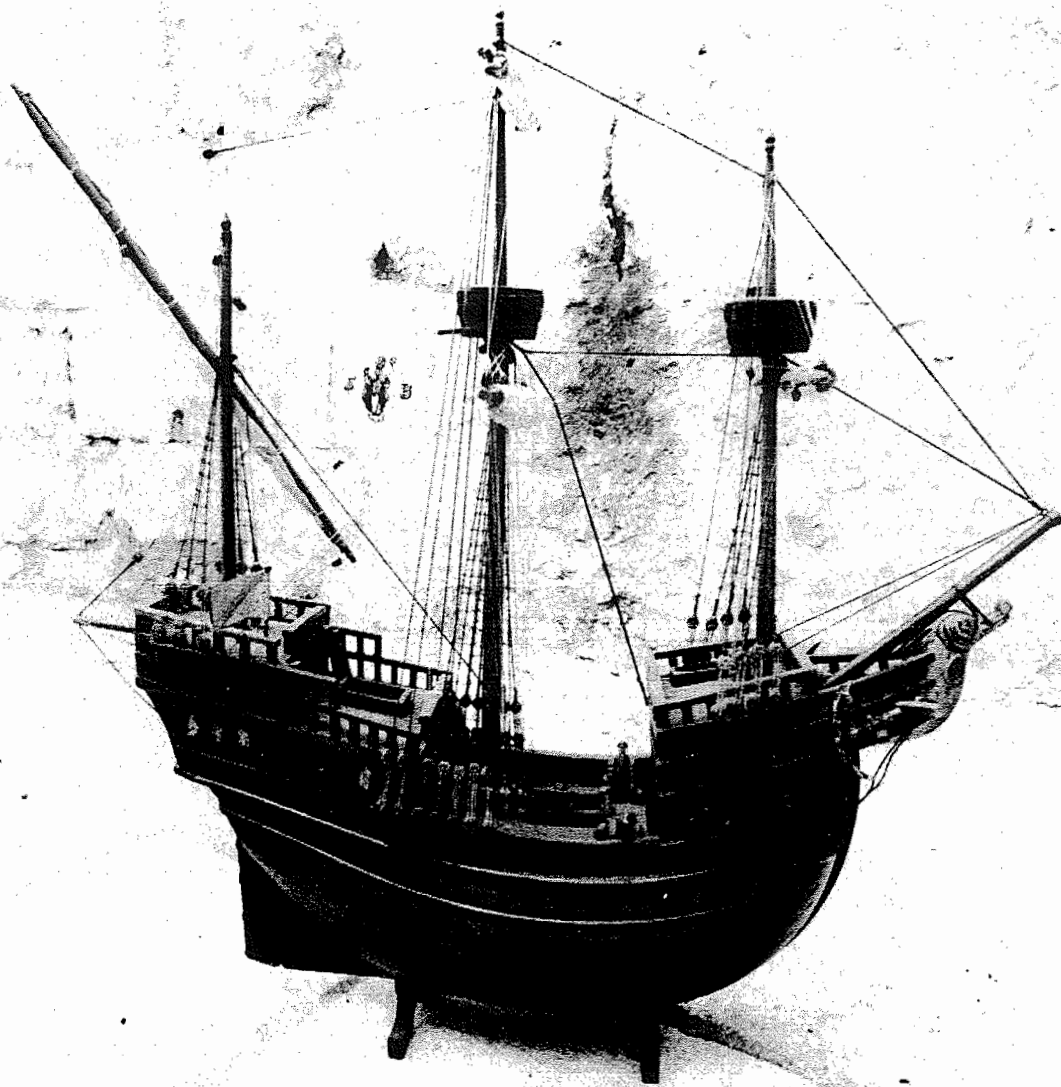
U gradnji galijica sudjelovali su »proti«, pa majstori-brodograditelji, drvodjelci, šupe-rači (»kalafati«), konopari, veslari (drvodjelci koji samo ili pretežno prave vesla), kovači, limari, bravari, ličiocci, slikari i drvorezbari (koji su ukrašavali galijicu), kle-sari (izrađivali su zvirpulenu – pramčani ukras broda kao i jedan dio krmenih ukra-sa), lojari (važni kod porinuća broda), krojači (jedrilja), topioničari-puškari, nadgled-nici arsenela i nekvalificirani radnici. Admiral arsenila imao je posebne ovlasti i dužnosti.

Zapovjednik galijica zvao se *kapetan* (to je bila velika čast), a ostali članovi brod-ske posade galijice obavljali su službu broskog pisara (ali i nautičkog časnika), kormilara, komandira veslača, nadglednika veslača, prvoga broskog časnika na pramcu kod sidara i topova, pa topnika, dvaju dočasnika te običnih mornara i veslača. Brodski pisar-nautički časnik bio je ujedno i ekonom-komesar na galijici, ali i još važnije od toga: bio je »imenovani« zapovjednikov savjetnik. Brodski pisar bila je osoba od posebna povjerenja.

### III.

Eto, to bi uglavnom bilo o tom tipu hrvatskoga ratnog broda koji je sa svojom srčanom brodskom posadom najdjelotvornije sudjelovao u tako značajnoj lepant-skoj bici. Sad ću ponešto reći o dubrovačkim trgovačkim brodovima. Što se tiče Dubrovčana, oni sa svojim izrazito ratnim jedinicama nisu bili nazočni u lepant-skoj bici, ali su sudjelovali sa svojim trgovačkim jedrenjacima, ali dobro i vrlo djelotvorno naoružanim i za pomorsko ratovanje izvježbanim i izvrsno opremlje-nim, pa su zaista mogli vrlo uspješno i djelotvorno dati svoj doprinos toj pomor-skoj bici. Dubrovčani su pod Lepantom ponajviše imali *galijune* – to su bili bro-dovi posebno građeni »na dubrovački način«. Kad već spominjem galijune, po-trebno je odmah istaknuti i ovo: dubrovačke galijune još su prije Lepanta Špa-njolci veoma cijenili kao ratne brodove i vrlo su ih uspješno i najdjelotvornije upotrebljavali u svojim brojnim pomorsko-ratnim pothvatima po svim ondašnjim operativnim morskim prostranstvima; a to treba znati baš u ovom razmatranju sudjelovanja dubrovačkih galijuna u lepantskoj bici. A Dubrovčani (i njihovi bro-dograditelji) gradili su galijune za Španjolce (i u domaćim navozima, kao i u španjolskim i onim njihovim brodogradilištima u Napulju).

Koliki je točan broj dubrovačkih brodova koji su sudjelovali u lepantskoj bici? Da li samo 12 ili 20 brodova? Da li 13 ili 33 broda? Da li ovaj broj od 33 broda ima neke veze s brojem dubrovačkih brodova koji su sudjelovali u takozvanoj španjol-skoj »nepobjedivoj armadi«? Kako i zašto su Dubrovčani tako brojno sudjelovali u ondašnjim najznačajnijim pomorskoratnim operacijama? Jesu li Dubrovčani svoje brodove dobrovoljno unajmljivali zaraćenim stranama? Jesu li i koliko ti dubrovački brodovi sudjelovali u ratnim operacijama? Na sva ta pitanja držim da i nije još tako žurno odgovoriti. Međutim, u odgovoru na sva ta pitanja ipak se



*Pomorski muzej, Dubrovnik:  
Model dubrovačke »koke«  
rabljene kroz XV. i XVI. st.  
(snimio B. Gjukić).*

može već zaključiti: mnoga »rekviriranja« (i prije Lepanta i poslije njega!) dubrovačkih trgovačkih brodova u ratne svrhe (od strane Španjolaca) i nisu uistinu bila prisilno rekvirirana, nego su ta mnoga »prisilna« sudjelovanja bila zapravo dobrovoljna a samo s formalne strane bila su kao zapljena ili rekvizicija. A nije teško zaključiti razloge – zbog zemljopisne i diplomatsko-političke situacije i smještenosti male, politički neznatne i oružano vrlo slabe Dubrovačke Republike.

Dubrovačke trgovačke brodove tadašnje su velesile (u ratnim mornaricama) visoko cijenile. Najprije jer je bilo vrlo dobro poznato da su Dubrovčani svojim trgovačkim jedrenjacima uvelike sudjelovali u međunarodnoj pomorskoj trgovini i u brodarskim prijevozima po svim tadašnjim nautičko poznatim morima. Tada-

šnja dubrovačka trgovačka flota sastojala se od trgovačkih jedrenjaka takvih vrsta i tipova koji su bili vrlo sposobni za prijevoze velikih količina i različitoga ratnog materijala i vojnika. Dubrovački trgovački brodovi znalački su se vrlo brzo opremali »armali« i za ratne svrhe i potrebe, a navigacijski su bili sposobni za sva mora i za sve prilike i različite okolnosti pomorskih operacija. Jedan od tih vrlo dobro poznatih tipova brodova koji su Dubrovčani imali i u doba Lepanta bio je nadaleko čuveni dubrovački *galijun*. Po riječima najčuvenijega pomorskog povjesničara 16. stoljeća Bartula Crescentija »od stručnjaka i majstora za gradnju galijuna najbrojniji i valjda najsposobniji su u bazenu Sredozemnog mora Dubrovčani, jer oni ne grade druge tipove brodova«. <sup>14</sup> Prema njegovim istraživanjima najbrojniji tipovi brodova kojima su Dubrovčani plovili u sastavu i u službi Španjolske ratne mornarice bili su baš galijuni (Dubrovčani grade galijune ne samo na svojim brojnim brodogradilištima u dubrovačkoj državi nego i u južnoj Italiji, u Španjolskoj i drugdje). <sup>15</sup>

Galijun je u 16. i u prvoj polovici 17. stoljeća bio tip trgovačkog jedrenjaka i tip ratnog broda. Kao tip ratog broda najviše ga je upotrebljavala Španjolska ratna mornarica (u svojim mediteranskim i u atlanskim flotama), i to baš zahvaljujući Dubrovčanima. Španjolcima je galijun (s dubrovačkom posadom u njemu) vrlo dobro poslužio i kao ratni brod, a ujedno kao brod za prijevoz skupocjenih tereta (napose srebra i zlata) iz prekomorskih zemalja (Sjeverne, Srednje i Južne Amerike).

Galijun je bio s tri i s četiri jarbola, s dvije do tri palube. Na prednjem dijelu broda imao je uzdignuto nadgrađe, baluar, a na krmi visok dvokatni kasar. U morskim oružanim sukobima (bilo onim čisto ratnim kao i onim gusarskim) i baluar i kasar bili su neka vrsta utvrda, vrlo djelotvornih za obranu ali isto tako izvrsnih za napad. Na pramcu broda pod kosnikom galijun je bio ukrašen pulenom – zvirom (tako su u prošlosti hrvatski pomorci općenito pulenu zvali zvir; u starija vremena ukras na pramcima hrvatskih brodova bio je neki lik iz bestiaria – nekih zvijeri). Galijun je obično imao kosnik te tri ili četiri jarbola koji su imali po jedan koš (i ti su koševi u oružanim sukobima imali vrlo važnu ulogu; iz njih se veoma uspješno pucalo na dušmanina iz lakog oružja, a koš je služio i kao izvidnica).

Od jedara galijun je imao: pod kosnikom takozvano posrtno jedro – nazvano civadera; na prednjem jarbolu, koji je bio nešto naprijed prema jarbolu podignut, dva križna jedra, prvenjaču i košnjaču; na glavnom jarbolu – velejarbolu (koji je bio postavljen okomito na kobilici broda) bila su križna velika jedra, a na krmenom (nešto prema krmi nagnutom) jarbolu razapinjalo se jedno latinsko jedro. Ako je galijun imao četiri jarbola, onda je četvrti jarbol imao također jedno latinsko jedro. Uzda krmenoga zadnjeg jedra zatezala se s čunca, koji je bio utaknut na vrh vanjske strane krme broda. Galijuni su bili brži, okretniji i pokretniji od tipova brodova nava ili urka, jer su imali vitkiju liniju trupa broda.

Naoružanje galijuna određivalo se prema veličini broda. Za svakih stotinu kara (mjera za određivanje nosivosti broda: 1 kar = 2 tone) veličine broda galijun je

14. B. CRESCENTIO, *Nautica Mediterranea*, Roma, 1604, str. 4.

15. B. CRESCENTIO, nav. dj., str. 512.

obično bio naoružan s po dva velika topa (uz ostalo vatreno i hadno oružje). Brodsku posadu na dubrovačkom galijunu uglavnom su činili kapetan – zapovjednik, patrun, nokier – navigacijski časnik, brodski pisar – nautički časnik, »brijač« – kirurg, brodski tesar – šuperac, pilot – brodski časnik, kormilari, topnici pa obični mornari i »mali« – djetići, mornarski početnici. Dubrovački galijuni od 70 do 100 kara veličine imali su od 10 do 25 članova brodske posade, oni od 150 do 300 kara od 25 do 55, a oni od 300 do 600 od 40 do 75 članova brodske posade.

Naoružanje galijuna sastojalo se od topova zvanih kolubrina i pedrijera i od lakše artiljerije, spomenutih sakra i majana. Topovi na galijunu bili su smješteni ispod glavne palube (to su prvi uveli Dubrovčani) i iznad nje, a na krmi po jedan top sa strane kormila. Ratni su galijuni imali i brojniju posadu i brojnije i jače naoružanje. Posebnost galijuna bila je da je na bokovima imao vratašca – otvore za topovske cijevi (to se lijepo vidi na galijunima obitelji Ohmučević i Dolistivić u franjevačkoj crkvi u Slanome). Zapravo, galijuni su u svijetu prvi počeli upotrebljavati ta vratašca za topove.<sup>16</sup> Nisam mogao utvrditi da su manji dubrovački galijuni za pokretanje broda upotrebljavali i vesla, kao što je bio slučaj kod nekih tuđih mediteranskih galijuna. Eto, to bi bilo o galijunu općenito i posebno o dubrovačkom, a o drugom tipu dubrovačkog broda, koji je također sudjelovao u lepantskoj bici, također će biti potrebno nešto reći, barem u najkraćim crtama. To je bila takozvana nava (mediteranska).

Nava je spadala u najveći i s navigacijskoga gledišta najsigurniji tip trgovačkog jedrenjaka. Mogla je, isto kao i galijun, obavljati pomorskotrgovačke nautičko-komercijalne zadatke i poslove po svim morima i oceanima. Nastambe nave bile su smještene iznad glavne palube (kao i kod galijuna). Dubrovačke nave koje su sudjelovale u lepantskoj bici obično su bile naoružane s oko desetak većih topova i s još više manjih komada vatrenog oružja s potpunom opremom.

Nave su obično imale (kao i galijun) dva velika čamca a katkad i tri (i ti čamci – »barkuni« znali su katkad i u pomorskoratnim okršajima vrlo dobro poslužiti u borbama »prsa o prsa«). Snast, takelaža i jedrilje nave nije se puno razlikovalo (bilo je gotovo isto) od onog na galijunu.

Potkraj 16. stoljeća u sastavu trgovačke mornarice duge plovidbe dubrovačke države bilo je tridesetak nava (broj nava dubrovačkih brodovlasnika koji nisu vijali dubrovačku državnu zastavu /bijelu s likom svetoga Vlaha/, nego neku tuđu, još nije utvrđen). Od najvećih dubrovačkih nava koje su plovile pod dubrovačkom zastavom spomenut ću samo ove: 1572. nava kap. Nikole Kuljevana imala je 1400 (tisuću i četiristo) tona nosivosti korisnog tereta; nava »Santa Maria delle Grazie«, pod zapovjedništvom kap. Nikole iz Mravince (ponad Slanoga), imala je 470 tona; galijun kap. Nikole Dolistovića (iz Slanoga) 300 tona; 1575. dubrovački trgovački jedrenjak »San Giovanni Eremita« mogao je nositi terete od 540 tona. Nadalje, nava »La Madonna del Rosario e San Biagio«, pod zapovjedništvom kap. Ivana Zlatara, mogla je nositi 1800 tona, a »Santissima Anunziata« kap. Vicka Martolosića (s Lopuda) 1400 tona, a Bratićeva nava »Santisima Madonna del Bissone« 1200 tona.<sup>17</sup>

---

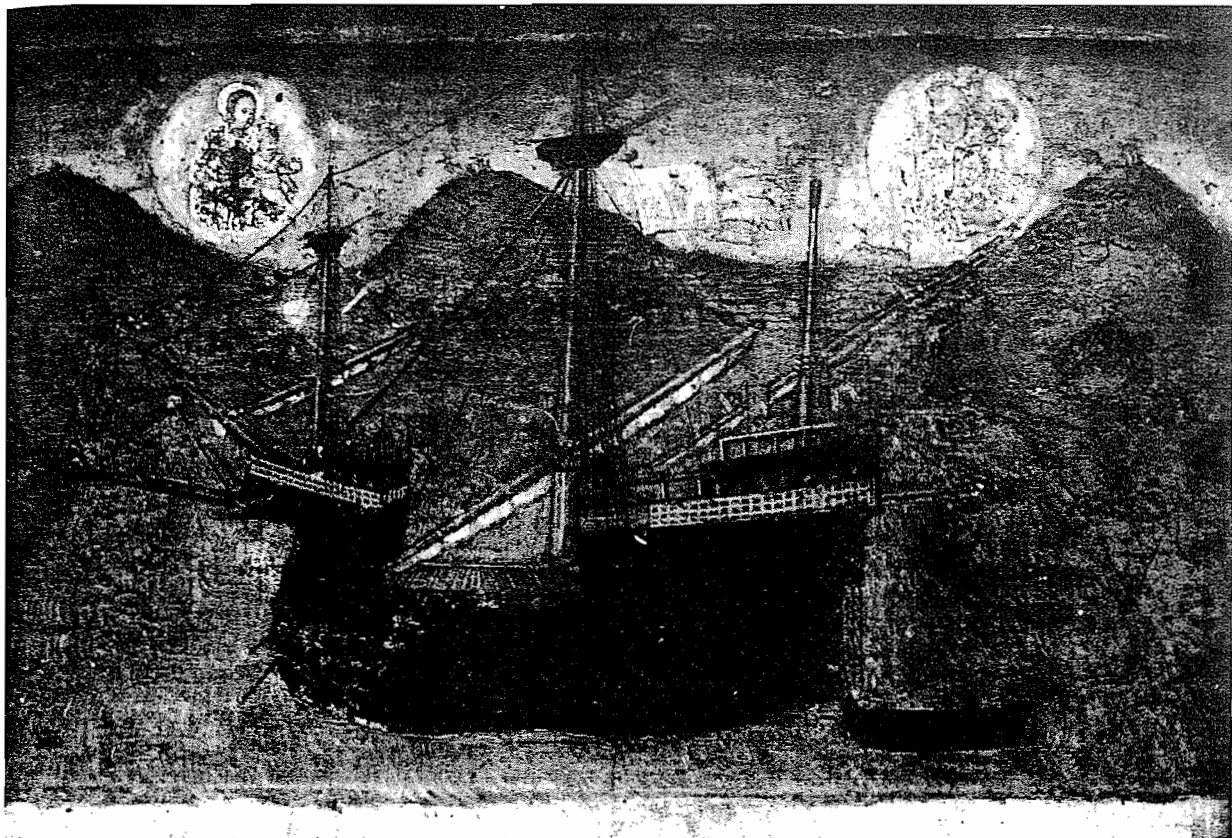
16. J. LUETIĆ, *Dubrovački galijun druge polovice XVI. stoljeća*, ANALI Historijskog instituta HAZU u Dubrovniku, VI–VII, str. 129–141, Dubrovnik, 1959.

17. J. LUETIĆ, *Brodovlje Dubrovačke Republike XVII. stoljeća*, GRAĐA ZA POMORSKU POVIJEST DUBROVNIKA Zavoda za historijska istraživanja pomorstva južne



S obzirom na dubrovačke nave poslužit ću se citatom čuvenoga pomorskog povjesničara Pantera Pantere. Govoreći o tipovima brodova Pantera naglašava da su »dubrovačke nave najveće i najcjenjenije od svih«!<sup>18</sup>

To bi uglavnom bili tipovi hrvatskih ratnih i trgovačkih brodova koji su sudjelovali i dali svoj veliki udio u ostvarenju ciljeva pobjede kršćanske flote u čuvenoj i slavnoj lepantskoj bici.



*Muzej Dominikanskoga samostana, Dubrovnik:*  
Nikola Božidarević: Dubrovačka karaka pod Lopudom god. 1513.  
(snimio B. Gjukić).

---

Dalmacije (i Pomorskog muzeja) HAZU u Dubrovniku, knjiga 3, Dubrovnik, 1964.  
Historijski arhiv Dubrovnik-NOLI 56-1, sv. 8, 6.19, 26, 30; sv. 10, 6.10, 34, 54, 113, 238.

18. P. PANTERA, *L'Armata Navale*, Roma, 1614, str. 40 i 66.

## IV.

A sada na kraju, umjesto zaključka, nekoliko napomena:

U svojim pomorsko-trgovačkim poslovima i zadacima, a svojom diplomatsko-pregovaračkom spretnošću, Dubrovčani su svoje trgovačke brodove (nadasve one koji *nisu* vijali pomorsku zastavu svoje države) unajmljivali i time vrlo dobro zarađivali i u ratnim operacijama stranih država. A konjunktura takva brodskeg prostora bila je osobito velika baš za vrijeme priprema za lepantsku bitku. Inače potražnja skladišnog prostora trgovačkog brodovlja i prije i za vrijeme i poslije Lepanta bila je velika.

Organizacija i ustrojstvo tadašnjih ratnih mornarica bili su drukčiji nego u novije doba ili kako je to danas. Ali kao i u današnje vrijeme, a posebno i nadasve u prijašnje doba, brodovi trgovačke mornarice izvrsno su služili kao operativni a posebno kao pomoćni ratni brodovi. Međutim, mnoge države koje su imale svoju jaku i veliku ratnu mornaricu nisu posjedovale i veliku trgovačku flotu. Kao, naprimjer, trgovačka mornarica velike Mletačke Republike, koja je imala snažnu ratnu flotu, bila je sveukupne veličine 30.000 tona, dok je u isto vrijeme (sredina druge polovice 16. stoljeća) Dubrovačka Republika imala skromnu ratnu mornaricu, ali je njena trgovačka flota bila prva na Mediteranu u veličini od 66.000 tona sveukupne nosivosti. Osim toga, treba još i ovo istaknuti za vrijeme brodarenja trgovačkim jedrenjacima sve do sredine 19. stoljeća svi trgovački brodovi redovno su se naoružavali topovima i drugim raznovrsnim oružjem zbog učestalih oružanih gusarskih napada na trgovačke jedrenjake. Iz bezbroj primjera gusarskih napada na trgovačke brodove može se lako zaključiti da su trgovački jedrenjaci bili sposobni i za pomorske ratne okršaje. O tome su sačuvana vjerodostojna svjedočanstva u našim arhivskim fondovima pa i u zapisima Pomorskog konzulata – skupštine dubrovačke države u kojima je (od 1624. do 1811) zabilježeno više od 1000 havarija dubrovačkih i mnogih stranih brodova, a među tim havarijama ima i poneka iz oružanih napada gusarskih brodova na trgovačke jedrenjake.

Sudjelovanje hrvatskih pomoraca u lepantskoj bici na svojim ratnim brodovima (s obzirom na dužnosti i obveze prema Mletačkoj Republici) Hvara, Kotora, Trogira, Šibenika, itd. razumljivo je, i tu ne bih mogao nešto posebno dodati (osim onoga što je već dobro poznato u našoj historiografiji). Također je razumljivo (ako se poznaju povijesne činjenice brodarkopomorske situacije dubrovačke države – kojoj je pomorsko gospodarstvo značilo u punom smislu život!) sudjelovanje Dubrovčana i njihovih velikih *trgovačkih* brodova u toj bici, BEZ OBZIRA NA 22. ČLAN UGOVORA O SAVEZU SVETE LIGE POTPISANA U RIMU 24. SVIBNJA 1571. GODINE KOJI GLASI: »SI RICONOSCA LA NEUTRALITÀ DEI RAGUSEI«!<sup>19</sup> Ovo je jasno i bez komentara.

Ali ipak je u ovom zaključku potrebno naglasiti:

Službeni Dubrovnik, odnosno Vlada Dubrovačke Republike, nije se javno nekim državnim aktom ili diplomatskim ugovorom obvezala sudjelovati, odnosno dati svoju pomoć Svetoj ligi zbog svog položaja (a taj je položaj Hrvatskoj ostao isti) prema Turskoj. Ali su službeni krugovi u Dubrovniku itekako o tome vodili računa i odobravali sudjelovanje Dubrovčana i njihovih brodova u toj bici, a pogo-

---

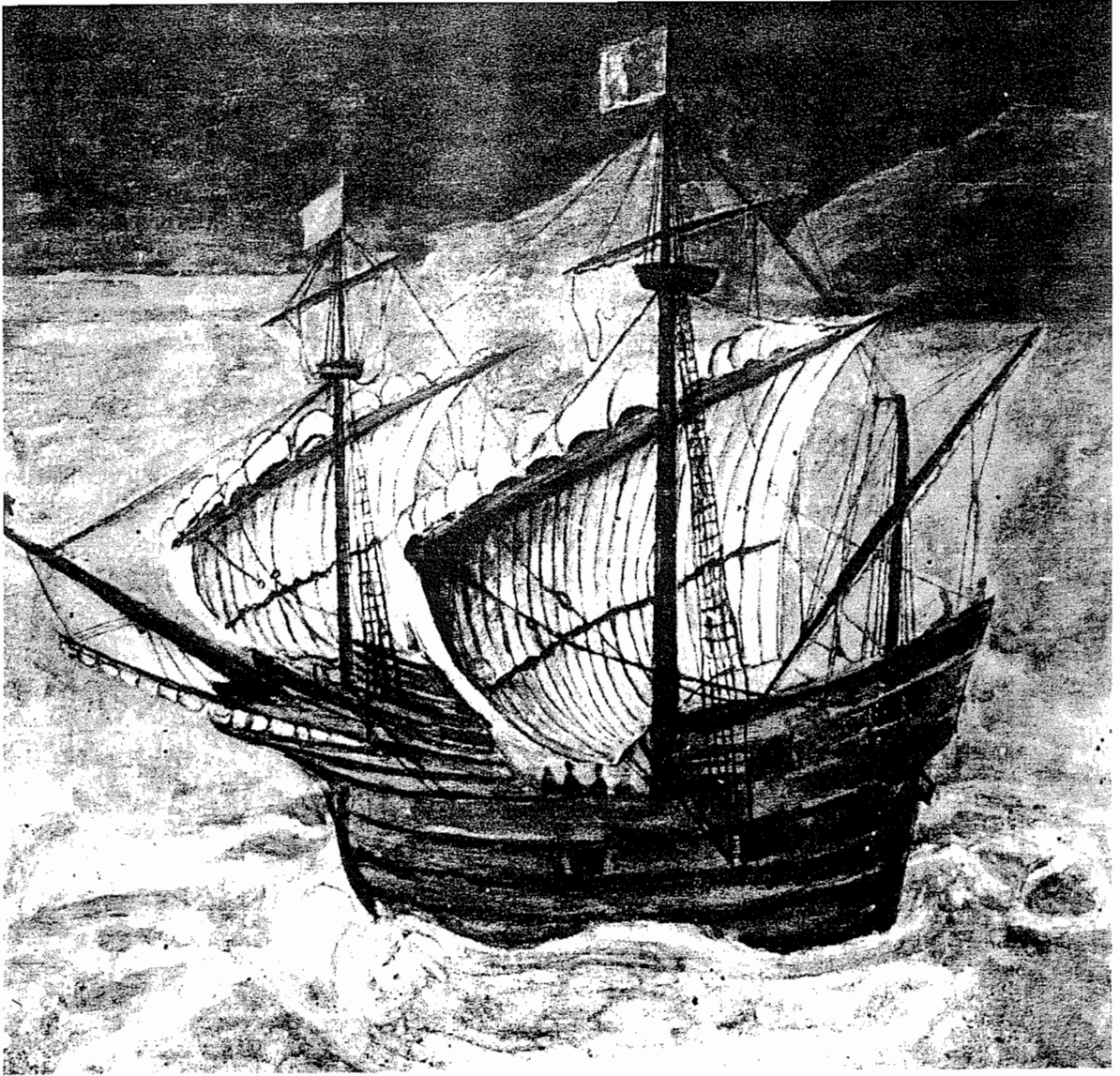
19. C. BASILE, nav. dj., str. 14.

tovo što su ti brodovi bili u španjolskoj službi, pa s time pomagali Španjolskoj u njezinim namjerama za prevlast na moru. A pobjeda španjolske prevlasti na moru sigurno bi bila omogućila Dubrovčanima da još više prošire svoje pomorskotrgovačko poslovanje (i tako dođu do extra profita) s Mediterana i s Atlantika na prekomorske američke zemlje. Nema sumnje da je sudjelovanje Dubrovčana u ovoj za Mediteran značajnoj bici svakako vezano za Španjolsku, jer osim već znanog treba naglasiti još i ovo: zapovjednik pozadine i ujedno komandant pričuve u lepantskoj bici bio je Don Alvaro de Bazan marchis de Santa Cruz<sup>20</sup> (koji je ujedno i zapovjednik napuljskih galija – a tu su se nalazili i neki Dubrovčani), a admiral Santa Cruz vrlo je dobro poznao odlike i sposobnosti dubrovačkih pomoraca i vrsnoću njihovih nava i galijuna, jer su mu Dubrovčani i prije Lepanta služili (njemu i mnogim drugim španjolskim admiralima, a među španjolskim admiralima bilo je i nekoliko Dubrovčana počevši od »gran ammiraglio« Petra Ivelje Ohmučevića iz početka 16. stoljeća, pa do Mažibradića i Martolosića).

Rizik Dubrovčana bio je velik. Ishod bitke je poznat, ali gospodarsko-društvene prilike i političko-vojni odnosi u svijetu išli su drugim smjerovima, a ne onako kako su to Dubrovčani priželjkivali i očekivali. Pojavom novih pomorskih sila isključeno je španjolsko prvenstvo na morskim prostranstvima, a time velike zasluge Dubrovčana za španjolsku stvar nisu mogle doći do onih korisnih rezultata (za dubrovačku trgovačku mornaricu i za njihovu pomorsku trgovinu, a s tim bogatstvom koje je obilato napajalo visok uspon znanstvenog, kulturnog i društvenog života cijelog teritorija dubrovačke države). Te novonastale svjetske prilike bile su izvan utjecaja dubrovačkih pomoraca, dubrovačkih brodovlasnika i diplomacije Dubrovačke Republike.

---

20. O Don Alvaru de Bazanu, marquisu de Santa Cruz, u svom radu J. J. Merillau piše: »un personnage extraordinaire, un des plus grands marins de son temps« (J. J. MARRILLAU, *Le 4<sup>e</sup> centenaire de la bataille de Lepante*, NEPTUNIA, Numero 104, Paris, 1971).



*Pomorski muzej, Dubrovnik: Dubrovački galijun  
(snimio Božo Gjukić).*