

Quaternus izvoza iz Splita 1475—1476 g.

Cvjetanje trgovine i brodarstva u srednje-vjekovnom Splitu, za vrijeme pune autonomije njegove komune, bješe prekinuto definitivnim njegovim dolaskom pod Veneciju 1420 godine. Nije to bila nikakva animoznost Venecije prema Splitu, nego samo posljedica cjelokupnog venecijanskog trgovačkog i plovidbenog sistema, koji je imao osnovni cilj, da Venecija bude u Republici centar, u koji ima da se sve skuplja i iz kojeg ima sve da izlazi. Tu svoju politiku nije Venecija imala prema dalmatinskim gradovima u prošlim stoljećima, kada su oni promjenom političkih prilika došli pod njenu vlast. Tada je ona bila zaokupljena drugim problemima i njena trgovina i njeno brodarstvo nalazili su bogate zarade daleko od jadranskih obala, i nije trebalo da vodi računa o trgovini Splita, Dubrovnika ili Zadra, koja je prema njenoj levantskoj bila sitna i neunosna. Osim toga treba istaknuti i to, da su neki dalmatinski gradovi u prvoj polovini XIV. stolj., kao n. pr. Split, priznavali samo zaštitu Venecije, ali ne i njen puni suverenitet. Venecija je tada imala Split „salvo iure domini nostri regis Hungariae“.

Ali otkad je ona 1409 g. kupila pravo na Dalmaciju od kralja Ladislava Napuljca, a onda 1420 dobila Split, bio je on potpuno njezin. U novoj državi imaju dalmatinski gradovi samo prividnu autonomiju, rješavaju samo sitne gradske poslove, a za šire brine se država i ona daje naređenja, koja se imaju da izvršuju.

Vođena interesima opće državne politike, Venecija je još 1422 godine, dakle samo dvije godine poslije osvojenja Dalmacije izdala naređenje, da „ako Dalmatinci hoće da izvezu bilo koju robu drugamo, a ne u Veneciju, mogu to da učine samo ako plate za tu robu onu carinu, koju bi platili da su tu robu u Veneciju dovezli¹⁾).

Prema tom naređenju trebali su dalmatinski trgovci da plaćaju dvostruku carinu od mletačkih, jer su svojoj državi morali da plate i izvoznu

¹⁾ Ducali e terminazioni, Listine VIII. 146, 147.

carinu i carinu kao da su robu dovezli u Veneciju, a onda opet novu carinu onom gradu ili državi, kamo bi svoju robu dovezli. Osim toga zabrani država izvoz vina u Senj i Hrvatsku.

Ova naređenja uzbuniše sve dalmatinske gradove, koji su sada slali redom svoje poslanike u Veneciju, moleći da se ona ukinu. Vlada popusti i vrlo brzo, još 12. septembra iste godine, ukine ona pomenuto naređenje.

Ali je Venecija poslije 3 godine, 1425, opet restringirala slobodu trgovine dalmatinskih gradova time, što je odredila da se sva jestiva roba, kao ulje, sir i slično, ako se vozi od Promontura na sjever, ima voziti u Veneciju i nikamo drugdje²⁾. 1430—1433 god. zabranila je Venecija da se u Dalmaciju uvozi bilo koje sukno, koje nije izvezeno iz Venecije, ako se ne plati za to 10% carine, a onda zabrani ona Dalmatincima trgovanje gvožđem i gvozdenom robom³⁾. Dalmatinci nisu smjeli ni da uvoze ni da izvoze kožu⁴⁾. 1440 god. zabrani Venecija izvoz pakline iz Dalmacije, a dozvoli njen izvoz samo u glavni grad⁵⁾. Zabrana je slijedila za zabranom, trgovačka se sloboda Dalmacije sve više stezala. Najteži udarac zadade Venecija trgovini i brodarstvu Dalmacije 15. januara 1452 godine. Na osnovu tog naređenja sva trgovačka roba uopće, koja se htjela da iz dalmatinskih gradova izveze ili da se u te gradove uveze, imala se da vozi u Veneciju i ni u jedno drugo mjesto⁶⁾. U toj se zabrani napose ističe izvoz „gvožđa, bakra, voska, pakline, platna“ i dr., i uvoz „mirodija, pamuka, tkanina“ itd.

Ovim se naređenjem uništavao trgovački i brodarski život dalmatinskih gradova, a za neke je, u prvom redu za Split, značilo ono pravu nevolju. Split se, u to vrijeme, nije mogao više od tri mjeseca prehraniti svojim žitom, a nisu mu dostajale ni druge živežne namirnice. Te je živežne namirnice dobavljaio Split u prvom redu iz Apulije i Maroka, kamo je on izvezio platno, vosak, sol i drugo, što su njegovi trgovci dobavljali iz dalmatinskog Zagorja i Bosne. Sada, kada je Venecija zabranila izvoz u bilo koje drugo mjesto, osim u svoj glavni grad, prestale su da dolaze lađe sa žitom iz srednje i južne Italije, budući da im Split nije smio ništa da proda, a splitske lađe nisu mogle da plove u te krajeve, jer nisu smjele da izvoze ono, što su prije tamo izvozile.

To naređenje mletačke vlade uzbuni sve dalmatinske gradove u velikoj mjeri, i oni povedu oštru borbu protiv toga, dok mletačka vlada, bojeći se konkurencije Dubrovnika, nije popustila i još iste godine to naređenje

²⁾ Ducali e terminazioni, Listine IX. 7.

³⁾ Duc. e term. Listine IX. 110.

⁴⁾ I. c. ed. cit. 111.

⁵⁾ Listine IX. 291.

⁶⁾ Listine IX. 449.

ukinula, iako ne u cijelosti. Ona je dozvolila da se iz Dalmacije smije izvoziti sir, kože, med, platno, sol i soljenu ribu, i to sjem u Veneciju još i u Marke i Apuliju. Široki svijet ostao je za Dalmaciju i dalje zatvoren, čak dalmatinske lađe nisu smjele ni u inostranstvu da prevoze stranu robu iz jedne zemlje u drugu.

Dalmatinci nisu smjeli da kupuju strane lađe⁷⁾, a bilo im je zabranjeno, da putuju na stranim lađama ili da svoju robu na njima prenose.

Ovakovo je stanje bilo u Dalmaciji u drugoj polovini XV. stoljeća. Tada je dalmatinsko brodarstvo izgledalo i moralo izgledati bijedno, ako ga uporedimo sa onim u doba potpuno autonomne komune, kad mu je bio otvoren cio svijet.

Mi na žalost nemamo još mogućnosti, da tačno konstatujemo veličinu tadašnjeg dalmatinskog brodarstva, nego možemo to samo indirektnim putem da prosudimo.

Tome naprotiv sačuvao nam se za dio 1475 i 1476 godine cio popis svega onoga, što se iz Splita izvezlo, pa lađa na kojima se izvezlo, imena vlasnika tih lađa i onih, čija je bila roba. Taj se popis nalazi u zadarskom državnom arhivu (Archivio di Stato), odjelenje „Stari splitski arhiv“ (Archivio di Spalato) N^o 33. Zbog toga, što je ovaj kodeks izgrizen od moljaca na rubovima pojedinih listova, a i u sredini, a onda na više mjesta tinta sasvim izbledjela ili je čak i sasvim nestala, mnogo je dijelova nečitljivo. Ali uza sve to, on je u glavnom sačuvan, i dragocjen nam je dokumenat za trgovinu i brodarstvo Splita u posljednjim godinama Srednjega Vijeka.

Ovaj kodeks nosi naslov „*Quaternus . . . tempore nobilis et gloriosi viri domini Pauli Belegno pro Illustrissimo et Excellentissimo Ducali Dominio Veneciarum . . . civitatis et districtus Spaleti comitis dignissimi, qui regimentum . . . alie quarta Junij MCCCCLXXV Jndictione octava*“.

Poslije ovog naslova slijedi na 20 folija spomenuti popis onih, kojima je dana dozvola izvoza, roba za koju je dana dozvola i količina te robe. Ako je dozvola dana strancu, t. j. drugome a ne Splićaninu, onda je označeno i mjesto odakle je taj, kome se dozvola daje. Kadikad, ali samo par puta, označeno je i za Splićanina, da je „de Spaleto“.

Mnogo ima stavaka, u kojima nije označeno na čijoj se lađi izvozi ta roba, ali je jasno, da se izvozi na lađi onoga, kome je dozvola dana, budući da se vidi da je uvijek, kad se roba izvozi na lađi, koja nije vlasništvo izvoznika, označuje, čija je ta lađa. A to je i sasvim u duhu izvoznih pravila, jer je bez sumnje za vlast važno, da zabilježi ne samo čija je roba, koja se izvozi, nego i čija je lađa, na kojoj se izvozi. Tako na pr.

⁷⁾ Listine IX. 420.

Die 8 octobris

„*Ser Benedictus qm. Benedicti conducit Venetias barilia 155 ficum inter magna et parva*“.

Die 4^o decembris

„*Stephanus Jacobi conducit Venetias barilia 94 ficum*“ . . .

Die 22 dicti (decembris)

„*Stephanus Cheruatinovich conducit Ragusium rotulos 2 rassiae et petias tres cerae*“.

Die XII. martij

Concessa est licentia Florio Radivoi conducendi Venetias capita quinque vini circulata, 4 barilia, rotulum unum rassie, barilia X ficum etc.

Die 9 eiusdem (augusti)

Item concessa est licentia Martino de Jaiza conducendi ad partes Apuliae in tribus barchetis equos 4, equos 8.

Jesu li ovi, kojima je dana dozvola, uzimali splitske lađe ili strane, ne može se reći, jer zapisničari nisu bili konsekventni pri unošenju vlasnika; negdje je označeno odakle je on, a negdje ne. Ali ako uzmemo u obzir zabranu Venecije, da njeni podanici voze svoju robu na stranim lađama, očito je, da su to mogli činiti u prvom redu na splitskim. Kako je pak skoro uvijek rečeno, čija je lađa na kojoj se roba izvozi, slijedi, da onda kada to nije rečeno, da se roba izvozi na lađi onoga, čija je roba. Istina je, da je u najvećem broju slučajeva označeno, kada je vlasnik robe i lađe isti, sa riječju „*eius barcha, eius barchosio*“ i sl., ali to još ne znači, da onda kad toga „*eius*“ nema, a nije označen drugi vlasnik lađe, da ta lađa nije vlasnika robe. Na pr.:

Die VI^o Junij

Per magnificum dominum comitem supradictum — (Paulus Belegno) — concessa est licentia Marino Johannis conducendi Rimum in eius barca rotulos duos rassie albae . . .

Odmah iza ovoga slijedi:

Die VII eiusdem.

Stephanus de Fermo habuit licentiam extrahendi et conducendi Lixam cubulorum octo salis extracti de camera Nostri Illustrissimi Domini Ducis. Semel tantum.

I onda treći način:

Die XIII. Junij

Venerabilis dominus frater Jacobus de Jadra, prior S. Dominici de Spaleto, habuit licentiam conducendi vini Crainam in barcha Petri Stephani,

cabulos triginta salis extracti de camera Illustrissimi Domini Ducis. Semel tantum.

Jasno je iz gornjega, da je Stjepan iz Ferma dobio dozvolu za izvoz soli, ali i to, da je lađa, na kojoj je on tu sol izvezao, bila njegova.

Ali uz ove ne tačno određene vlasnike lađa u najviše slučajeva, kad se govori o izvoznicima Splitsanima, rečeno je, da li je lađa njegova, „eius“, ili nekog drugoga.

Na osnovu cijelog popisa od 6 juna 1475 do 24 oktobra 1476 možemo tačno utvrditi, da je u Splitu bilo 47 lađa, za koje znamo apsolutno sigurno, da su splitske i čije su. To su one lađe, za koje je navedeno ime vlasnika lađe, ako ona nije vlasništvo izvoznika, a ako je izvoznik ujedno i vlasnik lađe, gdje je to označeno sa „eius barca“ ili „eius barchosio“, ili „eius naui“, ili „eius nauilio“. Ti vlasnici lađa bili su ovi:

Marinus Johannis, Petrus Stephani, Stephanus Burtali, Johannes Domnii, Florius Alegretti, Petracha de Petrachis, Michael Drasae, Vuchitius Mathei, Lucas balestrerius, Michael, Marcus, Uithnich, Dominicus Suidio, Zacarin Bartholomei, Garoinus, Marcus qm. Stephani, Marinus, Marcus qm. Johannis, Antonius Stephani, Stephanus de Lacu, Rade, Johannes Radi, Vidus, Georgius Radi, Johannes Ragamich, Michael qm. Pauli, Carolus Fronticarus, Michael Stephani, Leonardus de Binauo, Chirinus, Bartolomeus Benvenuti, Johannes Riccii, Blasius Ordo, Marinus Chalichet, Gregorius Rassich, Theodorus de Comis, Antonius tres navilia Radoslaus Bilosseuich, Johannes, Georgius, Vidus, Stephanus, Marcus Antonii Cauogrosso, Paulus Berteloni, Paulus Alegretti, Marinus Paratouich, Petrus.

Sjem ovih brodovlasnika splitskih, za koje je tačno navedeno da su oni vlasnici lađe, imamo još 11 splitskih lađa za koje nam nije moguće tačno ustanoviti, da li je vlasnik lađe onaj Splitsanin ili Splitsani, čija je i roba ili pak kapetana, koji lađu vodi. Navest ću primjere:

Die 14 mai

Concessa est licentia ser Johanni Ruzerij conducendi Venetias in barca patronizata per Michaelem Stephani . . .

Ser Petrus Berini conducit Venetias in dicta barca . . .

Die 1 octobris

Ser Petrus filius ser Antonij Capogrosso conducit Venetias in barchosio patronizato per Michacium Drasa barilia 180 ficum inter magna et parva.

Ser Antonius Breviani civis Spalati conducit Venetias in barchosio supradicto . . .

Ser Stephanus qm. Ruzerii conducit Venetias in dicto barchosio barilia 174 ficum inter magna et parva.

Die 24 sept.

Magister Michael cimator conducit Venetias in barchosio patronizato per Georgium Vucinicica . . .

Die 13 aprilis

Concessa est licentia Ser Antonio Cauogrosso conducendi Segnam ad nundinam Sancti Georgii in barchosio patronizato per Georgium de Spaletto . . .

Concessa est licentia Milobrato conducendi Segnam in dicto barchosio . . .

Patronizare officium patroni seu nauclerii gerere, dakle je patronus redovno u Srednjem Vijeku kapetan lađe. Moguće je da je kapetan lađe i vlasnik, ali to ne mora da bude. On može da bude i samo vođ, kapetan lađe, a da je vlasnik drugi, ili više njih. Vjerovatno je da je onda, kad je spomenut samo vlasnik lađe a nije spomenut i patron, sam vlasnik zapovijedao lađom. Možda je tada lađa imala sobom i vlasnika i kape-tana, ali kako je u slučaju kad je on bio na lađi, bio odgovoran za robu on sam, a ne kapetan, u smislu splitskoga statuta⁸⁾, to se i spominjao samo vlasnik, a ne i kapetan. Kapetan se dakle spominjao kad vlasnik nije plovio zajedno sa lađom ili kad je kapetan imao neku lađu u najam ili kad je bilo više vlasnika, koji su lađu predali, da njom zapovijeda koji kapetan, koji je onda i odgovarao za robu.

Prema tome iz navedenih slučajeva izlazi, da su oni za koje se kaže da su zapovijedali lađom, mogli da budu i brodovlasnici, ali je mnogo vjerojatnije, da su oni bili samo kapetani tih lađa, koje su oni uzeli u zakup ili na kojima su oni bili namješteni kao kapetani.

Očito je da Michael Stephani, koji je 14 maja 1475 g. bio kapetan lađe na kojoj su vozili svoju robu Johannes Ruzerii i Petar Berini, bio kapetan lađe, kojoj nisu bili vlasnici ni jedan od ove dvojice, iako ni je isključena mogućnost, da su i ona obojica imali svoje udjele u toj lađi. To vrijedi i za kapetana Minacija Dražu, koji je 1. oktobra 1475 g. vozio u Veneciju robu Petra Capogrossa, Antuna Breviana i Stjepana Ruzerija. Ali opet mi ne znamo ko je bio vlasnik lađe. Nije nikako vjerovatno, da je patron bio u ovim slučajevima ujedno i vlasnik lađe, jer bi onda bilo

⁸⁾ Cap. XLV. Item statutum et ordinatum est, quod si aliquod damnum euenerit in mercibus permanentibus in aliquo lembo propter malam calcaturam, siue in frumento, siue in sale, siue in quacumque alia re, quod totum illud damnum patronus lembi damnum passo integraliter debeat emendare. Statuta et leges civitatis Spalati, cd. Hanel, p. 223.

kazano in barcha Michacii Drasae ili Michaelis Stephani, a nipošto ne bi bilo istaknuto, da je tom lađom zapovijedao kapetan Mihacije ili Mihajlo, kako je to u ostalim slučajevima učinjeno. Prema tome su lađe, za koje se navodi kapetan, vlasništvo nekog drugoga, ali ne ni kapetana ni izvoznika isključivo, i ako su možda oni imali u tim lađama svoje udjele.

Kapetana, koji su to bili po zanatu, bilo je u Splitu svakako dosta; oni su bez svake sumnje vodili lađe i onda, kada se to ne spominje, ali su tada na lađi bili i vlasnici lađe ili za nju odgovarali onima, koji su izvozili i nije bilo potrebno navoditi kapetane, koji su bili onda odgovorni samo vlasniku i nikome drugome. Zbog toga nam se oni tada i ne spominju.

Kapetani, koji se spominju su ovi: Andreas de Corbio, Alegretus Oranzi, Christinich, Georgius, Vuchitius, Michael Stephani, Michacius Drasa, Johannes Bagatela, Petrus Balpieri, Petrus Pini, Georgius Vudinicica, Michael Stephani.

Kad smo spominjali brodovlasnike u Splitu u ovo doba nismo, a spomenuli one, za koje spomenuti dokumenat ne kaže izričito, da je lađa njihova, ali ne kaže ni da je ona nekoga drugoga, kao ni to, da je njom zapovijedao neki drugi kapetan a ne vlasnik. Iz ovoga je skoro sigurno, da je vlasnik onaj, čija je roba koja se izvozi. Kad bi koji dan poslije dane dozvole za izvoz dotični, kome je ta dozvola dana, izvezao robu na bilo kojoj drugoj lađi, mi bismo mogli misliti, da je bila dana dozvola za izvoz, a ne da se nju nije odmah iskoristilo, pa se roba kasnije izvezla. Ali kako se to ni u jednom slučaju ne događa, slijedi da je roba izvezena onoga dana, kad je dozvola dana ili kasnije na lađi onoga, kome je dozvola dana, a pisar nije smatrao za potrebno, da izričito unosi, da je lađa onoga, koji na njoj svoju robu izvozi. Takovi bi brodovlasnici bili: Cvitan Stacinovich, Blaž Condoni, Jakob Longo, Radin Jonorich, Radoslav (de Spaleto), Baptista de Augubio, Benedictus qm Benedicti, Stephanus Jacobi, Stephanus Chervatinovich, Laurentius Benedicti, Florius Radivoi, Gregorius qm Georgii, Mateus Bilossevich, Ladislavus Radounich, Stephanus Cogneuch, Stephanus Jurianich, Laurentius Benedicti, Florus Jussize, Johannes Anci.

Ovakove dozvole glase na pr.:

Die 22 dicti (septembris)

Radoslaus de Spaleto conducit Chersum rotullos 3 rassiae, ballam unam . . . , unum lanae, paria 25 . . .

Die 8 octobris

Ser Benedictus qm Benedicti conducit Venetias barillia 155 ficum inter magna et parva.

Die XII martij

Concessa est licentia Florio Radivoi conducendi Venetias capita quinque vini circulata, 4 barillia, rotulum unum rassiae, barillia X ficum . . .

Die 15 aprilis

Concessa est licentia Gregorio qm Gregorii siue Marino euis genero conducendi Segnam ad nundina Sancti Georgii pelles 300 agnellinas.

Magister Ladislaus Radounich conducit Segnam ad nundina eiusdem et dein Chersum . . . rassiae, paria nouem opancarum, cuspidas 23.

Kroz cijelo vrijeme, za koje imamo zapisano sve ono, što se izvezlo i onoga, koji je izvezo, dakle za 17 mjeseci, isplovilo je iz splitske luke sa izvoznom dozvolom 169 lađa, od toga splitskih 122, a ostalo je podijeljeno ovako: Dubrovnik 6, Kotor 3, Šibenik 4, Zadar 4, Trogir 3, Fermo 4, Calamota 1, Brač 2, Senj 1, Padova 1, Pesaro 1, Hvar 2, Chioggia 1, Rovinj 1, Manfredonia 1, Barleta 1, Trani 1, Poljica 1, Carlino 1 i nekoliko, kojima nam nije moguće odrediti, odakle su bile. Treba da dodam, da ovi brojevi označuju svaki pojedini izlaz lađe iz Splita, tako da su neke lađe više puta izlazile, i ako je to bilo rijetko.

Pogledajmo još, kamo su te lađe iz Splita išle sa svojom robom. Od 201 izvoza bilo je za samu Veneciju 114, za Apuliju 39, za Marke 5, za Rimini 1, za Vis 1, za Krajinu 3, za Barletu 1, za Orijenat 3, za Bakar i Rijeku 2, za Zadar 3, za Senj 11, za Cres 1, za Dubrovnik 6, za Hvar 1, za Bestiu 2, za Treviso 1, na sajam Sv. Margarite 7, za Bakar 2.

U Veneciju se izvezlo iz Splita: brašno, pšenica, sir, drvo, raša (platno surovo), slane sardele, vino, smokve, med, smola, lan, konopi, suho groždje, vosak, raša za bojadisanje, ocat, fina vina, stolna vina itd.

U Apuliju se izvezlo iz Splita: konje i kobile, marvu za tegljenje i za klanje, kože janjeće, kože od kozlića, od jaraca, volova, platno, med, slana riba i dr. U Rimini se izvezlo raše, u Vis sol, u Krajinu sol, u Barletu konji, na Rijeku i u Bakar janjeće kože i raša, u Bakar sam opet razne gvozdene tvorevine za kućnu porabu, konopi, zvončići, vosak, raša, u Bestiu marva, u Zadar raša, u Marke kože raznih životinja, konji, raša, svinje, vino, med i dr., u Cres raša i vuna, u Dubrovnik: raša, vosak, janjeće kože i dr., u Hvar vino, u Senj kože janjeće, sukno, raša, gotove kape, gvozdeno posuđe, vino i dr., u Treviso jarčeve kože, na sajam sv. Margarite razno sukno i raša.

Gotovo je cijeli izvoz iz Splita išao u Veneciju i Marke. U Veneciju je išlo više od polovice izvoznika sa svojom robom, a u Marke jedna petina, u Veneciju i Marke tri četvrtine svih izvoznika i svih lađa.

Ali ono, što upada osobito u oči, je fakat, da je u ovom spisku zabilježena samo jedna lađa, koja je išla u Vis, samo jedna koja je išla u Hvar, samo tri u Zadar, nijedna u Trogir, nijedna u Šibenik, nijedna u Poljica, nijedna na Šoltu, uopće da se od dalmatinskih mjesta, u koja je Split izvezio, spominju samo: Krajina, Hvar, Vis, Zadar, Cres. Nema nikakove sumnje, da je svakog dana, kako je to i danas, išla — osim ako je bila oluja — bar jedna lađa na Brač, Hvar, Šoltu i Vis, u Trogir, Šibenik, Zadar. A ipak nam se u spomenutom kvadernu o tom ništa ne kaže. Kvadern je potpun i zapisi slijede redovno dan za danom, tako da je isključeno, da bi što bilo izostavljeno. Sigurno je dakle, da su i onda između Splita i dalmatinskih mjesta postojale žive saobraćajne veze, samo što ono, što se izvezilo, nije potpadalo pod nadzor carinika i za to se nije ni unosilo u ovaj kvadern. Sol, vino i sukno potpadalo je pod izvoznu carinu i unutar Dalmacije i zbog toga je to trebalo da se zabilježi. Vjerojatno je za to, da je osim spomenutih lađa, koje su morale svakako da budu veće, kad su imale da pređu Jadran, postojalo i mnogo manjih, koje su saobraćale sa susjednim mjestima. Još nešto upada u oči, da se neke lađe, i to skoro sve, spominju samo jedanput. Nije nipošto vjerovatno, da su te lađe stajale usidrene u luci i da su izlazile na more samo jedanput u godini, što nam je novi dokaz, da su one redovno vršile saobraćaj između pojedinih mjesta naše obale, a onda u slučaju potrebe išle i na dalja putovanja, u Veneciju, Marke, Apuliju, Senj, Rijeku, ili u Orijent.

Još je jedna stvar, koja upada u oči, a to je, da kroz cijelu godinu dana nema nijedne mletačke lađe, koja se u ovom popisu pominje, a u cijelom popisu uopće samo zadnjega dana, 24. oktobra 1476. zabilježeno je, da je „Johannes de Venetiis conducit Venetias in eius barcha“ . . . Iz ovoga bi se dalo zaključiti, da se Venecija stvarno držala obaveze, da se roba iz Splita ima u prvom redu da vozi na splitskim lađama, kako je bilo predviđeno i u matrikoli bratovštine Svetog Nikole i kako je to venecijanska vlada ponovo Splićanima garantovala.

Iz svega ovoga se vidi, da nam pomenuti kvadern daje punu sliku splitskog izvoza u inostranstvo, ali da nam ne pruža sliku izvoza u naše dalmatinske luke. Isto tako mi iz njega doznajemo samo za velike lađe i to one, koje su u ovo vrijeme vozile svoj tovar u inostranstvo, jer je moglo biti još većih lađa, koje nisu imale prilike, da u ovo vrijeme plove u inostranstvo, a ipak su vozile robu po Dalmaciji. U vezi s ovim je i broj kapetana. Već smo kazali, da mi iz ovoga kvaderna možemo da upo-

znamo samo one kapetane, koji su samostalno vodili lađu, na kojoj nije bio i za koju nije odgovarao vlasnik lađe, ali da je skoro sigurno, da je svaka lađa imala i svog kapetana od zanata. Kad ne možemo, da doznamo za kapetane, kojima znamo vlasnika, kad taj nije bio ujedno i kapetan, tim manje možemo da znamo za kapetane lađa, koji se i ne spominju.

Svakako nam ovaj popis daje minimum, koji je sigurno utvrđen, za ostale možemo samo nagađati, ali iz njega ne možemo doznati.

Isto tako mi ne možemo iz ovoga popisa doznati visinu cjelokupnog izvoza iz Splita, nego samo visinu izvoza u Veneciju i inostranstvo, jer ovdje nije naveden izvoz robe slobodne od carine koja se vozila u dalmatinsko primorje. A da je ova naša tvrdnja tačna, vidi se već iz toga, što ovdje nije navedeno kroz vrijeme od godine i po, da se iz Splita izvozila na naše otoke pšenica i brašno, dok pozitivno znamo, da su naši otoci, koji nisu imali nikada u dovoljnoj mjeri pšenice, pšenicu i brašno uvozili ponajviše iz dalmatinskog Zagorja i Bosne preko Splita.

Ali za to možemo da doznamo izvoz u Veneciju i inostranstvo. Istina, ima mnogo mjesta, na kojima su upravo brojke, koje označuju količinu izvezenih stvari, izgrizene ili tako izbledjele, da se ne mogu čitati, ali ono što nam je moguće da pročitamo, pokazuje nam u dovoljnoj mjeri taj izvoz. Na osnovu ovoga mi možemo svakako da doznamo najmanju količinu izvezenih stvari. Imajući to u vidu izvoz je za ovo vrijeme, t. j. od početka juna (6. juna 1475 g.) do kraja oktobra (24. oktobra 1476 g.) bio ovaj:

373 konja, 4 svinje, 151 govedo, 115 rotula (omota) i 426 lakata raše, 3017 barila smokava i 5 mjevova, 3010 komada sira, 68 barila srdela slanah, 9 vreća brašna, 4 vreće pšenice, 160 kablića soli, 484 bačve i 83 barila vina, 889 janjeće kože, 489 kože od kozlića, 320 mjevova meda, 11 mjevova smole i druge robe u manjoj količini.

Kad prosuđujemo ovaj splitski izvoz, mi ne smijemo da uzmemo za to današnje mjerilo, a onda treba da uvažimo i to, da je svako naše primorsko mjesto imalo svoju malu flotu i da se u svojim vezama sa inostranstvom nije nipošto služilo posredovanjem Splita, ni splitskih trgovaca ni splitskih lađa. Split u ovo vrijeme nije bio nikakav trgovački ni pomorski centar za gradove, mjesta i otoke srednje Dalmacije, kako je on to danas, i kakav se stvorio u XIX. stoljeću, ali je za to bio veza inostranstva sa zapadnim dijelovima Bosne i unutrašnjom Dalmacijom. Uslijed pomenutih naređenja mletačke vlade, Split je izgubio mnogo od tih svojih veza; ograničenja su postojala i onda, kad je mletačka vlada neka ograničenja povukla. Splićani su sada svoju trgovinu uputili u Veneciju.

Ali ta trgovina nije mogla da bude osobito velika, jer je Venecija na svojim lađama još uvijek prenosila potrebnu robu iz bogatijih krajeva nego je to bilo splitsko zaleđe, tako da Splitsani nisu mogli da izdrže konkurenciju na pijaci u Veneciji.

Uza sve to iz našeg se popisa vidi vrlo velik i živ saobraćaj Splita sa Venecijom. U nekim mjesecima skoro je svakog dana bila koja lađa, koja je išla u Veneciju ili iz nje dolazila. Uzmimo n. pr. septembar 1475 godine:

2. septembra putuje u Veneciju sa svojom robom Ambrosius de Chlemania,
3. Hieronymus de Petrachis i Marko Alegreti na lađi Garoina,
4. Marko pok. Stjepana, Juraj pok. Antuna, Luka Pavlov, Daniel iz Portugruara na lađi Marka pok. Stjepana,
5. Marko pok. Stjepana na svojoj lađi,
5. Simun Ivanov iz Dubrovnika na svojoj lađi,
7. Petar sin Hristofora Berinija na lađi Meneghina,
7. Antun Stjepanov i Ivan Capogrosso na lađi, kojoj je bio kapetan Mihajlo Stjepanov,
8. Benedikt pok. Benedikta na svojoj lađi,
10. Stjepan . . . na svojoj lađi,
10. Rade iz Splita i Rade iz Kotora na lađi Rade iz Splita,
10. Ivan Radin i Nikola Martinis na lađi Ivana Radinog,
14. Ivan Radin iz Splita na svojoj lađi,
16. Ventura Mrmolja na lađi Vida iz Splita,
16. Petraka Petrakis na lađi Garoina.

Slično je bilo u novembru iste godine.

Ako tome dodamo lađe, koje su vršile saobraćaj sa obližnjim mjestima, i mletačke lađe, koje su dolazile a nisu krcale, ili su možda i krcale a imale privilegij da ništa za to ne plate, ne možemo kazati da i u ovo doba, uza sva ograničenja uslijed poznatih naređenja, nije promet u Splitu bio dosta velik i živ.

Grga Novak.