

UDK 359.165.4(497.5 Senj)“17“(093)

629.53(497.5 Senj)“17“(093)

94(497.5 Senj)“17“(093)

Primljeno: 4. 8. 2013.

Prihvaćeno: 25. 11. 2013.

Izvorni znanstveni rad

## **Senjski brodski kapetani i njihova plovidba Jadranom sredinom 18. stoljeća**

Vedran Klaužer

Hrvatski institut za povijest

Opatička 10

10000 Zagreb

Republika Hrvatska

E-adresa: vedranklauzer@net.hr

U radu će se prikazati pomorske aktivnosti kapetana brodova čija je matična luka u 18. stoljeću bio grad Senj. Na temelju objavljene i neobjavljene građe kao i relevantne literature rekonstruirat će se plovidbene rute senjskih brodova po Jadranu, pokušati prikazati kakvim su brodovima upravljali i plovili senjski pomorski kapetani, kakvu su robu prevozili te kakva je bila pomorska svakodnevica na tim brodovima uključujući razne probleme i doživljaje koje su imali tijekom putovanja.

*Ključne riječi:* plovidba Jadranom, Senj, pomorski kapetani, 18. stoljeće, jedrenjaci

### **Uvod**

Proglašenje slobodne plovidbe Jadranom cara Karla VI. godine 1717., čime je unesen snažan zamah razvoju luka jadranske obale, ujedno označava i početak uspona senjske pomorske trgovine i povijesti. Ta je povijest bila burna i nesigurna s obzirom da su plovidbu Jadranskim morem u 18. stoljeću određivali, kao i u prošlim i kasnijim vremenima, međunarodni odnosi između glavnih sila koje su fokusirale svoje interese prema plovidbi Jadranom. Odnosi između Habsburške Monarhije, Mletačke Republike i Osmanskoga Carstva kao glavnih aktera na Jadranu te ratovi koje su navedene države međusobno vodile tijekom 18. stoljeća utjecali su na plovidbenu prohodnost Jadrana kao i na pomorsku trgovinu i njezine smjerove. Habsburška Monarhija počela se intenzivnije pripremati za natje-

canje u prevlasti nad plovidbom Jadranskim morem gradnjom ratnih i trgovačkih brodova te proglašenjem Trsta, Rijeke i Kraljevice slobodnim lukama.<sup>1</sup>

I grad Senj isto se tako našao u novoj situaciji kada je 1752. godine izdvojen iz Vojne krajine te je potpao pod Austrijsko primorje i upravu Trgovačke intendance sa sjedištem u Trstu. Ovaj državni organ otada je - pa sve do reinkorporacije Senja u Vojnu krajinu 1776. godine - određivao smjer senjske trgovine, carine, brodogradnje, poticanja prodaje drvene građe i tako dalje.<sup>2</sup> Jedna od glavnih odredbi Trgovačke intendance bio je prijevoz soli za austrijsku Lombardiju kao i konstantno stimuliranje izvoza trgovačke robe iz Vojne krajine prema moru.<sup>3</sup> U tome se smislu poticala i razvijala brodogradnja u Senju te su mnogi senjski brodovlasnici gradili brodove kako bi se uključili u pomorsku trgovinu. U takvim su okolnostima plovili senjski pomorski kapetani, a o njihovoj aktivnosti tijekom 18. stoljeća, brodovima kojima su upravljali i robi koju su prevozili bit će riječ dalje u ovome radu.

### Metodologija, izvori i literatura

Kako bi se uspjeli pronaći i detektirati pomorski kapetani kao i brodovi za koje se sa sigurnošću može tvrditi da dolaze iz Senja, bilo je potrebno konzultirati i usporediti nekoliko vrsta izvora. Srećom, sačuvanih podataka o senjskim pomorskim kapetanima ima relativno mnogo. Neobjavljeno arhivsko gradivo koje sadrži mnogo podataka o senjskim pomorskim kapetanima, brodovlasnicima i mnogim drugim podacima vezanima za plovidbu, trgovinu kao i razne druge podatke o životu Senjana u 18. stoljeću nalazi se u fondu *Trgovačka uprava. Spisi za primorje* u Hrvatskome državnom arhivu u Zagrebu.<sup>4</sup> Fond sadrži podatke o administrativnoj upravi grada Senja u vrijeme kada je grad postao dio

<sup>1</sup> O izgradnji brodova u luci Kraljevici kao i samome razvoju brodogradilišta za vrijeme austrijske uprave vidi: Igor Karaman, "Kraljevica – ratna luka i arsenal Habsburške Monarhije u osamnaestom stoljeću", *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu* 11 (1978), 147-181.

<sup>2</sup> O Senju kao dijelu Austrijskoga primorja vidi: Alexander Buczynski, *Gradovi Vojne krajine 2*. Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 1997., 86-100. Vidi i: Alexander Buczynski, "Trgovački pomorski grad Senj i tršćanska trgovačka intendantca (1752-1775)", *Senjski zbornik* 18 (1991), 205-216.; Igor Karaman, "Prilog za povijest Senja i Karlobaga u drugoj polovici XVIII stoljeća", *Historijski zbornik* 19-20 (1966-1967), 103-127. te Anna Maria Gruenfelder, "Senj i Karlobag u doba merkantilističke gospodarske politike", *Senjski zbornik* 29 (2002), 125-154. O međunarodnoj i regionalnoj trgovini drvenom građom iz Senja od 14. do 18. stoljeća vidi: Bogumil Hrabak, "Regionalna i međunarodna trgovina Mlečana i Dubrovčana drvetom iz Senja (XIV-XVIII stoljeće)", *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu* 24 (1991), 57-107.

<sup>3</sup> Buczynski, *Gradovi Vojne krajine 2*, 90-91.

<sup>4</sup> Hrvatski državni arhiv, fond HR-HDA 941. Trgovačka uprava. Spisi za primorje (dalje: HR-HDA 941).

Austrijskoga primorja pod upravom Trgovačke intendance 1752. godine pa sve do ponovne reinkorporacije Senja u sastav Vojne krajine 1776. godine.<sup>5</sup> Za detekciju pripadnosti određenoga kapetana ili paruna senjskome stanovništvu poslužili su podaci iz gradiva poput popisa stanovnika posjednika nekretnina u Senju 1759. godine<sup>6</sup> te solarski red (*Rollo*) iz 1764. godine koji sadrži podatke o tipovima brodova, imenima plovila i njihovim vlasnicima koji su imali koncesiju prevoziti sol za austrijsku Lombardiju i drugdje.<sup>7</sup> Od objavljenih izvora za plovidbene rute senjskih kapetana kao i vlasnika brodova koji su samostalno upravljali svojim brodovima poslužili smo se lučkim zapisima jadranskih luka u 18. stoljeću koje je objavio Nikola Čolak.<sup>8</sup> Podatke o senjskim patricijskim i građanskim obiteljima, osim u navedenome fondu, možemo pronaći i u radovima M. Magdića<sup>9</sup> i E. Ljubovića<sup>10</sup>, dok u knjizi S. Vekarića, osim izvrsnih podataka o tipovima brodova koji su kroz povijest plovili Jadranom, nalazimo i podatke o brodovima koje su u 18. stoljeću određeni Senjani prodavali drugim pomorcima i vlasnicima brodova diljem Jadrana.<sup>11</sup>

## Senjski pomorski kapetani

Kao prvo, važno je napomenuti da su brodovima načelno mogla upravljati dva tipa zapovjednika broda. Jedan od takvih zapovjednika mogao je biti kapetan broda (tal. *capitano*) za kojega se ovakvom titulom i činom podrazumijevalo da se radi o osobi koja poznaje pomorska pravila i načine plovidbe.<sup>12</sup> Drugi tip osobe koja je mogla (ne nužno) upravljati brodom ili biti prisutna na njemu jest

<sup>5</sup> Zbirni inventar i osnovne podatke o fondu vidi u: Mirjana Peremin, "Spisi komercijalne uprave za Senj, Karlobag, Kraljevicu i Bakar s posebnim osvrtom na fond "Commercialia" (1749.-1776.)," *Arhivski vjesnik* 36 (1993), 207-221.

<sup>6</sup> HR-HDA 941, kut. 12., fasc. 75, dok. 1759-75-7.

<sup>7</sup> HR-HDA 941, kut. 8., fasc. 44, dok. 1764-44-32.

<sup>8</sup> Nikola Čolak, "Hrvatski pomorski regesti, Osamnaesto stoljeće 1. dio. Plovidba na Jadranu (Regesti marittimi Croati, Settecento 1 Parte Navigazione nell'Adriatico), Središnjica za proučavanje hrvatske povijesti Venecija, Vrela, Svez. 1. Dokumentarna vrela, svez. 1. (Centro di studi storici Croati - Venezia, Fonti vol. 1., Fonti Documentarie, vol 1.), Padova, 1985. (dalje u tekstu: HPR I) i sv. 2 (dalje u tekstu: HPR II).

<sup>9</sup> Mile Magdić, "Popis patricijskih i građanskih porodica senjskih od godine 1758.," *Starine* 17 (1885), 49-53. i Mile Magdić, "Prilozi za povijest starih plemićkih porodica senjskih (Homolića, Miletića, Moletića i Kuhačevića, Vukasovića, Daničića, Novakovića)," *Starine* 17 (1885), 54-75.

<sup>10</sup> Enver Ljubović, *Gradski i plemićki grbovi grada Senja*. Senj: osobna naklada, 1998.

<sup>11</sup> Stjepan Vekarić, *Naši jedrenjaci*. Split: Književni krug, 1997.

<sup>12</sup> O vrstama zapovjednika i kapetana na brodovima vidi: Vekarić, *Naši jedrenjaci*, 156-157. O isprepletenoj ulozi senjskih kapetana kao zapovjednika i paruna kao brodovlasnika ujedinjenih u jednoj osobi koja vrši razne dužnosti na brodu (upravljanje, nabava robe, prodaja broda i tako dalje) vidi: Buczynski, *Gradovi Vojne krajine* 2, 97.

sâm vlasnik ili suvlasnik broda, koji se zapisivao u izvorima pojmom patron/parun (tal. *parone*). I takva je osoba - isto kao i pomorski kapetan - mogla imati pomorsko plovidbeno iskustvo i spoznaje te iz toga razloga nije imala potrebe unajmljivati i plaćati kapetana nego je sama upravljala brodom, pazila na teret i naređivala posadi broda.<sup>13</sup> Naravno, u slučajevima kada su takve osobe posjedovale pojedinačno ili suvlasnički više brodova, moguće je da su neke brodove prepuštali na upravljanje unajmljenim pomorskim kapetanima, dok su preostalim brodovima upravljali sami.

### a) Kapetani

Uvidom u arhivsku građu i relevantnu literaturu, prema gore navedenoj podijeli po pitanju senjskih pomorskih kapetana, moguće je detektirati imena i prezimena te ukupan broj osoba koje su se navodile isključivo kao pomorski kapetani, a bili su rodom iz Senja.

Tako je Senjanin Petar Kastović bio kapetan broda “Madonna del Carmine ed Anime del Purgatorio” kojim je u srpnju 1765. godine doplovio u Anconu i iskrcao teret drvene građe.<sup>14</sup> Antun Josipić bio je senjski pomorski kapetan i upravljao je brodom koji je iz Barlette u Anconu u srpnju 1766. godine dovezao teret soli.<sup>15</sup> Juraj Mihovilov bio je senjski kapetan koji je upravljao brodom “Madonna Santissima del Rosario” u srpnju 1766. godine i dovezao iz Istre u Anconu teret drvene građe.<sup>16</sup> Senjanin Ivan Ivković (*Icovich*) bio je kapetan broda “Madonna del Carmine” te je u travnju 1766. godine - najvjerojatnije iz Senja u Anconu - dovezao drvenu građu od koje je jedan dio iskrcao, a s preostalom građom otplovio dalje.<sup>17</sup> Senjanin Ivan Stanić bio je kapetan marsiljane nepoznata imena koja je s teretom drvene građe i duhana uplovila u ankonitansku luku u ožujku 1756. godine.<sup>18</sup> Matija Kuhačević (*Ruhačević*), pripadnik senjske patricijske obitelji, bio je kapetan fregatuna “Madona Santissima del Rosario e San Antonio di Padova” koji je uplovio u Anconu u kolovozu 1764. godine te iskrcao teret drvene građe i katrana.<sup>19</sup> Matija je bio i kapetan fregatuna nepoznata imena kojim je u travnju i kolovozu

<sup>13</sup> “Parun”, Pomorska enciklopedija (dalje: PE), sv. 6., Zagreb: Leksikografski zavod FNRJ, 1960., 66.

<sup>14</sup> HPR II, br. 3555. Petar je u lučkome zapisu naveden kao Senjanin (*Segnano*).

<sup>15</sup> HPR II, br. 3597. Antun je u lučkome zapisu naveden kao Senjanin (*Segnano*).

<sup>16</sup> HPR II, br. 3590. Juraj je u lučkome zapisu naveden kao Senjanin (*Segnano*).

<sup>17</sup> HPR II, br. 3570. Ivan je u lučkome zapisu naveden kao Senjanin (*Segnano*).

<sup>18</sup> HPR II, br. 6084. Potvrdu da je navedeni Ivan Stanić Senjanin nalazimo u popisu redovitih dobrovoljnih davanja Senjana carskome fisku (*donum gratuitum*) 1761. godine. Vidi: HR-HDA 941, kut. 12, fasc. 77, dok. 1761-77-3, fol. 4r.

<sup>19</sup> HPR II, br. 3516. Obitelj Kuhačević stekla je status senjskih patricija 1720. godine. Vidi Magdić, “Popis patricijskih”, 50. Usp. Ljubović, *Gradski i plemićki*, 99-100.

1765. godine dovezao iz Senja u Anconu teret raznovrsnoga drva za obradu.<sup>20</sup> Lovro Bogut, senjski patricij, bio je kapetan senjske marsiljane “Madonna Santissima del Rosario e San Francesco di Paola” koja je u travnju i svibnju 1765. godine doplovila do Ancone s teretom drvene građe i duhana.<sup>21</sup> Senjanin Juraj Mihovilov bio je kapetan marsiljane “Madonna Santissima del Rosario” koja je uplovila u ankonitansku luku u lipnju 1766. godine.<sup>22</sup> Senjanin Juraj Kregar bio je kapetan kekje “Madonna Santissima del Rosario e San Nicolò” koja je pod austrijskom zastavom doplovila iz Trsta u Anconu u ožujku 1757. godine s teretom duhana,<sup>23</sup> a u travnju 1780. godine bio je kapetan pulake nepoznata imena koja je pod istom zastavom uplovila u navedenu luku iz Senja.<sup>24</sup> Senjanin Michael Koliker (*Kolicher*) bio je kapetan nave “Sacra Famiglia” kojom je 1766. godine doplovio preko Ancone i Sicilije do Genove,<sup>25</sup> a istim brodom upravljao je i u veljači 1769. godine kada je pod austrijskom zastavom uplovio u Anconu te nakon iskrcavanja tereta otplovio put Senja.<sup>26</sup>

Bartol, pripadnik senjske obitelji Bukovac/Buhovač, bio je kapetan senjskoga fregatuna nepoznata imena koji je uplovio u Anconu u travnju 1766. godine.<sup>27</sup> Franjo Stauber, senjski patricij, bio je kapetan nave nepoznata imena koja je uplovila u Anconu u veljači 1751. godine.<sup>28</sup> Senjski građanin Vuk Poljičanin bio je senjski pomorski kapetan koji je 1759. godine upravljao pulakom nepoznata imena na plovidbi iz Aleksandrije prema Solunu.<sup>29</sup>

### **b) Senjski brodovlasnici (paruni) koji su sami upravljali brodovima**

Kao što je prethodno rečeno, u više navrata u izvorima se pronašao zapis u kojemu je osoba, koja je inače detektirana kao senjski brodovlasnik, zapisana i kao kapetan vlastitoga broda. Kako u takvim zapisima nema spomena kapetana nego samo paruna, ostavljajući otvorenom za raspravu mogućnost da je kapetan

<sup>20</sup> HPR II, br. 6817 i br. 6856.

<sup>21</sup> HPR II, br. 6816 i br. 3543. Obitelj Bogut temeljila je svoj građanski status (civitet) prema protokolu grada iz 1666. godine. Vidi Magdić, “Popis patricijskih”, 51.

<sup>22</sup> HPR II, br. 3590. Juraj je u lučkome zapisu naveden kao Senjanin (*Segnano*).

<sup>23</sup> HPR II, br. 6182. Obitelj Kregar spominje se među Senjanima korisnicima kredita Bečke banke u Senju 1759. godine. Vidi: HR-HDA 941, kut. 12, fasc. 75, dok. 1759-75-8.

<sup>24</sup> HPR II, br. 1839.

<sup>25</sup> HR-HDA 941, kut. 15, fasc. 112, dok. 1768-112-54, fol. 38v-39v.

<sup>26</sup> HPR II, br. 3736. Prezime Koliker (*Kolicher*) spominje se među Senjanima korisnicima kredita Bečke banke u Senju 1759. godine. Vidi: HR-HDA 941, kut. 12, fasc. 75, dok. 1759-75-8.

<sup>27</sup> HPR II, br. 6089. O obitelji Buhovač vidi: Ljubović, *Gradski i plemićki*, 48.

<sup>28</sup> HPR II, br. 732. O obitelji Stauber (Štaber) vidi: Ljubović, *Gradski i plemićki*, 152.

<sup>29</sup> HR-HDA 941, kut. 17, fasc. 135, dok. 1761-135-10. Obitelj Poljičanin (*Policanin*) stekla je senjski civitet 1665. godine. Vidi Magdić, “Popis patricijskih”, 52.

ipak bio prisutan na brodu, ali je brodovlasnik u luci izvršio prijavu lučkim vlastima, smatrat ćemo - zbog nedostataka dodatnih podataka - da je tako zapisana osoba u tome trenutku sama upravljala brodom i naređivala posadi. Kako se za posjedovanje broda podrazumijevala određena visoka imovinska moć, pokazalo se da su vlastitim brodovima upravljali uglavnom bogati Senjani iz raznih utjecajnih građanskih i patricijskih obitelji.

Tako je Ivan Demelli, član bogate senjske patricijske obitelji, kao kapetan upravljao fregatunom "San Francesco di Paola e Anime del Purgatorio" prevozeći u svibnju 1739. godine s nepoznate lokacije (najvjerojatnije iz Senja) teret drvene građe u Anconu.<sup>30</sup> Njegov rođak Matija Demelli bio je kapetan kekje nepoznata imena koja je uplovila u ankonitansku luku pod carskom (austrijskom) zastavom u veljači 1751. godine.<sup>31</sup> Slično navedenome, senjski patricij Nikola Sussani zapisan je kao kapetan senjske nave nepoznata imena u lučkim zapisima grada Ancone u travnju 1748. godine kada je prevezio teret duhana.<sup>32</sup> I senjska obitelj Paskvić imala je članove koji su sami upravljali obiteljskim brodovima. Tako je Franjo Paskvić, kapetan fregatuna "Madonna del Carmine", u svibnju 1749. godine doplovio u ankonitansku luku iz smjera Senja s teretom duhana.<sup>33</sup> Vuk Paskvić bio je, pak, kapetan pulake "Madonna del Rosario" koja je u veljači 1751. godine bez tereta doplovila do Ancone pod austrijskom zastavom, najvjerojatnije kako bi tamo ukrcao neku kupljenu robu,<sup>34</sup> a u travnju 1757. godine isti je kapetan, ali sada upravljajući senjskom fregatom nepoznata imena, dovezao iz Senja u navedenu luku teret raznovrsnoga drva.<sup>35</sup> Senjska patricijska obitelj Vukasović, točnije njezin član Franjo, isto je bio aktivan u pomorskom životu grada Senja i plovidbi Jadranom. On je bio kapetan nave "Madonna del Rosario" koja je pod austrijskom zastavom u veljači 1751. godine uplovila u Anconu bez tereta.<sup>36</sup> Senjanin Antun Carina upravljao je kao kapetan navom "Santissima Annunziata" dovezavši u veljači 1754. godine iz Senja u Anconu teret žita.<sup>37</sup>

<sup>30</sup> HPR II, br. 2641. O obitelji Demelli vidi: Ljubović, *Gradski i plemićki*, 66-68.

<sup>31</sup> HPR II, br. 5772.

<sup>32</sup> HPR II, br. 5550. O obitelji Susan (Sussani, Suzanić) vidi: Ljubović, *Gradski i plemićki*, 158-159.

<sup>33</sup> HPR II, br. 2885. Obitelj Paskvić spominje se u popisu vlasnika kuća i vrtova u Senju 1759. godine kao i u popisu redovitih dobrovoljnih davanja Senjana carskome fisku (*donum gratuitum*) 1761. godine. Vidi: HR-HDA-941, kut. 12, fasc. 75, dok. 1759-75-7 i HR-HDA 941, kut. 12, fasc. 77, dok. 1761-77-3, fol. 4r.

<sup>34</sup> HPR II, br. 5768.

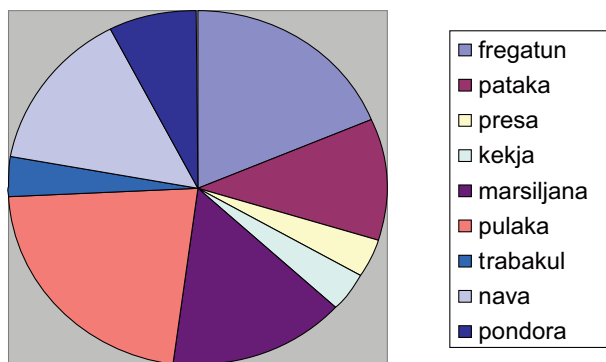
<sup>35</sup> HPR II, br. 6184.

<sup>36</sup> HPR II, br. 5773. O obitelji Vukasović vidi: Ljubović, *Gradski i plemićki*, 173-176.

<sup>37</sup> HPR II, br. 5974. O obitelji Carina vidi: Ljubović, *Gradski i plemićki*, 51-52.

## Tipovi brodova kojima su upravljali senjski pomorski kapetani i paruni u 18. stoljeću

Podatke o brodovima kojima su upravljali senjski pomorski kapetani nalazimo u nekoliko prethodno navedenih relevantnih izvora. Zbog nedostataka podatka trenutačno je nemoguće utvrditi točan i stvaran broj brodova u senjskoj luci 18. stoljeća, ali na temelju sačuvanih podataka moguće je ukazati koji se tip broda najviše koristio za prijevoz određene robe ili plovidbene rute. Prema popisu senjskih brodova koji su imali koncesiju za prijevoz soli, a koji je izdala Trgovačka intendantca 1764. godine, od sveukupno 27 brodova njih šest bilo je pulaka (tal. *pollaca*).<sup>38</sup> (Vidi graf 1.) Pulaka je bila trgovački jedrenjak s dva do tri jarbola, težine od 30 do 110 kara i imao je osam do petnaest članova posade.<sup>39</sup> (Vidi sliku 1.)



Graf 1. Omjer tipova brodova korištenih za prijevoz soli prema popisu 1764. godine

Tako je pulaku “San Francesco di Paola e San Giuseppe”, sagrađenu u Rijeci 1749. godine, posjedovao Senjanin Franjo Rosanić,<sup>40</sup> a pulaku “Madonna del Carmine”, sagrađenu u Senju 1754. godine, posjedovali su senjski patriciji Petar i Franjo Stauber zajedno sa svojim partnerima, inače članovima senjske obitelji Tomljanović.<sup>41</sup> Pulaka “Madonna del Carmine San Giuseppe e San Francesco di Paola”, sagrađena u Senju 1756. godine, bila je u vlasništvu senjskoga patricija Ivana Antuna Vranjanina,<sup>42</sup> a pulaku “San Francesco Saverio”, sagrađenu također u Senju 1761. godine, posjedovao je senjski patricij Toma Domazetović i njegov

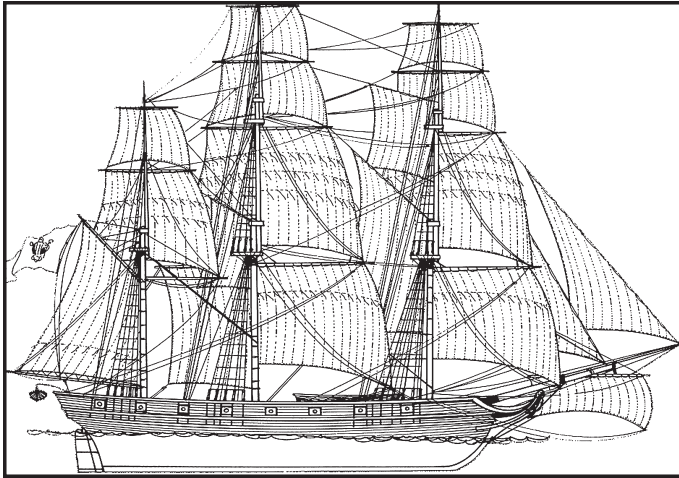
<sup>38</sup> HR-HDA 941, kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-32-44.

<sup>39</sup> “Pulaka”, PE, sv. 6, 432.

<sup>40</sup> HR-HDA 941, kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-32-44. Franjo Rosanić spominje se kao član senjskih patricija i građana u zapisniku gradske sjednice od 18. travnja 1764. godine. Vidi: HR-HDA 941, kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32, fol. 18r.

<sup>41</sup> HR-HDA 941, kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-32-44.

<sup>42</sup> HR-HDA 941, kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-32-44. O obitelji Vranjanin-Vragnanin vidi: Ljubović, *Gradski i plemićki*, 166.



Slika 1. Pulaka 18. stoljeća (Dubrovnik).

Izvor: Mithad Kozličić, Hrvatsko brodogradništvo, Split: Književni krug, 1993, slika 124., str. 159.

partner Sussani.<sup>43</sup> Pulaku “Madonna del Rosario San Nicolo et Anime Purganti”, sagrađenu u Senju 1762. godine, posjedovao je senjski građanin Jerolim Miškulinović, zajedno s Lukanovićem i Kregarom.<sup>44</sup> Posljednju pulaku u solarskome popisu imena “Madonna del Rosario e San Michele Arcangelo”, sagrađenu u Senju 1762. godine, posjedovali su Nikola Gregurević i njegovi partneri, članovi već spomenute senjske patricijske obitelji Tomljanović.<sup>45</sup>

Drugi tip broda po broju zastupljenosti u solarskome popisu jest fregatun (tal. *fregadone*). To je bio jedrenjak s dva jarbola i jednom neprekinutom palubom cijelom dužinom plovila te jednim spremištem za teret, neznatno različit od marsiljane i tartane.<sup>46</sup> Ukupno ih je u ovome popisu pet. Fregatun “Madonna del Carmine et Anime Purganti”, sagrađen u Rijeci 1730. godine, posjedovali su senjski patricij Juraj Domazetović i njegov kompanjon senjski građanin Ivan Carina,<sup>47</sup> a fregatun “Madonna de Carmine e San Antonio di Padova”, sagrađen 1739. godine u Senju, posjedovala je senjska patricijka, udovica Klara Vukdragović.<sup>48</sup> Fregatun “Madonna del Carmine e San Antonio di Padova” sagrađen u Senju 1740.

<sup>43</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32.

<sup>44</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. Obitelj Miškulinović spominje se u popisu vlasnika kuća i vrtova u Senju 1759. godine. Vidi HR-HDA-941, kut. 12, fasc. 75, dok. 1759-75-7.

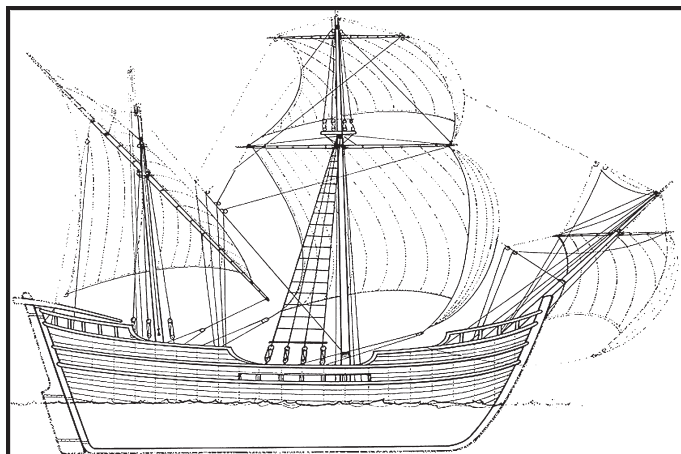
<sup>45</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. Tomljanovići su stekli senjski patricijat 23. listopada 1742. godine. Vidi: Magdić, “Popis patricijskih”, 50. Usp. Ljubović, *Gradski i plemićki*, 162-163.

<sup>46</sup> Vekarić, *Naši jedrenjaci*, 112.

<sup>47</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. Obitelj Domazetović spadala je u senjske patricijske obitelji. Antun Domazetović stekao je patricijat 1743. godine, a Pavao Domazetović 1720. godine. Vidi: Magdić, “Popis patricijskih”, 50 i Ljubović, *Gradski i plemićki*, 73-74. Obitelj Carina stekla je senjski civitet 7. prosinca 1720. godine. Vidi: Magdić, “Popis patricijskih”, 52. Usp. Ljubović, *Gradski i plemićki*, 51-52.

<sup>48</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. Stjepan Vukdragović stekao je senjski civitet 5. travnja 1751. godine. Vidi: Magdić, “Popis patricijskih”, 53.





Slika 2. Veća marsiljana, 17.-19. stoljeće.

Izvor: Mithad Kozličić, Hrvatsko brodogradništvo, slika 88, str. 112.

godine, posjedovala je Senjanka udovica Ručić i njezini kompanjoni,<sup>49</sup> dok su fregatun “Madonna del Rosario e San Antonio di Padova”, sagrađen u Senju 1752. godine, posjedovali Bartol Lukšić i njegov kompanjon Miškulinović.<sup>50</sup> Fregatun “Madonna de Carmine et Anime Purganti”, sagrađen u Senju 1755. godine, posjedovali su Vinko Homolić i suradnici.<sup>51</sup>

Treći brod po broju zastupljenosti bila je marisljana. Marsiljana (tal. *marcilliana*) bila je teretni brod s najčešće tri jarbola i nosivosti do dvjesto kara.<sup>52</sup> (Vidi sliku 2.) Takva dva broda imena “Madonna del Carmine e San Antonio di Padova” izgrađena su u Rijeci 1749. godine, a “Madonnu del Rosario e San Giuseppe”, izgrađenu na Korčuli 1752. godine, posjedovali su Matija Ručić i njegov kompanjon nepoznata imena.<sup>53</sup> Marsiljanu “Madonna del Rosario e San Francesco di Paola”, sagrađenu na Korčuli 1756. godine, posjedovali su senjski građanin Lovro Bogut i njegov kompanjon,<sup>54</sup> dok je marsiljanu “Madonna del Carmine e San Antonio di Padova”, sagrađenu u Senju 1760. godine, posjedovao stanoviti Saffer sa svojim kompanjonom.<sup>55</sup>

<sup>49</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. O obitelji Rupčić/Rubčić vidi: Ljubović, *Gradski i plemićki*, 142-143.

<sup>50</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32.

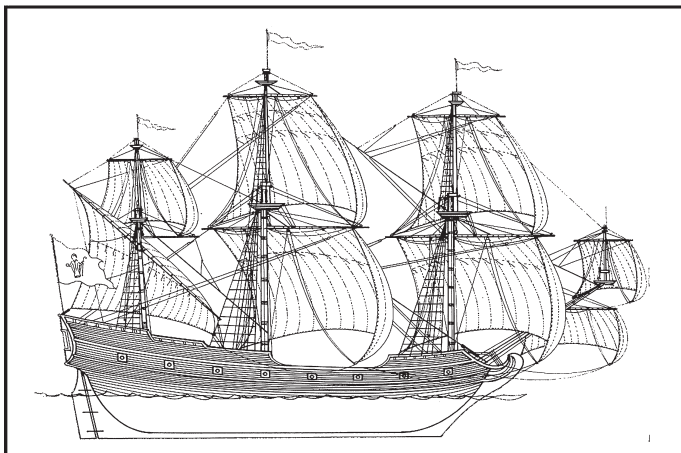
<sup>51</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. Obitelj Homolić spadala je u senjske patricijske obitelji već od 1666. godine. Vidi: Magdić, “Popis patricijskih”, 50.

<sup>52</sup> “Marsiljana”, PE, sv. 5, 157-158.

<sup>53</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. Obitelj Ručić (Wolfgang Ručić) ušla je u sloj senjskih patricija poveljom od 23. travnja 1698. Vidi: Magdić, “Popis patricijskih”, 50.

<sup>54</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32.

<sup>55</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. Nije poznato je li navedeni Saffer pripadnik senjskoga stanovništva.



Slika 3. Nava 18. stoljeća  
(Dubrovnik).

Izvor: Mithad Kozličić,  
Hrvatsko brodogovje, slika  
114, str. 151.

Nava je bila trgovački jedrenjak s tri jarbola, posade do dvadeset ljudi i nosivosti od dvjesto do petsto kara (315-790 tona).<sup>56</sup> (Vidi sliku 3.) U Senju je dvije nave - i to jednu imena "Nave Cavalla Santissima Annunziata", sagrađenu u Americi 1757. godine i drugu "Gran Rudolfo Santissima Annunziata", sagrađenu u Senju 1767. godine - posjedovao senjski patricij Juraj Demelli.<sup>57</sup>

Braća Sussani posjedovala su navu građenu u Veneciji 1763. godine imena "Sacra Famiglia",<sup>58</sup> a isti tip broda imena "Santissima Trinita e Regina d' Hongheria", sagrađen u Senju 1764. godine, posjedovao je senjski patricij Petar Stauber.<sup>59</sup>

Prema solarskome popisu nekoliko Senjana posjedovalo je i brod tipa pataka (tal. *pettacchio*). To je bio tipičan mediteranski trgovačko-ratni brod, koji je za obranu imao nekoliko većih i manjih željeznih topova. Brod je imao dva jarbola i kosnik, bio je širokoga i okrugloga trupa te nosivosti od 80-150 kara (126-236,7 tona).<sup>60</sup> (Vidi sliku 4.)

Pataku imena "Santa Trinita e San Fran di Paola", sagrađenu u Rovinju 1733. godine, posjedovali su Petar Stauber i njegova braća.<sup>61</sup> Isti tip broda imena "San Nicolo e Madonna del Carmine", sagrađen u Senju 1739. godine, posjedovali su braća Senjani Ivan i Antun Dubrančić,<sup>62</sup> a pataka "San Fran di Paola e San Gi-

<sup>56</sup> Kozličić, *Hrvatsko brodogovje*, 148-149.

<sup>57</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 164-32-44. Ivan Demelli postao je patricij 16. kolovoza 1751. patentom. Vidi Magdić, "Popis patricijskih", 50.

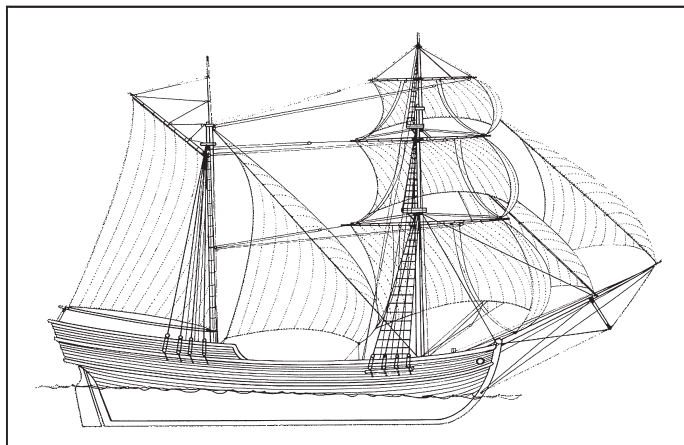
<sup>58</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32.

<sup>59</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. Franjo Stauber postao je patricij 16. kolovoza 1751. godine. Vidi: Magdić, "Popis patricijskih", 50.

<sup>60</sup> Kozličić, *Hrvatsko brodogovje*, 153. Usp. "Pataka", PE, sv. 6, 64.

<sup>61</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32.

<sup>62</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. Pripadnici obitelji Dubrančić spominju se kao članovi senjskih patricija i građana u zapisniku gradske sjednice od 18. travnja 1764. godine. Vidi: HR-HDA 941, kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32, fol. 18r.



Slika 4. Pataka 17.-18. stoljeća (Dubrovnik).

Izvor: Mithad Kozličić, Hrvatsko brodogovje, slika 117, str. 154.

useppe”, sagrađena u Rijeci 1748. godine, bila je u vlasništvu Senjanina Antuna Dragančića.<sup>63</sup>

Jedrenjake tipa pondora (tal. *pandora*) imena “Madonna del Carmine e San Antonio di Padova” posjedovali su Petar Brajković i njegov kompanjon iz Karlobaga Ivan de Truberg, a pondoru “Madonna del Carmine San Antonio di Padova et Anime Purganti”, sagrađenu u Senju 1762. godine, posjedovao je Senjanin Jerolim Miškulinović.<sup>64</sup>

Brod tipa kekja (tal. *hecchia, hecchina*) bio je teretni jedrenjak srednje veličine, široke krme i s križnim i sošnim jedrima na oba jarbola te s dugim niskim kosnikom, nosivosti od četrdeset do osamdeset tona (63-127,5 tona).<sup>65</sup> (Vidi sliku 5.) Takav brod imena “Santa Anna e San Prospero”, sagrađen u Rijeci 1743. godine, bio je u vlasništvu senjskoga patricija Jurja Demellija.<sup>66</sup>

Trabakul (tal. *trabaccolo*) bio je obalni teretni jedrenjak dužine do trideset metara, nosivosti od šezdeset do dvjesto tona.<sup>67</sup> (Vidi sliku 6.) Ovakav tip broda imena “San Antonio et Anime Purganti”, sagrađen u Senju 1752. godine, posjedovali su Senjanin Ivan Vranjanin i kompanjon Hrabrić,<sup>68</sup> dok je brod tipa presa imena “Madonna del Carmine”, sagrađen u Napulju 1735. godine, posjedovao senjski građanin Franjo Rosanić.<sup>69</sup>

<sup>63</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. Obitelj Dragančić (braća Antonio, Matija, Ivan i Vid) stekla je senjski civitet 1720. godine. Vidi: Magdić, Popis patricijskih, 52.

<sup>64</sup> HR-HDA 941. kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32.

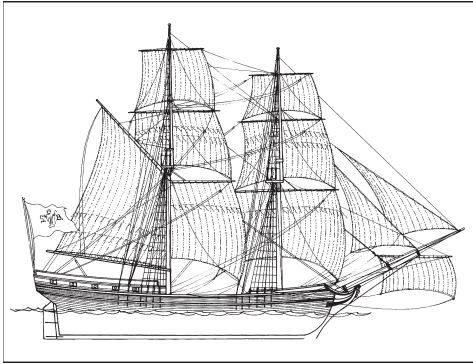
<sup>65</sup> Kozličić, *Hrvatsko brodogovje*, 154-155.

<sup>66</sup> HR-HDA 941, kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32.

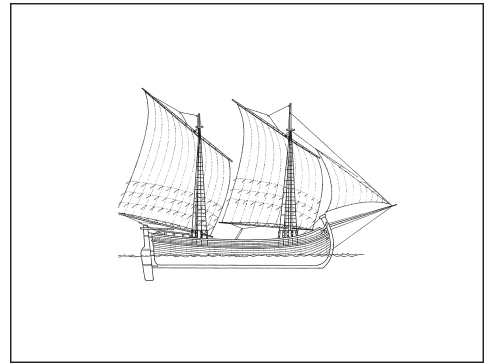
<sup>67</sup> “Trabakul”, PE, sv. 7, 570.

<sup>68</sup> HR-HDA 941, kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32.

<sup>69</sup> HR-HDA 941, kut. 8, fasc. 44, dok. 1764-44-32. Franjo Rosanić stekao je senjski civitet 20. veljače 1742. godine. Vidi: Magdić, “Popis patricijskih”, 53.



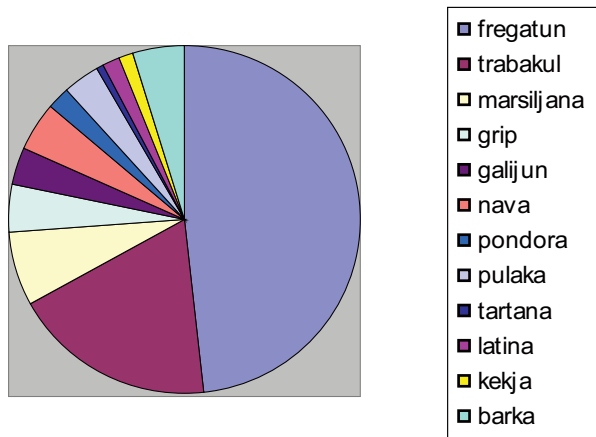
Slika 5. Kekja 18. stoljeća (Dubrovnik)  
Izvor: Mithad Kozličić, Hrvatsko brodovlje, slika 119., str. 156.



Slika 6. Hrvatski trabakul 19.-20. stoljeća.  
Izvor: Mithad Kozličić, Hrvatsko brodovlje, Split: Književni krug, 1993, slika 88, str. 112.

Prema lučkim zapisima iz 18. stoljeća slika je ponešto drugačija po pitanju toga koji tip broda prevladava kod Senjana. Prema tim zapisima prevladava fregatun te se od ukupno 130 zapisa detektiranih senjskih brodova njih 63 odnose na taj tip broda. (Vidi graf 2.) Na drugome je mjestu trabakul s 24 zapisa, zatim slijedi marsilijana s devet, nava, barka i grip svaki s po šest zapisa te pulaka i galijun svaki s po četiri zapisa. Najmanje korišteni tipovi brodova prema lučkim zapisima bili su pondora (tri zapisa), zatim latina i kekja (svaki s po dva zapisa) te tartana (jedan zapis).

Graf 2. Omjer tipova brodova koji su iz Senja uplovili u jadranske luke (Ancona i druge) prema lučkim zapisima iz 18. stoljeća ( 1700.-1800.)



O novčanoj vrijednosti pojedinih navedenih tipova brodova postoje sačuvani podaci u kupoprodajnim zapisima kojima su razni Senjani prodavali svoje brodove drugim osobama. Iz tih zapisa saznajemo kolika je bila prosječna vrijednost određenoga tipa broda. Tako je Marija von Aichelburg, senjska stanovnica

i patricijka, prodala pulaku "Santissima Madonna del Rosario e San Giorgio" u ožujku 1735. godine Pelješčaninu Marku Kraljeviću za 2500 dukata.<sup>70</sup> Senjski patricij Ivan Vukasović prodao je svoj fregatun "Santa Anna" Pelješčaninu Ivanu Bogiću u ožujku 1735. godine za 1200 dukata,<sup>71</sup> a fregatun "Madonna Santissima Carmine San Giorgio et Anime Purgatorio" istoga je dana prodao pelješkome kapetanu Luki Šapeti za 2327 dukata.<sup>72</sup> Vukasovićev rođak Filip prodao je fregatun "Santa Annunziata San Antonio di Padova" u svibnju 1735. godine pelješkome kapetanu Luki Cvjetkoviću za tri tisuće dukata.<sup>73</sup> Senjanin Stjepan Vukdragović prodao je fregatun "Madonna del Carmine" u srpnju 1742. godine Pelješčaninu Ivanu Bogiću za 3112 dukata,<sup>74</sup> a Senjanin Gabrijel Konjiković prodao je iste godine fregatun "Madonna Carmine e San Francesco di Paola" Pelješčaninu Luki Jakovljeviću i njegovim suradnicima za dvije tisuće dukata.<sup>75</sup>

Mnogo skuplji, a ujedno i veći brod od fregatuna bila je pataka. Tako su pataku "Madonna Santissime del Carmine" senjski patriciji Ivan Demelli i Nikola Susani prodali pelješkome kapetanu Nikoli Šuljažiću u lipnju 1735. godine za šest tisuća dukata,<sup>76</sup> a pataku "San Antonio Padova e San Francesco Saverio" prodao je Franjo Stauber u rujnu 1742. godine pelješkome kapetanu Antunu Kovačeviću za osam tisuća dukata.<sup>77</sup> Za istu svotu od osam tisuća dukata Senjanin Antun Dragančić prodao je svoju pataku "San Francesco de Paola" pelješkome kapetanu Radi Žunju u lipnju 1748. godine.<sup>78</sup>

Prema navedenome možemo zaključiti da su kod senjskih brodovlasnika u 18. stoljeću za plovidbu Jadranskim morem i Sredozemljem prevladavali tipovi brodova fregatun, pulaka i marsiljana te su ti tipovi brodova ujedno i brodovi kojima su pomorski kapetani iz Senja najviše upravljali.

## **Plovidbene rute senjskih pomorskih kapetana u 18. stoljeću**

Prema arhivskim podacima i lučkim zapisima, kao što je prethodno i spomenuto, evidentno je da su senjski pomorski kapetani i paruni unutar plovidbe Jadranskim morem najčešće plovili u Anconu. Plovidba se iz Ancone nastavljala

<sup>70</sup> Vekarić, *Naši jedrenjaci*, 144 i 284.

<sup>71</sup> Vekarić, *Naši jedrenjaci*, 144 i 284.

<sup>72</sup> Vekarić, *Naši jedrenjaci*, 144 i 284.

<sup>73</sup> Vekarić, *Naši jedrenjaci*, 144 i 284.

<sup>74</sup> Vekarić, *Naši jedrenjaci*, 145 i 285.

<sup>75</sup> Vekarić, *Naši jedrenjaci*, 145 i 285.

<sup>76</sup> Vekarić, *Naši jedrenjaci*, 144 i 284.

<sup>77</sup> Vekarić, *Naši jedrenjaci*, 145 i 285.

<sup>78</sup> Vekarić, *Naši jedrenjaci*, 146 i 285.

prema Barletti te dalje prema izlazu iz Jadranskoga mora preko luke Taranto. Ulaskom u Sredozemno more plovidbeni pravci išli su na zapad preko sicilijanskih luka Augusta i Trapani) do Civitavecchie i Genove, uz povremeno korištenje malteške luke za obnovu zaliha. Krajnju detektiranu plovidbenu destinaciju prema zapadu predstavljala je španjolska luka Cádiz. Istočni plovidbeni pravac predstavljao je prelazak Jonskoga mora te odlazak u aleksandrijsku luku odakle je smjer plovidbe vodio preko Egejskoga mora do Soluna. (Vidi kartu 1.) Uz navedene pomorske pravce senjskih kapetana možemo s velikom sigurnošću pretpostaviti da se vršila i znatna priobalna plovidba duž Jadranske obale kao i odlazak do Venecije, Trsta i Rijeke.



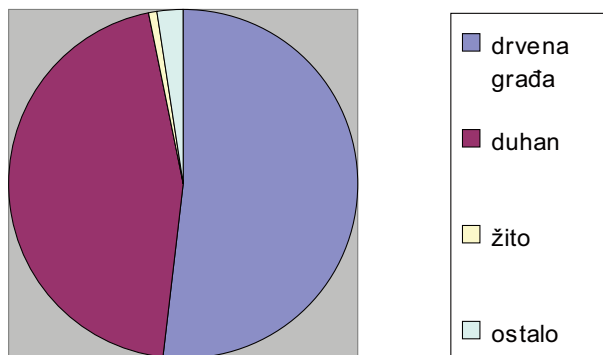
Karta 1. Prikaz destinacija i ruta senjskih brodova i kapetana u 18. stoljeću

## Roba koja se prevozila morskim putem

Robu koju su senjski pomorski kapetani prevozili na brodovima kojima su upravljali moguće je, prema pregledanim izvorima, prikazati samo generalno bez ikakvih detaljnih izračuna količine. Tako se od robe koju su prevozili senjski pomorski kapetani (prema zapisima iz lučkih dnevnika) najviše ističe prijevoz duhana (63 od 130 zapisa) te građevnoga drva i dužica (54 od 130 zapisa), koji su se uglavnom i prevozili zajedno. Od ostale robe prevozilo se žito (jedan zapis), katran (dva zapisa), sapun, ulje u bocama. (Vidi graf 3.)

Jedan od važnijih i tradicionalnijih tereta koji su prevozili senjski brodovi bila je i sol, koja se - prema prethodno spomenutom solarskom redu - prevozila sve do austrijske Lombardije. Podatke o prevezenim količinama soli nalazimo u po-

Graf 3. Omjer prevozene robe na senjskim brodovima u 18. stoljeću prema podacima iz lučkih zapisa 18. stoljeća (1700.-1800.)



pisu solarskih brodova iz 1763. godine gdje je navedeno koliko je koji senjski brod preveo ovoga tereta.<sup>79</sup> (Vidi tablicu 1.)

Tablica 1. Popis prevezene soli na senjskim brodovima 1763. godine.

Tip broda	Vlasnik	Prevezena količina soli u karima	Tip broda	Vlasnik	Prevezena količina soli u karima
nava	Stauber	85	marsiljana	Bogut	45
kekja	Demelli	75	fregatun	Ručić	40
presa	Sussani	90	fregatun	Lukšić	45
nava	Dubrančić	115	marsiljana 1	Subat	45
pulaka	Rosanić	60	marsiljana 2	Subat	33
nava	Dragančić	135	pulaka	Paskvić	50
pulaka	Tomljanović	58	pulaka 1	Domazetović	50
pulaka	Kregar	80	pulaka 2	Domazetović	50
nava	Demelli	110	trabakul	Hrabruč	16
fregatun	Vukdragović	50	pandora	Saffer	33
marsiljana	Daničić	33	pulaka	Gregurević	45
fregatun	Ivanušić	50	<b>Ukupno</b>		1170

### Događaji na plovidbama (nekoliko primjera)

Kao što je u uvodu napomenuto, odnosi među zemljama - glavnim akterima u odlučivanju protoka plovidbe Jadranskim morem - utjecali su i na pojavu gusara koji bi zatim u službi neke od zaraćenih strana napadali protivničko trgovačko brodovlje. Ovaj je događaj (uz brodolome) bio najčešći tip tragičnih situacija tijekom plovidbi senjskih pomorskih kapetana Sredozemljem. Ovdje donosimo

<sup>79</sup> HR-HDA 941, kut. 8, fasc. 44, dok. 1763-44-26, fol. 14v.

nekoliko primjera svakoga od tih tipova događaja kako bismo bolje ocrtali situacije kroz koje su prolazili senjski moreplovci.

### **a) Korsarski (gusarski) napadi**

Tako je pulaku nepoznata imena, vlasnika Petra Staubera, 1759. godine, dakle u vrijeme Sedmogodišnjega rata (1756.-1763.), presreo korsarski brod engleskoga kapetana Jamesa (Giacoma) Merryfelda, koji je bio u pruskoj službi u vodama otoka Samosa nedaleko od Grčke te je odveo Stauberov brod s cjelokupnim teretom na Maltu.<sup>80</sup> (Vidi kartu 1.) Pulakom je prije prepada upravljao kapetan Vuk Poljičanin iz Senja, a na brodu su se pored njega nalazila i dvanestorica mornara (Mateo Tabella, Mihael Kovačević, Pavao Rihter, Lovro Mikliečić, Ivan Butković, Ivan Velčić, Franjo Sorić, Ivan Dragančić, Franjo Lisa, Luka Balas, Petar Kerstelli i Franjo Arman).<sup>81</sup> Pulaka je bila na ruti iz Aleksandrije prema Solunu kada ju je pokraj navedenoga otoka 10. studenog 1759. godine oko 1 sat u noći prepao i zarobio navedeni korsarski brod.<sup>82</sup> (Vidi kartu 1.) Petar Stauber zatim je molbama tražio posredovanje austrijskih vlasti kod povrata broda i oštete o čemu postoji opsežna arhivska građa.

### **b) Brodolomi**

Pored gusarskih napada kao drugi primjer tragičnijih događaja tijekom plovidbe bio je zasigurno brodolom i gubitak broda. Od nekoliko slučajeva ovdje navodim slučaj kada je brod Senjanina Vinka Homolića doživio brodolom zbog naleta jakoga istočno-sjeveroistočnog vjetra kod Barlette 1769. godine te je pored broda izgubljen i sav teret soli.<sup>83</sup> (Vidi kartu 1.) Ovim Homolićevim fregatunom imena "La Madonna del Carmine e Anime del Purgatorio" upravljao je kapetan Pavao Stipanović iz Senja, a brod se zbog navedenih jakih naleta vjetra razbio o obalu nešto prije ponoći 31. siječnja.<sup>84</sup> Sretna strana ove tragedije bila je da se posada, koju su činila sedmorica mornara, uspjela spasiti i prevesti na fregatunu "Madonna del Rosario e Anime del Purgatorio" kapetana Senjanina Ivana Ivko-

<sup>80</sup> HR-HDA 941, kut. 17, fasc. 135, dok. 1761-135-10.

<sup>81</sup> HR-HDA 941, kut. 17, fasc. 135, dok. 1762-135-11, fol. 20v.

<sup>82</sup> (...) *del depredamnete che il corsale Giacomo Merrifeld suddito Inglese in nome Prusiano fece li 10 Nov: 1759. ad una ora di notte nell' acque di Samos sopra la mia pollaca, gia patroneggiata dal Cap<sup>no</sup> Wolfgango Poglicanin, che pasava d' Alessandria per Salonico con carico diversi merci di ragione de' sudditi ottomanni* (...) HR-HDA 941, kut. 17, fasc. 135, dok. 1762-135-11, fol. 2v.

<sup>83</sup> (...) *per causa di una fiera Borasca di Vento de Greco-Levante* (...) HR-HDA 941, kut. 17, fasc. 138, dok. 1769-138-9, fol. 14r.

<sup>84</sup> (...) *il Capitano Paulo Stipanovich di Segna che commandava il fregadone nominato La Madonna del Carmine e Anime del Purgatorio* (...) HR-HDA 941, kut. 17, fasc. 138, dok. 1769-138-9, fol. 14r.



vića (*Ikovich*), koji je iz Barlette kretao sa svojim teretom soli do Senja.<sup>85</sup> Spašeni mornari bili su: Juraj Cherisnil (55 godina), Vuk Kervošić (30 godina), Nikola Colicher (45 godina), Antun Cherisnil (35 godina), Saverio Monetelone (26 godina), Antun Skorić (20 godina) i Antun Subat (18 godina).<sup>86</sup>

I pulaka "La Madonna del Carmine e San Giuseppe" u vlasništvu Senjanina Juraja Domazetovića imala je jednu zanimljivu plovidbu 1763. godine, koja je, nažalost, završila tragično. Naime, pulaka je isplovila iz senjske luke 9. kolovoza 1763. nakrcana drvenom građom i duhanom u smjeru Civitavecchie. Iz Civitavecchie je otplovila u Genovu gdje je ukrcao teret žita s kojim je otplovila do Gibraltara, točnije do španjolske luke Cádiz. Iz Cádiza se vraćala bez tereta te je stigla u Augustu na Siciliji gdje je ukrkala teret soli i krenula natrag put Senja. Ova velika plovidbena ruta završila je tragično jer je pulaka 13. prosinca iste godine doživjela brodolom u blizini otoka Raba, točnije trideset talijanskih milja od grada Raba kod dvaju grebena zvanih Delfini.<sup>87</sup>

### **c) Sretna plovidba - jedan pomorski dnevnik iz 1766. godine**

Pored navedenih sačuvanih podataka o tragičnim plovidbama sačuvao se i spis o jednoj uspješnoj i sretnoj plovidbi iz 1766. godine. Radi se o pomorskome dnevniku koji je pisao senjski kapetan Mihael Koliker (*Kolicher*) upravljajući navom "Sacra Famiglia" 1766. godine.<sup>88</sup> Kapetan je zapisao kako je plovidba započela isplovljavanjem iz senjske luke 24. veljače prema Trstu kamo je brod i stigao 28. veljače gdje se na njega ukrkala vojna posada i teret žita. Nakon nekoliko dana, točnije 8. ožujka, nava je napustila tršćansku luku i krenula put Genove. Na ovoj je ruti 5. travnja doplovila do obala Sicilije te prošla pokraj kanala otoka Malte kada je zbog suprotnoga i nepovoljnoga vjetra kao i radi obnova zaliha vode i hrane odlučeno pristati u maltešku luku. Iz malteške je luke nakon obnove zaliha nava isplovila 20. travnja da bi 29. travnja uplovila u đenovješku luku i iskrkala teret žita. U Genovi je nava zbog nepovoljnoga vjetra ostala do kraja svibnja kada je na plovidbi prema Trapani, luci na otoku Siciliji kako bi tamo ukrkala teret soli, svjedočila kako je đenovješka korsarska tartana opljačkala dvije tuniske galijice. U Trapani je brod stigao uvečer 5. lipnja, a utovar soli potrajao je do 29. lipnja kada je nava napustila navedenu luku i prošla kroz Messinska vrata put Auguste. Negdje na ovome dijelu plovidbene rute nava se susrela s venecijanskim ratnim brodom

<sup>85</sup> HR-HDA 941, kut. 17, fasc. 138, dok. 1769-138-9, fol. 14r.

<sup>86</sup> HR-HDA 941, kut. 17, fasc. 138, dok. 1769-138-9, fol. 14v.

<sup>87</sup> (...) *abbia a 13 Xbre a.p. naufraganta nelle vicinanze d' Arbe dello stato Veneto nelli due scogli nominati Delfini 30 miglia Italiana lontane da questa citta (...)* HR-HDA 941, kut. 17., fasc. 135, dok. 1764-138-1.

<sup>88</sup> HR-HDA 941, kut. 15. fasc. 112, dok. 1768-112-54, fol. 38v-39v.

(*una nave de guerra Veneta*) te je došlo do obostranih provokacija i napetosti koje su nastale zbog odbijanja izvršenja službenoga pozdrava pojedinačnim pucnjevima iz topova. Nakon utovara soli u Augusti nava je 29. kolovoza prošla kroz Otrantska vrata te je ušavši u Jadransko more doplovila do Senja 8. rujna, čime je i završila svoj plovidbeni put.

## Zaključak

Prema svemu navedenome, kao i onome što nam sačuvana građa pruža, vidljiva je bogata aktivnost plovidbe senjskih brodova i njegovih pomorskih kapetana i paruna. Uz bogatu brodogradnju u 18. stoljeću naglasak plovidbe bio je prema lukama unutar Jadrana i to posebice prema Anconi gdje se dovezeni teret ili prodavao ili se kupovao novi teret, koji se dalje prevezio u Senj i na druge destinacije. Moguće je, koliko nam to izvori dopuštaju, zaključiti da su senjski pomorski kapetani načelno upravljali isključivo senjskim brodovima te su (kao i sam grad Senj) predstavljali važan dio pomorsko-trgovačke snage Habsburške Monarhije na Jadranu tijekom 18. stoljeća. Senjski su paruni pak mnogobrojno puta preuzimali na sebe ulogu zapovjednika broda, što nesumnjivo ukazuje na njihovo znatno plovidbeno iskustvo. Izvori nam govore i o događajima koje su na svojim putovanjima proživljavali mnogi senjski pomorci (poput brodoloma i napada gusara), čime se vidi da je pomorski život senjskih pomoraca, kao i mnogih drugih moreplovaca toga vremena, bio rizičan i težak. Sve do pojave parobroda u 19. stoljeću i uspostave austrijskoga Lloydja senjski su jedrenjaci išli u korak s drugim važnijim pomorskim središtima Jadranskoga mora (Trst i Rijeka). Tu su bitku Senjani najzad ipak izgubili u drugoj polovici 19. stoljeća zbog kopnene uspostave željezničkih pravaca prema strategijama, željama i interesima bečkih i mađarskih političkih krugova kao i zbog navedene pojave željeznih brodova na parni pogon. Na taj su način senjski jedrenjaci - kao i bogata senjska pomorska aktivnost - postali samo dio slavne prošlosti i dio povijesti pomorstva na Jadranu.

## Sea captains of Senj and their navigation in the Adriatic in the mid-eighteenth century

Vedran Klaužer  
Croatian Institute of History  
Opatička 10  
10000 Zagreb  
Croatia  
E-mail: vedranklauzer@net.hr

### Summary

This essay focuses on the navigational activities of sea captains from the town of Senj in the mid-eighteenth century. Firstly, relevant archival sources and literature have been used to construct a list of sea captains from Senj. Then, in accordance with the results of the list and definition of sea captains from Senj, the author explains their maritime activities and the types of ships they commanded. This analysis reveals that, in addition to sea captains, many ship owners from Senj commanded their own ships. This fact is a testimony to their valuable maritime experience and knowledge. The essay also presents an overview of merchandise that was transported on ships from Senj in the mid-eighteenth century, as well as destinations and maritime routes, with a mention of the most significant Mediterranean ports where Senj ships docked. All of this indicates an intense navigational activity of Senj sea captains and ship owners. To discuss the everyday life and events during these sails, in the final part of the essay the author uses archival sources to describe typical events (pirate attacks, shipwrecks) reflecting the hard and precarious daily life of the eighteenth-century seafarers.

*Keywords:* navigation in the Adriatic, Senj, sea captains, 18th century, sailboats