

Pomorstvo na istočnom Jadranu: trgovački promet i pomorske opasnosti krajem srednjega vijeka i početkom modernoga doba

U radu se u pet poglavlja nastoji sažeto prikazati pomorsko-trgovačku stvarnost na istočnojadranskoj obali od Istre do Neretve tijekom dvaju stoljeća, odnosno autorica ukazuje na trase pomorskih putova, vrste jedrenjaka koji služe za trgovinu, sadržaj trgovinske razmjene po regijama, kao razne vrste prirodnih i ljudskih opasnosti koje su mogle otežati promet i, napokon, mogući utjecaj političke zbilje na plovidbu i protok robe.

Ključne riječi: pomorski trgovački putovi, istočni Jadran, modeli jedrenjaka, promet i opasnosti, ekonomska politika, XV.-XV. stoljeće

Svrha je ovog rada sažeto prikazati pomorski trgovački promet u lukama duž istočnog Jadrana (izuzev Dubrovnika¹) tijekom srednjega vijeka pa sve do početka

1 Taj dalmatinski grad naširoko su proučavali brojni povjesničari, posebice razdoblje 16. stoljeća. Ukratko, Dubrovčani su nagomilali bogatstvo tijekom 14. i 15. stoljeća iskorištavajući bosanske rude u zaleđu, a potom su se aktivnije otvorili prema moru ulazeći u brodogradnju na svojem teritoriju (Cavtat, Lopud, Koločep, Zaton, Šipan te od 1525. u Gružu) i u Korčuli do 1569. godine. S obzirom na to da je grad dobio iste privilegije kao Venecija i Genova od kralja Karla III. Napuljskog 1382, Dubrovnik osnažuje svoje veze sa Sicilijom i Napuljskim Kraljevstvom osnivajući konzulate od početka 15. stoljeća. Grad je u 16. stoljeću osnovao ukupno četrdeset i četiri konzulata po čitavom Mediteranu, što pretpostavlja 4.000 zaposlenih u pomorskoj trgovini i ulaganje od 700.000 dukata u trgovačku flotu. Zahvaljujući iznosu od 5-6%, koliko komuna dobije od robe koja se prevozi morem s Levanta na Zapad, sredinom 16. st. zarađuje 150.000 dukata godišnje od carine s Osmanskim Carstvom te otprilike 400.000-500.000 dukata od carine od zapadnog prometa. Više o toj temi vidi, među ostalim, u: M. Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle*, Sevpen, Paris 1966; I. Božić, *Dubrovnik i Turska u XIV i XV veku*, Beograd 1952; J. C. Hocquet, *Commercio e navigazione in Adriatico: porto di Ancona, sale di Pago e marina di Ragusa, XIV-XVII*, Deputazione di storia patria per le Marche, *Atti e memorie*, Nuova serie 82, Ancona 1978, 221-254; J. Luetić, *Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke*, Zagreb 1984; I. Prlender, *Mediteranska trgovačka Republika pred izazovom oceana, Radovi Zavoda za hrvatsku povijest*, vol. 37, Zagreb 2005, 55-62; J. Radonich, „Dubrovačka akta i povelje”, *Zbornik za istoriju i književnost srpskog naroda*, vol. III, Beograd 1934, 340-496; Jorjo Tadić, *Le port de Raguse et sa flotte au XVI^e siècle, Le navire et l'Economie Maritime du Moyen*

modernog doba. U tom su cilju korištene tri vrste izvora. Prvo, objavljene isprave iz *Diplomatičkog zbornika* korisne su za prikupljanje podataka iz trgovačkih ugovora između gradova s obje strane Jadrana, ugovora koji su pokrenuli kasnije trgovačke putove.² Drugo, objavljeni statuti gradova pomažu u upoznavanju glavnih komunalnih zakonskih odrednica i pravilnika koji se tiču ekonomije u XIII. i XIV. stoljeću. Naposljetku, među lokalnim izvorima postojeće *contralitterae* (carinske dozvole za uvoz i izvoz iz luke) gradova Šibenika (objavljene za razdoblje 1441-1443), Splita i Trogira (neobjavljene) nude mogućnost za statističku obradu trgovine u Dalmaciji, ali samo za razdoblje XV. i XVI. stoljeća. Uvodi se i kratak pregled ankonitanskih *bulleta* (ekvivalent kontraliterama) iz Archivio di Stato di Ancona (dalje: ASAN), koje nadopunjuju sliku sudjelovanja hrvatskih poduzetnika u prometu Jadranom. Ostali izvori iz Državnog arhiva u Zadru (dalje DAZd) sadrže nekoliko službenih izvještaja lokalnih mletačkih gradskih knezova (*comites*) te bilježničke spise, koji nude podatke o gradskim pravilima, opise brodogradnje te opise suđenja za neke gusarske/piratske kriminalne aktivnosti i drugo.

I. Pomorski putovi

Zbog položaja luka na obali, najprije će se razmotriti pomorski uvjeti, tj. prirodni, tehnički i ljudski preduvjeti za putovanja Jadranskim morem.

Age au XVIII^e siècle principalement en Méditerranée, dir. M. Mollat, Sevpen, Paris 1958, 9-20; S. Vekarić, Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća, *Pomorski zbornik povodom 20 god. mornarice i pomorstvo Jugoslavije (1942-1962)*, sv. I, Zagreb, 1962. Što se tiče dostupnih izvora, povrh velikog fonda Dubrovačkog arhiva, moguće je pratiti trgovinu za razdoblje 1451-1452. godine, od Ancone do Levanta, u koju su uključeni dubrovački trgovci u ugovorima tipa *in gambium*, *in accomandium*: ASAN, ACAN, *Antonius Johannis magister Jacobus de Ancona imperiali auctoritate notarius*, n° 142, B. II, F. I, f. 41-42, 50, 51'-52, 59'-60, 77'-78', 79-79', 100, 102'-103, 107', 113-113'-114', 115'-119, 121'-122, 126-126', 128', 129'-130', 131', 134'-135, 136'-137, 139-139', 165-165', 176, 189, 245, 295', 305', 308-308', 310, 324-325', 328'-329, 333-334, 349-349', 350'-351', 353'-359, 360-361', 363-363', 367'-368 i *Tommaso Marchetti*, n° 104, B. III, F. 8, f. 194. Dubrovčani plove iz Ancone do Rodosa, Sirije, Aleksandrije, Bejruta, Galipolja, Carigrada, poglavito u zimsko vrijeme, dok u Romaniju radije putuju ljeti i u ranu jesen. Što se tiče jadranske trgovine, ankonitanske carinske knjige pružaju podatke o nekim vrlo poznatim članovima dubrovačkih patricijskih obitelji (Gundulić, Zuzorić) koje su bile uključene u razmjenu između Ancone i Dubrovnika: ACAN n° 126, *Cartolario de doana* (1551); ACAN n° 1573, *Il Quarto* (1562).

2 Vidi: Sabine Florence Fabijanec, „La vitta marittima e commerciale della Dalmazia nel Medioevo: fonti, situazione politica ed economica, attività portuali“, *Quaderni Vergeriani*, god. VI, br. 6, Duino Aurisina 2010, 37-69 (42-43).

a) Prirodni preduvjeti za plovidbu

Površina ovog poluzatvorenog mora jest 138.595 km². Usko i dugačko, najčešće malih dubina, Jadransko more obilježeno je zimi burnim vjetrovima koji dolaze s kopna, a ljeti onima pod utjecajem sjeverozapadnog vjetra (maestral) sa suhim vremenom.³

Na Jadranskom moru postoje dva glavna sustava vjetrova: sjeverni i južni. Linija razdjelnica ide otprilike duž pravca Pula – Ancona. Ljeti, tj. od travnja do rujna, prevladava sjeveroistočni vjetar (bura). Na istočnoj jadranskoj obali čitav dan puše lokalni vjetar s mora prema kopnu, posebice od svibnja do studenoga. Struje također imaju sezonsko obilježje s longitudinalnom linijom (sjeverozapad i jugoistok) ljeti i zimi, a poprečnu liniju tijekom proljeća i jeseni, kada kolaju između obala. Zimsko razdoblje osobito je teško za plovidbu tim vodama. Zbog zabačenih površina s gustim maglama i silnih vjetrova, ne preporučuje se prometovanje, a promet je čak zabranjen između 15. studenoga i 20. siječnja.⁴ Tako se ljeti stimuliraju pomorske djelatnosti, dok je zima ponajprije razdoblje preporučljivo za brodske popravke na kopnu.

Postoje opća pravila prema kojima bi jedrenjaci trebali ploviti sjeverozapadnom ili jugoistočnom rutom ljeti i zimi: brod treba držati blizu istočne obale. Ta obala pruža dobru lučku zaštitu u bilo kojim vremenskim prilikama. Brda i brojni otoci sa zvoncima služe kao dobri markeri na kopnu (npr. Sveto brdo 1.757 m).

b) Pomorska ruta duž istočnog Jadrana

Moreplovcima je nužno poznavati uvjete plovidbe i bilježiti prirodne fenomene o kojima im ovisi putovanje. U Zadru se nalaze najstarije bilješke o nautičkim astronomskim tabelama i sunčevim efemeridama u kalendaru sv. Krševana (1292-1293), dok je za bolju uočljivost smjernice puta 1403. na otoku sv. Nikole kraj Poreča sagrađen jedan od najstarijih svjetionika na Jadranu.⁵ Sezonska hodočašća, diplomatska putovanja, pomorske karte i pomorski ugovori s kraja XVI. stoljeća svjedoče o nekim konstantnim pomorskim trasama. Na jednom kasnijem portulanu iz XVII. st. (*Il Portulano del mare*, 1612⁶) autor opisuje vjetrove označujući još i udaljenosti u

3 *Pomorska enciklopedija*, sv. 3, Zagreb 1956, 531-555.

4 Isto, 198; *Peļjar po Jadrānu: istočna obala*, Hidrografski institut Jugoslavenske ratne mornarice, Split 1952, 49-50; Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1966, 227.

5 Maksim Klarin, „Nautička obrada efemeridskog dijela kalendara svetog Krševana – prilog povijesnom razvoju astronomske navigacije“, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru. Razdio povijesnih znanosti*, sv. 39 (26), Zadar 2001, 123-147; Milorad Pavić, „Plovidbena ruta sjevernim Jadranom u izolatu Giuseppea Rosaccija“, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU*, sv. 42, Zadar 2000, 173-194 (179).

6 *Il Portulano del mare nel qual si dichiara minutamente del sito tutti i porti quali sono da Venezia in Levante, et in Ponente et d'altre cose utilissime e necessarie a i Naviga*, Venezia MDCXII (knjiž.

miljama, što znači da se oslonio na promatranje prirodnih fenomena.⁷ I drugi putnici bilježe rute kojima su putovali pomoću vjetrova i daju obavijesti o udaljenostima, također u miljama. Zahvaljujući tim opisima može se reći da je u idealnim uvjetima bilo potrebno oko petnaest dana za put od Venecije do Dubrovnika (karta 1).⁸

Prema kontraliterama, odlasci se organiziraju stalno, tijekom čitave godine. U slučaju Splita, u razdoblju između 1504. i 1583.⁹ mjesečno je bilo u prosjeku 15-20 odlazaka, čak i tijekom zimskog razdoblja. Posljedično tome, trgovački brodovi riskiraju da se suoče s protivnim vjetrovima.

Zadar, n°29906). Vidi: Zdenko Brusić, Neki problemi plovidbe Kvarnerićem, *Pomorstvo Lošinja i Cresa*, Mali Lošinj 1980, 157-171.

- 7 Naprimjer: *ostro et sirocco vien premuda da parte di ponente scogli di sopra il porto e un scoglio in garbin et ivi e il porto da ponente, et da levante e secca, una verso sirocco e va circa canevi 4. largo per scoglio. Et se da Neume tu vogli andar a Zara accostati alla Selva, et naviga per sirocco per mezarina e verrai a Zara, et sono mig(lia) 60. Et se da Neume tu vuoi andare a Premuda naviga quarta d'ostro in verso sirocco, et verrai a Premuda et vi sono miglia 20., da Premuda se tu voi andar disopra viene l'isola di Scorda, et poi l'isola de Este che si chiama Zan Pontello, et poi viene Melada, te in capo di Melada vene ponente e un bon parte, et in mezo dell'intrata della parte di ponente cioe di fuora e una seccaria et se tu vien du fuora accostati alla punta di Melada da levante e andrai sicuro dentro Melada il capo verso levante sono porti due boni, l'uno si chiama S. Maria..., etc.; ibid.*
- 8 Procjena je izračunata prema putnim izvještajima što ih je prepisao Petar Matković u djelu: „Putovanja po balkanskom poluotoku za srednjega vijeka“, *Rad JAZU* 42, Zagreb 1878, 56-184; i isti: „Putovanja po balkanskom poluotoku u XVI. st.“, *Rad JAZU* 49, 103-165; 56, 141-232; 62, 45-133; 71, 1-60; 84, 43-99; 124, 1-102; 136, 1-96, Zagreb 1879-1898.
- 9 DAZd, Splitski Arhiv, kut. 36, B. 48, F. I (1503-1504); kut. 41, B. 52, F. 4 (1511); kut. 49, B. 60, F. 6/II (1515-1517); kut. 59, B. 66, F. 7/IV (1523-1526); kut. 67, B. 74, F. 7/IV (1528-1530); kut. 96, B. 103, F. 17 (1557-1560); kut. 116, B. 122, F. 6 (1580-1583), dalje *contralitterae*.

i veljače 1442. godine, ali izvoz za Marku i Abruzzo češći je između travnja i kolovoza.¹¹ Sajmovi su dobra mjesta za razvijanje trgovine. Stoga se najveći izvoz iz Splita prema gradovima Primorja ostvarivao u travnju (senjska *fiera di san Giorgio*), u srpnju (bakarska *fiera di Santa Margarita*) i u listopadu (ponovo u Senj). Isto tako, kraj svibnja i početak lipnja razdoblje je sudjelovanja na sajmu u talijanskom gradu Lancianu.¹²

Ritam odlaska također može biti uvjetovan vrstom robe kojom se trguje. U Trogiru, primjerice, tijekom razdoblja od 1565. do 1569. riblji je izvoz intenzivniji u kolovozu (23%) i u rujnu (17%), dok su konji prevoženi u ožujku (20%), a sirevi su izvoženi u svibnju (39,5%) i u srpnju (29%). Ipak, vidljive su promjene: gotovo jedno desetljeće kasnije (1575-1577), brdski se konjići (*roncini*) najviše kontinuirano izvoze od svibnja do kolovoza (10 do 12,5%), ribe su prevožene tijekom cijele godine s blagim usponom u studenom (12,5%), smokve se izvoze u listopadu (39%), a sirevi u svibnju i lipnju (25 i 21%).

II. Brodovi

Brojni niskotonažni brodovi duž obale okosnica su pomorske flote na Mediteranu. Većina luka ima na raspolaganju brodogradilište koje ih opskrbljuje jedrilicama za prijevoz dobara.¹³ Lokalni djelatnici mogu svoju robu isto tako pohraniti unutar stranih brodova. Šibenske kontralitere iz sredine XV. st. i splitske s kraja XV. i XVI. st. omogućuju uvid u sve vrste brodova korištenih u trgovačke svrhe te za srednja, kraća i daleka putovanja.

a) Modeli trgovačkih brodova

U općoj tipologiji brodova razlikuju se okrugli brodovi koji se kreću pomoću jedara i dugački brodovi koji se pokreću jedrima i veslima.¹⁴ Prema najopširnije proučavanim kontraliterama, onima splitskim, jadranskim vodama plovi dvadesetak modela brodova, koji se mogu podijeliti prema dvjema već navedenim glavnim kategorijama: na dugačke i okrugle. Dotične su vrste brodova (tablica 1; o – za okrugli,

11 Josip Kolanović, *Spisi kancelarije šibenskog kneza Fantina de cha de Pesaro 1441-1443*, Šibenik 1989, 67-106, 152-178.

12 Vidi: C. Marciani, *Lettres de change aux foires de Lanciano au XVI^e siècle*, EPHE, Paris 1962.

13 Vidi: J. Tadić, „Le port de Raguse“, 12; Ivo Petricioli, „Urbanistički razvoj zadarske luke“, *Pomorstvo grada Zadra*, Zagreb 1963, 99-102; Nada Klaić, Ivo Petricioli, *Zadar u srednjem vijeku do 1409*, *Prošlost Zadra*, sv. II, Zadar 1977, 490; Josip Kolanović, *Šibenik u kasnom srednjem vijeku*, Zagreb 1995, 27.

14 Sve su definicije preuzete iz sljedećih tekstova: *Pomorska enciklopedija*, 8 sv., Zagreb 1954-1964; A. Jal, *Nouveau glossaire nautique*, Mouton, 1970, CNRS, 1983; J. Luetić, *Pomorci*; Marzari M. „La Marciliana, un mercantile che ha delineato un'epoca (XIII-XVIII secolo)“, *Chioggia, rivista di studi e ricerche*, anno VI n° 9, 1993, 8-44.

d – za dugački) svrstane u tri kategorije: plovidba na kratkim relacijama (kabotaža – plovidba obalnim vodama), plovidba unutar Jadrana i Mediterana te brodovi za prekoceanski promet.

Tabela 1: Modeli brodova korišteni u splitskom prometu u XVI. stoljeću

Obalne vode	Unutarnje more	Oceanski promet
<i>Barcha</i> (o.)	<i>Barchosa</i> (o.)	<i>Caracha</i> (o.)
<i>Pedota</i> (o.)	<i>Caravella</i> (o.)	<i>Cocha</i> (o.)
<i>Saitia</i> (o.)	<i>Marciliana</i> (o.)	<i>Galiot</i> (o.)
<i>Brazera</i> (d.)	<i>Schirazzo</i> (o.)	<i>Nava</i> (o.)
<i>Fregata</i> (d.)	<i>Brigantino</i> (d.)	<i>Galera</i> (d.)
<i>Gripo</i> (d.)	<i>Galeassa</i> (d.)	

b) Učestalost vrsta brodova u pomorskoj trgovini

U gradovima gdje je statistička obrada moguća, tj. u Šibeniku (1441-1443) i u Trogiru (1575-1577), upotreba *barche* prevladava sa 61% u Šibeniku, dok je u Trogiru njima realizirano 81% putovanja. U Splitu su „barke“ također najkorišteniji tip broda tijekom čitavog XVI. st., osim 1511, kada prevladava *gripo*. Činjenica da se najviše plovi tzv. čamcima mogla bi voditi do zaključka da se promet odvijao uglavnom na kratkim pomorskim relacijama, ograničenima na kabotažu i jadranski prostor. Zapravo i u većim lukama, poput Ancone, *barche* se 1551. koriste u 88% slučajeva, daleko prije *gripa* (6%) i *brigantina* (2,6%).¹⁵ Međutim, izraz *barche* zapravo je generički termin za općenito označavanje plovila: u bilježničkim i/ili sudskim spisima postoje *barche* različitih kapaciteta – one od 8,4 tone prodane za 105 dukata 1491. godine (Split) do onih od 236 tona prodanih za 1.100 dukata 1381. godine (Zadar).¹⁶ To se i dalje uočava u dokumentima, kada je, primjerice 1355. u Zadru, prodana *barcham marsilianam vocatur sanctus Antonius et sanctus Jacobus* za 70 dukata,¹⁷ odnosno u carinskim spisima pojavljuje se sintagma *barcha seu marciliana*, *barche over gripo* i tome slično. Štoviše, u pretpostavljenim jednostavnim „čamcima“ plovi i uglednici poput Frangita Torela u ime konzula španjolskoga kralja ili naprimjer splitski nadbiskup 1505,¹⁸ tako da valja uzeti u obzir i kontekst u kojem se riječ *barcha* koristi.

Druge vrste brodova koje se često spominju u izvorima (*gripo* i *marciliana*) su srednje veličine i to često bez naoružanja. U tom bi se kontekstu moglo pretpostaviti da je morsko putovanje na tom području bilo relativno sigurno. Povremena pojava

15 ASAN, ACAN n° 126, *Cartolario de doana tenuto per Iulio Lioni della essi finito antimo adosto. Da di 21 Maggio 1551 sino à ultimo Agosto.*

16 Arhiv HAZU u Zagrebu, *Curia maior spatatensis Dominicus de Manfredis* (1435-1445), B. I; DAZd, *Petrus de Serzana* (dalje: PS), B. I, F. I/6.

17 Robert Leljak, Josip Kolanović *Andreas condam Petri de Canturio quaterni imbreuiaturarum 1355-1356*, sv. II, Zadar 2003, dok. 12, 29-30.

18 DAZd, Sp. Ar., kut. 36, B. 48, F. I, f. 169' i 171'

nekim modela (*saitie, schirazzo*, potom *colora, pedota, grati, cindro, bastasa*) često ukazuje na utjecaj stranih trgovaca koji plove vlastitim brodovima zbog potrebe trgovanja u vodama Jadranskoga mora. Posebno se to može pratiti kod levantskog broda (*ligno levantino*), definiranog kao trgovački brod turskog podrijetla, tj. skiraca (*schirazzo*), nosivosti 37-60 tona, rjeđe 90 tona.¹⁹ Na relaciji Crnogorsko primorje – Ancona, 1551. plove tri skirace s najbrojnim utovarima i s robom iz unutrašnjosti Osmanskog Carstva. Dok ostale barke i gripi iz Kotora, Perasta, Paštovića, Budve, Ulcinja ili Herceg Novog imaju narudžbu prijevoza za jedan do dva trgovca, skirace imaju najmanje po sedam naručitelja, a najviše njih dvadeset pet u jednom putovanju – time je jedrenjak prepun čambelotija, kordovana, mokasina, parheta, makramea, svile i orijentalnih tepiha od židovskih i muslimanskih poduzetnika te pokojeg Talijana.²⁰ U Trogiru, pak, jedini evidentirani skirac, koji plovi u studenom 1575, pripada grčkom parunu Zuane s otoka Mila i kani prevoziti 214 bačava sardela za Zante.²¹

Uporaba većih brodova je rjeđa, odnosno u sklopu sezonskih odlazaka trgovačkih *muda* (flota sastavljenih od trgovačkih brodova pod zaštitom vojnih galija), dva puta godišnje (u proljeće, tj. u ožujku u Siriju, Egipat i Cipar te u travnju u Romaniju, i u jesen, tj. u rujnu u sjevernu Afriku i u listopadu u Romaniju). U tom kontekstu valja razmotriti prodaju udjela jednog broda (*navis*) 1452, kada zadarski trgovac Pasin, pok. Juliana de Vinturo, prodaje patriciju Mazolu, pok. Mihaela de Galellis, četiri „karata“ broda sagrađena u Zadru kojim upravlja Pietro Vendilino iz Venecije. Predviđeno je da spomenuti *navis* plovi za Aleksandriju.²² Međutim, valja biti oprezan s terminima poput *navilio, navigium*, jer se mogu odnositi na „modele“ brodova koji mogu biti vrlo različitog kapaciteta.²³ Čak i tada u Splitu broj *navilija* drastično opada sve do kraja XVI. stoljeća, kao što je to slučaj i s drugim brodovima čiji naziv ukazuje na veći kapacitet. Čini se da je udaljeni pomorski promet bio u opadanju u stoljeću kada su učestali sukobi i nesigurnost. Stoga na samom kraju XVI. stoljeća (u splitskim kontraliterama u razdoblju 1594-1597²⁴) korištenje *fregata* naglo raste s prosjekom većim od 26% u odnosu na druge brodove tih godina. U ranom modernom razdoblju taj se model javlja u većim dimenzijama, brz je i koristio se za poštu i za pratnju *galee*; i fregata posjeduje slabo naoružanu posadu koja time osigurava obranu flote, što je simptomatično za rastuće opasnosti i gusarstvo. Istovremeno

19 Radovan Vidović, *Pomorski rječnik*, Split 1984, 406-407.

20 ASAN, Cartolaro 1551., f. 29, 36, 52', 89-92'.

21 DAZd, Općina Trogir (dalje O.T.), *Conte Matheus Pizzaman, Bulletae primus*, B. IX, F. XII, f. 1216'.

22 DAZd, *Johannes de Calzina*, B. IV, F. VI, f. 257-258.

23 Na primjer, 1375: „copertum, 1 arborio“, DAZd, PS, B. II, F. I, f. 16; 1375: „2 timoniis, 2 arbores, 2 ancoram“, isto, B. II, F. IV, f. 8; 1380: „cohoptum, 2 arborum, 2 barras assignaris“, cijena 362 dukata, isto, B. II, F. XV, f. 2'.

24 DAZd, *Contralitterae*, kut. 141, B. 137, F. 23.

se njezina pojava i prisutnost mogu povezati s otvorenjem splitske skele 1592, koja privlači razna dragocjena dobra, a time i potencijalne pomorske razbojнике.

U drugim lukama istočnoga Jadrana situacija se čini slična kao i u Splitu. U Šibeniku (1441-1442), uz natprosječnu uporabu „barki“, slijede marcijana (11,5%), barkoza (10%), *navigium* (9%) i karaka (6%) – potonja je najčešće korištena za prijevoz robe u smjeru Marki i Apulije.²⁵ U trogirskoj izveznoj trgovini 1575-1577. sudjeluje samo pet modela, od toga barka zaokuplja 81% prometa, daleko ispred gripa (9%), marcijane (6%), galijuna (2%) i skiraca (1%).²⁶ U Kotoru postoji otprilike jedanaest vrsta modela građenih u gradskoj luci za prijevoz dobara,²⁷ dok kod već spomenute relacije između Ancone i Crnogorskog primorja plove samo barke (42%), gripi (33%) i skiraci (25%). U Zadru je oko trinaest modela građeno ili prodano (*barcha*,²⁸ *barcha pischarise*, *barchosii*,²⁹ *brazera*, *bastimento*, *brigantum*,³⁰ *caracha*, *cochina*, *galea*, *gripo*,³¹ *marciliana*,³² *navigium*, *peothinal/protina*). U Istri, osim uobičajenih modela, značajno mjesto uzimaju „pedote“ (isto kao i *peotina*), tj. vrsta remorkera za druge brodove, te se već od 1306. ističu kao pilotska služba između Venecije i poluotoka

25 A potom *navigii* 13%, *carachia* 11%, *barchuxio* 7%, uz još jedna *nava*, jedna *fusta* i jedan *maran*; J. Kolanović, *Spisi kancelarije*, 68-86, 88, 92-95, 97-100, 102, 105-106, 153-157, 159, 163-178.

26 DAZd, O.T., *Bulletae primus*, B. IX, F. XII.

27 *Barcha*, *barchosii*, *caravella*, *caragua*, *cocha*, *fregata*, *galia*, *galion*, *gripo*, *marciliana*, *sayta*; Miloš Milošević, *Pomorci, trgovci, ratnici i mecene*, Podgorica 2003, 48-49.

28 Na primjer, 1377: „5 arborem veteris, 5 remis, 5 furcis, 2 fereris, 2 pars, 1 resto, 1 libano, 1 caldare, 1 zeloga“, cijena 40 dukata, DAZd, PP, b. II, fasc. X, f. 8; 1508: „vella, arbore, careonis, feris gomenis, sartiis, correnis cum suo schipo“, DAZd, *Antonio de Zandonatis*, knjiga II, B. V, f. 15’.

29 Na primjer, 1372: „coperti, 1 arboni, 1 anthena, sarrie pro furmento, arboris fuste, orcie, arcipop, gomene, talcarum cum suis pertinenciis, 1 vella magna, 1 velli mačani, 2 timonibus, 1 čargauli, 5 remorum, 1 caratelli ab aqua, 1 caldarie parsidum in viso, 1 brissoli clarute, 1 inčarole 3 camporum, 1 resce, 1 libani, 2 ancorum, 1 celege“, price 30 florins, DAZd, *Petrus Perençanus* (dalje: PP), B. II, F. I, f. 12.

30 Na primjer, 1380: „32 remis, 1/5 velis, arboris, antenam, timonibus“, cijena 180 dukata, DAZd., PS, B. II, F. XV, f. 5.

31 Na primjer, u Splitu, 1495: „pedum 30, longitudinis per ventum (?), latudinis in fundo 4 pedes et 8 pedes et 1/4 in ore et pedes minus digitis 3 altum in cathena et 1 falcam in latera 1 (?) cum eius centa super cum tota eius palmeta a prora usque arborem et apupi (!) usque ad cathenam puppis cohoptertam cum eius coraduris levaticiiis largis 1 pede et quod habent ab uno parchosolas intus et extra et paramesali a puppi usque ad proram cum eius penilibus et timone sine ferro. Quod sit bene clausum et tercatum“, notar Franciscus Choalderia f. 231’, iz M. Rismondo-Berket, „Podaci o pomorskom životu u Split od 1494 do 1497 god.“, *Adrias* sv. 1, Split 1987, 45; 1555: „2,5 pedes, sopra copertam, cum camera de media tabulla et per modiatum et virgines, cum magetibus de robore et intabulate coopertam unacum sciffo 10 podum cum timono arbore cum eius calvise“, cijena 47 dukata „et uno utro picis liquide“, DAZd., *Johannes Morea*, B. I, F. I/3, f. 39’.

32 Na primjer, 1440: „1 schiffum/batellum, 3 timonos, arborum, intenam furnitos cum sua saetia, 1 vela de antimonios, 1 vela mezana, 2 feris, 1 caneris, 1 restum torcilum, 1 preza de canavo, 1 lančana, 5 remos, 2 lantias, 1 cilicam nova, 1 iezolam fulcitam, 2 busolos, 1 mediamhora, 1 pignatus, 1 sichia assantina, 1 barile ab aqua, 1 siga, 1 martelu, 1 batisoro falcitu, scala, 1 bandera sancti Marci“, cijena 34 dukata, DAZd., *Johannes de Calzina*, B. I, F. I, f. 88’.

(„pedotteria de l'Istria“).³³ U Dubrovniku u XVI. stoljeću najčešće je u opticaju osam modela jedrenjaka (*barcha, barchosa, caracca, coccha, grippo, nava, saetie* i *schirazzo*) s mjerenjem kapaciteta u *carro*, prema mjernoj jedinici za žito koja se koristi u južnoj Italiji, tj. 1 *carro* = 20 hl = 1,6 tona.³⁴ Kapaciteti su promjenjivi: dok „barka“ u prosjeku ima 32 tone kapaciteta, barkoza teži otprilike 80 tona, saetija ima između 24 i 128 tona, kao i skirac (25-75 *carri* tj. 40 do 120 tona); najveće kapacitete imaju nave (800 tona), karake (preko 1.000 bačava) i koke (od 1.000 do 2.000 bačava kapaciteta).³⁵

Stoga je u gotovo svim komunama plovidba navedenim plovilima bila samostalna, barem u području obalnih voda i unutarnjoj pomorskoj trgovini; za duge plovidbene putove poduzetnici unajmljuju strane brodove.³⁶

III. Istočnojadranska trgovina

Prirodna dobra tog područja slična su kao i na ostatku Mediterana: poljoprivredni proizvodi (masline, žitarice, voće i povrće), morska dobra (svježa i usoljena riba), sirovine (drvo i metali, posebice na području Primorja) te stočarski proizvodi (stoka i sir). I u gradovima se proizvode manufakturna dobra poput *schiaivina*, tj. grubog vunenog pokrivala, raše, tj. grubog vunenog platna, i nekih odjevnih predmeta. Zahvaljujući carinskim zapisima, moguće je steći dobar uvid u razvoj trgovine na središnjem području istočnojadranske obale (mletačke Dalmacije), dok bi za šire područje bilo potrebno dodatno istraživati.

U istarsku se regiju uvozi iz Dalmacije sirova koža, kordovani, riba, a krajem XVI. st. povećava se broj uvezenih brodova, koji su najčešće podrijetlom iz „mletačke Albanije“.³⁷ Sjeverozapadne komune (Koper, Milja, Piran i Izola) trguju ponajprije sa svojim zaleđem i s Pazinskom knežijom (uvoz žita, sira, vune, drvene i željezne građe te izvoz soli), dok jugoistočni gradovi proizvode ulje koje izvoze zajedno s vinom i soli prema unutrašnjosti i prema Furlaniji.³⁸

33 *L'influsso del Levante nella tipologia e terminologia nautica di Venezia nel Medio Evo, Quaderno*, br. 31/85, ur. Aldo Cherini, Trst 1993, 10.

34 J. Tadić, „Le port de Raguse“, 14-15.

35 R. Vidović, *Pomorski*, 41-42, 313-315; J. Luetić, *Pomorci*, 187; *Pomorska enciklopedija*, „Brod“, „Karak“, „Koka“, Zagreb 1954, 362; 1967, 251, 361-362.

36 U kontraliterama su spomenute tri vrste poduzetnika: *patroni*, tj. parun, što znači onaj koji prevozi; onaj koji izvozi za sebe ili pak naslovnik koji ide s robom na strani brod i napokon oni koji uzimaju jedan brod *de ventura*, što znači da ga unajmljuju. Slučaj Dubrovnika ovdje se ne proučava zbog drugih političkih okolnosti, vidi dalje: J. Luetić, *Pomorci i jedrenjaci*.

37 Više o Istri vidi: *Knjiga o Istri*, ur. Tone Peruško, Zagreb 1968; Ferdo Gestrin, *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*, Ljubljana 1965.

38 Miroslav Bertoša, *Istarsko rano novovjekovlje: razvojne smjernice od 16. do 18. stoljeća, Dalmacija, Dubrovnik i Istra u ranom novom vijeku*, koautor Josip Vrandečić, Zagreb 2007, 83-120 (106).

Na području Primorja i Kvarnera Senj izvozi ponajprije drvo i drvene proizvode (posebice vesla) u razne luke sve do Sicilije, odnosno do Aleksandrije: 1401. jedan zaderski trgovac izvozi obrađeno drvo iz Senja za tu egipatsku luku.³⁹ Dubrovčani također izvoze senjsko drvo u sjevernu Afriku, posebice nakon osnivanja dubrovačkoga konzulata 1491. godine.⁴⁰ Tijekom XV. stoljeća Firentinci uključuju Senj u veliku prometnu mrežu koja povezuje Jadran sa Zagrebom sve do Budima radi prijevoza luksuznih tkanina od svile (*telam quandam serciam; merces sericeas*). Isto tako, početkom XVI. stoljeća koriste *via Schiavonia verso Saghabria* radi izvoza stoke sve do Venecije, kao što Firentinac Giovanni Pastor, u svojstvu senjskog kapetana, izvozi 4.000 grla stoke odjednom,⁴¹ dok se Katalonci uključuju u trgovinu drvom i metalom s istočnim imperijima. Zauzvrat uvozu drvnih i željeznih proizvoda, dalmatinski gradovi izvoze vino, ulje i rašu. Živahnost kvarnerskih luka osnažena je zahvaljujući organizaciji triju godišnjih sajmova, u travnju i rujnu u Senju te u srpnju u Bakru. Ipak, trgovačke veze između Dalmacije i Kvarnera jasno su prekinute nakon 1530. kao posljedica nove ekonomske politike Frankopana, koji je provode na svojim hrvatskim posjedima.⁴² Već je u XV. stoljeću Senj glavno čvorište distribucije bakra na trasi „ceste kraljevstva sv. Stjepana“, koja povezuje slovačke bakrene rude iz Banske Bistrice sa Senjom preko Budima i Zagreba s Venecijom kao zadnjim odredištem. Primjerice, 1511. prevožene su 184,8 tona bakra iz Budima za Senj i brodom za Veneciju.⁴³ Bakar je također ishodište duge ceste iz unutrašnjosti koja povezuje Slavoniju s Kranjskom i Ugarskom. Iz njega se prevoze rude iz Banske Bistrice preko Budima, Zagreba, Dubovca, Novigrada na Dobri prema Moravicama, Skradu, Delnicama, Lokvi i Grobniku. Knezovi Frankopani i Zrinski koriste taj put za prijevoz bakra i bakrenih proizvoda.⁴⁴

Dalmatinske luke⁴⁵ služe kao središta redistribucije osmanskih dobara, ali i vlastitih proizvoda (karta 2). Zadar je glavna luka za izvoz životinja, Split redistribuira

39 Eliahu Ashtor, „Observations on Venetian Trade in the Levant in the XIVth Century“, *East-West Trade in the Medieval Mediterranean*, Variorum Reprints, London 1986, 533-586 (576).

40 Josip Lučić, „Veze između Senja i Dubrovnika za vrijeme Hvarske bune (1510-1514)“, *Senjski zbornik*, 17, Senj 1990, 235-242.

41 Neven Budak, „I Fiorentini nella Slavonia e nella Croatia neli secoli XIV e XV“, *Archivio storico italiano*, br. 566/IV, god. 153, Firenca 1995, 682-695 (687, 692-694).

42 Što se tiče senjskih resursa drvom, vidi: Vladimir Severinski, „Senjske šume i njihova eksploatacija“, *Senjski zbornik*, 1, Senj 1965, 232-245. Više o senjskoj ekonomiji vidi: Petar Strčić, „Senj u XIII. i XIV. stoljeću“, *Senjski zbornik*, 12, Senj 1985-1987, 1-18.

43 Berislav Šebečić, „Hrvatski i međunarodni bakreni i solni putevi u dijelu Europe“, *Rudarsko-geološko-naftni zbornik*, sv. 13, Zagreb (2001), 73-86 (73-74).

44 Ivan Erceg, „Prilog o gospodarskom stanju u Bakru neposredno nakon pogubljenja Zrinskog i Frankopana“, *Acta historico-oeconomica* 21, Zagreb 1994, 73-84 (75); Berislav Šebečić, „Hrvatski i međunarodni bakreni i solni putevi u dijelu Europe“, *Rudarsko-geološko-naftni zbornik* 13, Zagreb 2001, 73-86 (75).

45 Dobar pregled ekonomskih resursa Dalmacije u to vrijeme pružaju: Tomislav Raukar, „Komunalna društva u Dalmaciji u XV. i 1. polovini XVI. st.“, *Historijski zbornik*, XXV (1), Zagreb 1982, 43-118; i isti, „Venecija i ekonomski razvoj Dalmacije u XV. i XVI. stoljeću“, *Radovi Instituta za*

skjavnine i rašu⁴⁶ te vunu i sir, odnosno proizvode označene kao *morlachus*.⁴⁷ Prema kontraliterama, luke mletačke Dalmacije komuniciraju s dvadesetak talijanskih gradova izvozeći sirovinu (bitumen⁴⁸), poljoprivredna dobra (smokve, vino, ulje), stočarske proizvode (sir, kožu i krzno te krajem XVI. stoljeća konje) te ribu⁴⁹ u zamjenu za sicilijanske⁵⁰ i apulijske žitarice,⁵¹ odnosno luksuzne talijanske odjevne predmete i tkanine. U tom kontekstu je Lanciano sa svojim sajmom korišten kao emporij (tj. trgovačko središte, velika luka i prometno čvorište) za dalmatinsku robu dalje od Apeninskog poluotoka. Dok tijekom razdoblja od 1566. do 1569. godine Trogir većinski izvozi prema Veneciji (53%), i to prvenstveno vino tijekom mjeseca listopada i prosinca, sljedeće desetljeće (1575-1577) izvozi su najviše usmjereni prema *sottovento* (44%) i to ponajprije radi prijevoza rasnih i brdskih konja. Iako skroman, promet prema Romaniji se povećava s 1% na 3%, ponajprije radi izvoza ribe u ljetnim mjesecima. Dok Split i Šibenik više usmjeravaju svoje talijanske veze prema Apuliji i Ankonitanskim Markama, Trogir njeguje trgovačke veze s Friulijom i gradovima mletačke Terra Ferme (prvo 3% za 1566-1569, potom 12% u razdoblju od 1575. do 1577). Što se tiče grada na ušću Cetine, već je početkom XI. stoljeća trgovački povezan s Apulijom, a ta se veza nastavlja u doba Kačića, ali najčešće u obliku piratskih pothvata, tj. pljački brodova prema kvarnerskom otoku Rabu i gradu Labinu u Istri i sve do Apulije u XII. stoljeću. Tijekom 1390-ih, makar pod Šubićima, omiški pirati zarobljavaju i francuske i flamanske vitezove i hodočasnike s povratka iz Palestine (1393). Pod mletačkom upravom, i time suzbijenim piratstvom, nakon pregovora oko omiških privilegija za neplaćanje tridesetine i olakšice za solnu trgovinu, početkom XVI. stoljeća uspostavlja se trgovačka skala (*scala di mercanti*) koja

hrvatsku povijest, 10, Zagreb 1977, 203-225; isti, „Il porto di Spalato e le relazioni commerciali nell'Adriatico del tardo medio evo“, *Congressi n. 3 – Le relazioni economiche e commerciali*, 117-128.

- 46 Između 1475. i 1476. tkanina od sirove vune koja dolazi iz unutrašnjosti izvožena je od Splita prema Veneciji, Apuliji i za Senj i Bakar: 868 *brazzi*, 182 *rotoli* i 14 *balle*; Tomislav Raukar, „Ser Baptista de Augubio, civis Spaleti“, *Congressi n. 2 – I rapporti demografici e popolativi*, Roma 1981, 151-163.
- 47 DAZd, *Contralitterae*, kut. 41, B. 52, F. 4, f. 168'; kut. 49, B. 60, F. 6/II, f. 465, 497'; kut. 141, B. 137, F. 23, f. 996.
- 48 O trgovini tim proizvodom vidi: Berislav Šebečić, „O trgovini bitumenom u Dalmaciji od XIII. do XVIII. stoljeća“, *Rudarsko-geološko-naftni zbornik*, 8, Zagreb 1996, 129-138.
- 49 O izvozu ribe iz Šibenika vidi: Josip Kolanović, „Izvoz ribe na drugu obalu Jadrana u XV. i XVI. stoljeću“, *Tisuću godina prvoga spomena ribarstva u Hrvata*, Zagreb, HAZU, 1997, 319-330.
- 50 God. 1530. iz Splita prema Siciliji izvožene su srdele, skjavnine, raša i željezo; DAZd, *Contralitterae*, kut. 67, B. 74, F. 7-IV, f. 571.
- 51 U razdoblju 1523-1526. u Splitu se ostvaruju 94 putovanja na kojima je prevoženo žito prosječne tonaže veće od 29 *tonnelleta* po brodu. U tom razdoblju, među gradovima Apulije, glavni su izvoznici Barleta, s 1.071,6 *tonnelleta* žita i Barija s 1.341,4 *tonnelleta*; DAZd, *Contralitterae*, kut. 59, B. 66, F. 7/IV.

olakšava tranzit robe iz osmanskih krajeva. Sam grad nudi vino, ribe i sol, a uvozi žito i drvo.⁵²

Prema Istoku, Dalmacija je povezana s grčkim teritorijem (Romanija), odakle uvozi grah s Krfa, grožđice iz Korinta (*uva passa*) te drvo s Krete u zamjenu za usoljene srdele, tekstil i kožu, što je izvozila na Krk,⁵³ Rodos i druga područja sve do Krete.⁵⁴ Štoviše, postoje dokumentirane veze između dalmatinskih komuna i Levanta te Orijenta sve do Aleksandrije i Famaguste za XIV. i početak XVI. stoljeća.⁵⁵ Između 1399-1401. krčki poduzetnici čine 0,1% stranih zajednica u Aleksandriji, a zadarski 0,5% (od ukupno trideset i četiri nacije), potom tijekom 1418-1419. Zadranici predstavljaju 0,3% stranih poduzetnika od ukupno devetnaest nacionalnih zajednica,⁵⁶ dok Dubrovnik posluje u Aleksandriji i u Bejrutu od sredine XV. st. (Dubrovčani su prisutni s 0,5% u Aleksandriji 1454-1455) i otvara konzulat u spomenutom egipatskom gradu 1515. godine.⁵⁷

52 Mladen Ančić, „Srednjovjekovni Omiš“, 47-64 (50, 56) i Lovorka Čoralić, Ivan Majnarić, „Doba mletačke uprave“, 67-83 (81-82), *Omiš i Poljica*, ur. Žarko Domljan, Zagreb 2006.

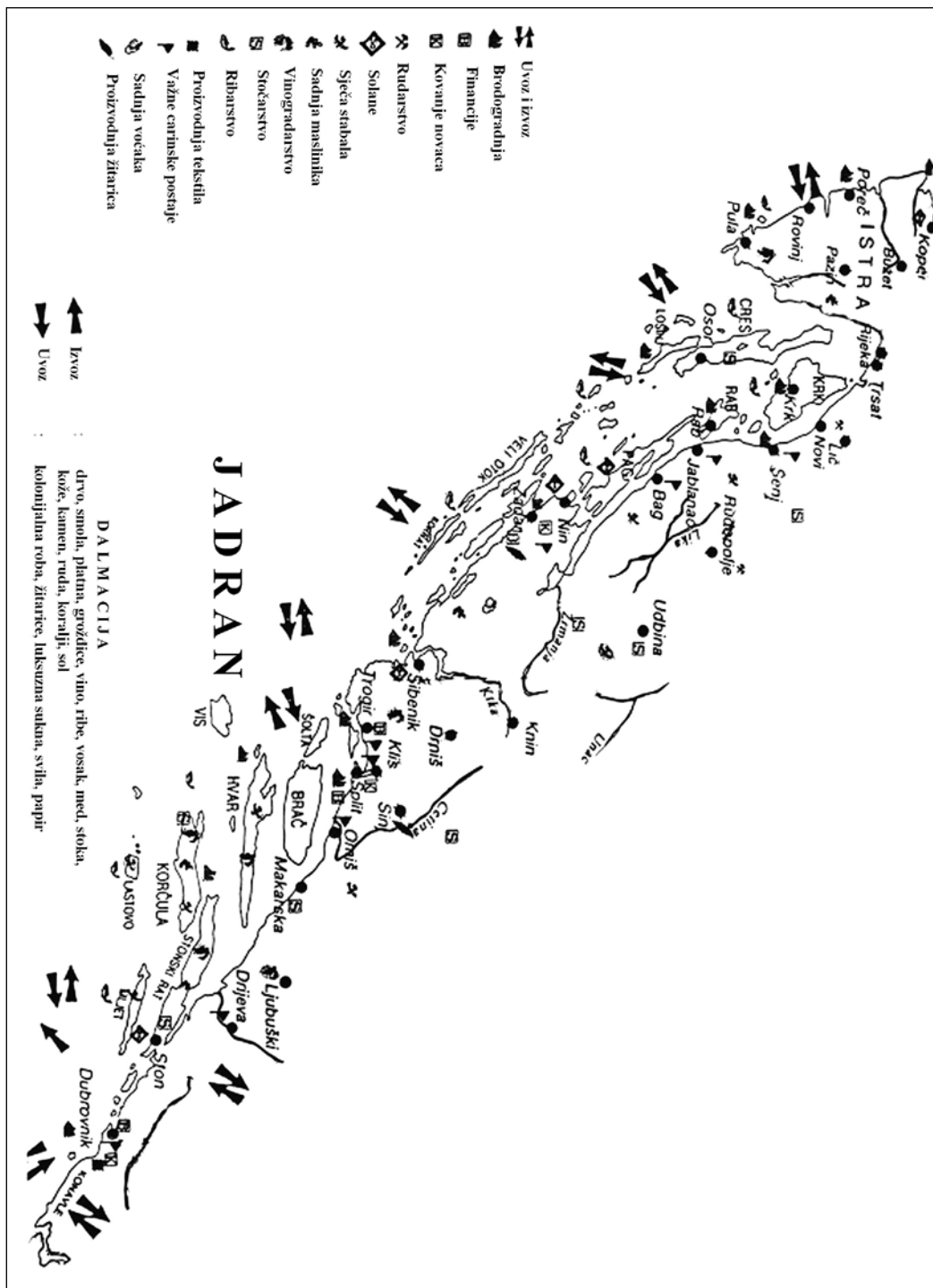
53 Godine 1530. jedno su društvo osnovali trgovci Anthony Grando, Anton Bolca s Krfa i Dimitri Charinci, parun jednog *schirazza*, za tranzit 37 *tonnelleti* graha iz Zadra do Krfa, prolazeći preko Hvara i Dubrovnik; DAZd, *Simon Corenichius* (1509-1536), B. I, F. XIII, f. 43-45.

54 DAZd, *Contralitterae*, kut. 41, B. 52, F. 4, f. 170; kut. 49, B. 60, F. 6/II, f. 459', 466-466', 479-479', 496; kut. 67, B. 74, F. 7/IV, f. 561.

55 U šibenskim kontraliterama postoji samo jedan spomen žita s otoka Raba, Cresa i Osora koji ga uvoze *de ultra Culfum ex partibus Levantis*; J. Kolanović, *Spisi kancelarije*, 163. Iz splitske luke količina raše izvožena je *al faro Oriente* 1511; *Contralitterae*, kut. 41, B. 52, F. 4, f. 167. Također, 1558. vunene rukotvorine iz Makarske izvožene su iz Splita za Famagustu, isto, kut. 96, B. 103, F. 17, f. 887. Godine 1380. prijavljen je jedan odlazak iz Zadra *in Alexandria*; DAZd, PS, B. II, F. XV. Potom 1452. jedna *nava* iz Zadra ostvaruje *viaggio Alexandrie*, Tomislav Raukar, *Zadar u XV. stoljeću: ekonomski razvoj i društveni odnosi*, Zagreb 1977, bilješka 44, 261. Iste godine jedan je brod natovaren mirodijama plovio iz Aleksandrije prema Zadru; Elyahu Ashtor, „Il commercio levantino di Ancona in basso Medioevo“, *Rivista Storica Italiana*, Torino 1976, 213-253 (229).

56 Francisco Apellániz, „Alexandrie, l'évolution d'une ville-port (1360-1450)“, *Alexandrie médiévale 4 – Actes des quatrièmes journées sur Alexandrie médiévale*, sv. 24, ur. Christian Decobert, Jean-Yves Empereur, Christophe Picard, Alexandrie 2011.,

57 Ilija Mitić, „Dubrovački konzuli i konzularna služba od najranijih vremena do potresa 1667. g.“, *Grada za pomorsku povijest Dubrovnika V*, Dubrovnik 1972, 7-70 (40-41).



Trgovačka razmjena na istočnom Jadransu (Prema: J. Lučić... [et al.], *Hrvatski povijesni zemljovid*, Zagreb 1999.)

Neretvansko ušće bilo je pogodno za prodor dalmatinskih trgovaca u unutrašnjost.⁵⁸ Ondje oni iskrcavaju svoju sol u Drijevu i Brštaniku uvozeći zauzvrat srebro i olovo.⁵⁹

IV. Nesreće na moru

a) *Risicum maris* ili prirodne nesreće

Prirodni preduvjeti mogu ozbiljno sputati pomorsko putovanje. Stoga klimatski uvjeti igraju veliku ulogu tijekom čitave plovidbe. Ploviti običnim trasama, primjerice duž jadranske obale, ne znači nužno izbjegavati sudbinske preokrete. Stoga je na čitavom Mediteranu plovidba neredovita, spora i s malo ekonomske učinkovitosti. Računajući ukupno trajanje putovanja, efektivno vrijeme plovidbe mletačkih galija iznosi samo 31-39% (čekanje povoljnog vjetrova, odgoda odlaska zbog oluje itd.). Štoviše, primjerice od 1592. do 1609. godine, u pomorskom prometu prema Veneciji više od 50% brodova izgubljeno je zbog brodoloma, a 50% zbog gusara: zapravo, pomorski promet na većim udaljenostima sigurniji je nego onaj duž obale.⁶⁰ Prema zadarskim bilježničkim spisima, u tom su se razdoblju četiri brodoloma zbila u proljeće (ožujak, travanj, svibanj), dva u jesen (listopad, studeni), a tri u vrijeme kada je plovidba načelno bila zabranjena, tj. zimi (siječanj, veljača). Ljeti, kada pomorski promet kulminira, nema spomena o brodolomima.⁶¹

Jedan od najčešće spominjanih jadranskih vjetrova u rukopisima jest bura, sjeveroistočnjak koji dolazi iz unutrašnjosti i kreće se prema moru. Za putnike vjetrovi i prirodne nepogode predstavljaju veliku opasnost. Prema svjedočanstvu Andréa Théveta, put od Istre do Primorja (*Schiavonia*) toliko je naporan i poguban da putnici izgledaju više mrtvi nego živi. Drugi francuski hodočasnik, Jacques Gassot, iskusio

58 Za trgovinu soli iz Zadra prema spomenutim odredištima vidi: Tomislav Raukar, „Zadarska trgovina solju u XIV. i XV. st.“, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zagrebu*, 7-8, Zagreb 1969-1970, 19-79. O mletačkoj politici u vezi sa solju na tom području vidi: Jean-Claude Hocquet, „La politique commerciale du sel de la République de Venise du XI^e au XVI^e siècle“, u: M. Mollat (ur.), *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris 1968, 227-231; i isti, *Le sel et la fortune de Venise*, sv. 1, Lille 1978.

59 Tomislav Raukar, *Hrvatsko srednjovjekovlje: prostor, ljudi, ideje*, Zagreb 1997, 165-166.

60 J. Heers, „Types de navires et spécialisation des trafics en Méditerranée à la fin du Moyen Age“, *Le navire et l'Economie Maritime du Moyen Age au XVIII^e siècle principalement en Méditerranée*, dir. Michel Mollat, Sevpen, Paris 1958, 13-63.

61 DAZd, *Atti del conto di Zara, Marc Antonio Contarini (1528-1531)*, B. I, carte 118, f. 95-95'; *Atti del conte di Zara Pietro Marcello (1518.-1521.)*, B. I, f. 238-238'; *Textes examinés ad futuram memoriam ad instantiam Vincentium Trivisani super naufragio ejus in marciliana in quodam portu Brachie*; Sp. Ar., kut. 103, B. 110, F. XIV; *Atti del conte di Zara Bartholomeo Paruta (1579-1580)*, B. I, *Atti diversi*, f. 91-91', 5. II. 1580; isto. f. 92, 22. II. 1580; A. Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise 1592-1609*, Sevpen, 1959, 87, 111, 235, 239; A. Krekich, „La Curia consulum et maris del comune medioevale zaratino e alcuni suoi atti“, *Atti e memoria della società dalmata di storia patria*, sv. I, Zara 1926, 154-155.

je najveći strah u svojem životu prolazeći Kvarnerom zbog „velikog i žustrog“ vjetra. Različita se svjedočanstva podudaraju u ocjeni da je Kvarnerski zaljev najopasnija dionica puta, pa čak najokrutnije jadransko mjesto.⁶²

Stoga, prilikom sastavljanja trgovačkih ugovora, ortaci razjašnjavaju međusobnu podjelu odgovornosti kod *risicum maris*, tj. nesreća na moru. Čak i ako su tekstovi o toj temi prilično rijetki, ipak to nije neutemeljena sintagma. Dobar indikator straha koji se javlja na pomorskim putovanjima jest običaj da se jedrenjak stavlja pod zaštitu nekog sveca (poglavito sv. Nikole, Djevice Marije i sv. Antuna).⁶³

U svakodnevici okolnosti koje dovode do brodoloma mogu biti raznovrsne. Neka od rijetkih svjedočanstava o tome jesu službeni izvještaji, oni Pomorskoga vijeća (*Concilium maris*) ili Kneževe komore.

b) Prijevare i materijalni kvarovi: *risicum gentis*

Brodolom može izazvati i posada uslijed pogrešnog upravljanja brodom, stoga većina dalmatinskih statuta kodificira dodjelu uloga i raspodjelu odgovornosti. Tako je kapetan odgovoran za isporučenu robu u trenutku kada je primi *in custodia*. Jedina iznimka kada se u slučaju gubitka ili oštećenja robe ne mora potpuno nadoknaditi šteta (u naravnom obliku ili u novčanoj protuvrijednosti) jest kada se more ili kiša infiltriraju u brodsko korito.⁶⁴ Stoga se brodolomi nisu smatrali slučajem više sile i time nisu oslobađali odgovornosti osobu zaduženu za brod i proizvode koje prevozi.

Otmica broda

Brod ima točnu materijalnu vrijednost kao alat i predmet je razmjene. S pravnog stajališta, on je vlasništvo i kao takav može biti predmet ucjene u slučaju spora. U tom smislu izvori nam otkrivaju slučajeve zapljene koji su zadesili neke poslovne ljude, kao što je, primjerice, 1501. Mlečanin Pietro d'Avançor zaplijenio u Chioggi jedan od brodova Zadrana Bartola Filipa de Sloradis radi duga. Zbog dugog stajanja bez njege, brod je postao plijen crva i stoga se Bartol žalio pred pomorskim sudom, na što je Mlečanin bio osuđen vratiti brod ili isplatiti 140 dukata odštete.⁶⁵

62 M. Samić, „Opis putovanja...“; M. Kandido-Rozman, *La Dalmatie et la littérature française*, doktorska disertacija sveučilišta Paris IV, travanj 1978, 103-105.

63 Godine 1354: „vocati vulgariter *San Martin*“, Robert Leljak, Josip Kolanović *Andreas condam Petri de Canturio quaterni imbreuiaturarum 1353-1355*, sv. I, Zadar 2001, dok. 388, 599-600; 1355: „vocata *Sanctus Martinus*“, isto, dok. 421, 645-646; 1355: „vocatur sanctus Antonius et sanctus Jacobus“, isto, sv. II, Zadar 2003, dok. 12, 29-30; 1366: „vocati sanctus Nicolaus“; DAZd, PP, B. I F. III, f. 22'; 1369: „vocata sancta Maria“, isto, B. I F. X, f. 25'-26'; 1410: „vocatus Sancta Maria et Sanctus Nicolaus“, isto, *Curia consulum et maris*, B. II G. IX, f. 12-12', itd.

64 V. Brajković, *Etude historique sur le droit privé du littoral yougoslave*, Marseille 1933, 54.

65 Antonio Krekich, „La Curia consulum et maris del commune medioevale zaratino e alcuni suoi atti“; *Atti e memoria della società dalmata di storia patria*, sv. I, Zadar 1926, 158-159.

Politička oporba

U svibnju 1419. Ivan Venturini, sin bogatog zadarskog građanina, s još dva naoružana broda napada mletačke jedrenjake kraj Trogira. Ivan je već bio poznat kao buntovnik protiv mletačke vlasti. Gradio je brod kako bi kao pirat harao po mletačkim plovilima.⁶⁶ U kolovozu je mletačka vlada u Zadru odlučila zaplijeniti Ivanovo vlasništvo na otoku Pašmanu kao kaznu za njegovu pobunu. Sudbina njegovih sinova ostala je nepoznata.⁶⁷ Povrh toga, lokalna politička oporba nije bila usmjerena samo protiv Venecije; početkom XVI. stoljeća i Osmanlije su postali meta pokreta otpora lokalnoga dalmatinskog pučanstva.

c) Pirati i gusari

Tijekom XII. i XIII. stoljeća Omiš je bio važno piratsko uporište pod vladavinom knezova Kačića. Omišani se koriste strateškim položajem svojega grada te na toj pomorskoj trasi plijene trgovačke brodove ostalih jadranskih komuna namećući i plaćanje danka mletačkim brodovima. Povrh trgovačkih jedrilica, napadaju i papinske galije te križare koji plove prema Palestini (1221) koristeći se posebnim gusarskim „strijelama“ od petnaest veslačkih klupa i dva latinska jedra. Idu u pohode po čitavom Jadranu, od Kvarnera do Apulije, no promjenom vlasti, pod Šubićima-Bribircima, njihov se plovidbeni prostor naredbom ograničava na sjeveru od crte Nin – Ancona te njihova piratska djelatnost postupno jenjava u XIV. stoljeću.⁶⁸

U XV. i XVI. stoljeću jadranske su vode obilježene dvama različitim tipovima pomorskih agresija. U XV. stoljeću prevladava piratska forma, koju vode samostalne zajednice nacionalnog karaktera i za svoj račun. U XVI. stoljeću broj se zajednica kojima veće države vladaju i koje podupiru povećava. U tom slučaju, pirati postaju gusari, tj. nemaju više striktno nacionalni identitet i rade uz potporu i pod naredbom jednog političkog entiteta, odnosno države.

Smještaj i područja djelovanja morskih razbojnika u XV. i početkom XVI. stoljeća

1) Sve do 1480-ih piratstvo je „profesionalna djelatnost“ koju predvode Sicilijanci, Kalabriji i Katalonci. Ti pirati haraju po zapadnoj obali Jadrana, dok nakon Omišljana nema više domaćih pirata na obje strane obale. Imaju tradicijsku organizaciju i djelovanje: te skupine žive zahvaljujući razbojništvu – pljačkaju brodove i dijele plijen. Od 1463. do 1479, tijekom ratnih godina, mletačke galije kontinuirano kruže vodama Zaljeva i Jonskog mora ograničavajući time prostor piratskog

66 To se može vidjeti u činjenici da je prikupio drva u namjeri da gradi drugi brod; „Regesta pergamenta arhiva porodice Fanfogna (Gargagnin)“, ur. J. Stipišić, 1420, 25/VIII, Zadar.

67 Isto.

68 Mladen Ančić, „Srednjovjekovni Omiš“, *Omiš i Poljica*, ur. Žarko Domljan, Zagreb 2006, 47-64; Mithad Kozličić, *Hrvatsko brodogradništvo / Croatian shipping / Le navi croate*, Split-Zagreb 1993.

djelovanja. Stoga se pirati povlače na zapadni Mediteran. No, sami se Mlečani ne libe vršiti nelegalne napade na civilne brodove, posebice na dubrovačke jedrenjake.⁶⁹

2) Tijekom mirnog razdoblja koje slijedi 1480-ih piratstvo je predvođeno domaćinima. Osmanlije unapređuju svoju pomorsku silu i lokalni se pirati pojavljuju u Albaniji zajedno s ponovno uspostavljenim trgovačkim rastom. Nisu sustavno organizirani i mogu biti nasljednici albanskih piratskih zajednica čije je sjedište bilo u južnom dijelu zemlje, u Himari. Ti Himarioti djelovali su oko Vlōre sve do 1470-ih ometajući ekonomske veze s Grčkom i s otokom Krfom te organizirajući pljenidbe u unutrašnjosti i opskrbljujući tržište plijenom koji bi se sastojao od porobljenih muškaraca, žena i djece.⁷⁰

3) Tijekom novog osmansko-mletačkog rata 1499-1502. osmansko piratstvo, odnosno gusarstvo postaje sve očitije. Glavna su središta pokrajine Albanija i Moreja. U međuvremenu su se pirati sa zapadne obale povlačili. Kako mletačka ratna flota djeluje, tako osmanska flota običava vršiti pomorsku pljačku, posebice na Istoku, s osobitim interesom za brodove pune žitarica. Kako tijekom toga stoljeća mletačka trgovina – simultano s opadanjem žustrine mletačke ratne flote – slabi, piratstvo raste. Glavne žrtve tih pothvata bile su trgovačke luke Ancona i Dubrovnik. Lokalne osmanske vlasti ponašaju se kao partneri pirata i dobivaju udio, tako da Porta izravno ne progoni takvu praksu.⁷¹ Štoviše, čini se da se krajem XVI. stoljeća preustrojava neorganizirano piratstvo u obliku gusarskih zajednica ili su barem službenici Mletačke Republike pomorske napadače tako doživljavali. Naime, 1589, kada u vodama Drača (Durrës) biva orobljena mletačka galija sa svom robom, izričito je označeno: *qual galion è fatto presse da Turchi corsari sopra Durazzo* [pirata: pirat; corsaro: gusar], tako da se kapetan broda Benedetto da Monte morao obratiti eminu Drača u vezi s vraćanjem broda.⁷² Nadalje, čim je Ulcinj 1571. pao u turske ruke, započinje gradnja laganih fusta, tartana i ostalih jedrenjaka koji služe za gusarske pothvate, dok je prije toga ta luka bila upravo utočište od gusarske opasnosti. Tijekom čitavog XVII. stoljeća u tom će osmanskom gradu gusarstvo i dalje cvjetati.⁷³

U tom kontekstu Venecija je bila sumnjičava u pitanju odnosa koje bi mogla uspostaviti sa svojim dalmatinskim i sultanskim podanicima. Zbog toga primjerice zadarski knez Pietro Marcello 1520. naređuje kapetanu da glasno obznani *in platea Jadre ad standardi populi multitudine*, sljedeću univerzalnu duždevu odluku. Nitko, bez obzira na društveni položaj, nema pravo, za sebe ili za koga drugoga, uzeti k sebi jednog *carasaro* (gusarski brod) ili podanika osmanskog gospodara pod prijetnjom

69 Bogumil Hrabak, „Gusarstvo i presretanje pri plovidbi u Jadranskom i Jonskom moru u drugoj polovini XV veka”, *Vesnik Vojnog muzeja Jugoslavenske narodne armije*, br. 4, Beograd 1957, 83-98.

70 A. Ducellier, B. Doumerc, B. Imhaus, J. de Miceli, *Les chemins de l'exil, bouleversements de l'est européen et migrations vers l'ouest à la fin du Moyen Age*, Paris 1992, 56.

71 B. Hrabak, „Gusarstvo“.

72 Historical Archive of Corfu, *Altavilla Andrea* (1574-1597), f. 40'-41.

73 Maksut Dž. Hadžibrahimović, „Pomorstvo i trgovina srednjovjekovnog Ulcinja”, *Hrvatsko-crnogorski dodiri/crnogorsko-hrvatski dodiri*, ur. Lovorka Čoralić, Zagreb 2009, 249-269 (253-254).

kazne vješanjem i pljenidbe dobara bez povratka, od čega tužitelj dobiva polovicu. U istom smislu, svaka osoba koja raspolaže informacijom o prisutnosti nekog osmanskog podanika u gradu ili zaleđu mora je priopćiti zadarskim rektorima u roku od sljedećih osam dana; u protivnom će je snaći ista spomenuta kazna. Prijavljeni „Turčin“ biva izbačen s teritorija.⁷⁴

Nazočnost osmanskih pirata, odnosno gusara, pojačava se s padom Obrovca na Zrmanji 1527. godine. Zahvaljujući tom osvajanju, Osmanlije dobivaju pristup Jadranu. Grade lagane jedrenjake koji se mogu pokretati veslima, tzv. *fusta*, u Obrovcu. Otuda kreću u smjeru Ancone, Apulije i Marke, boreći se protiv domaćih morskih razbojnika na istočnoj obali kod Senja ili Rijeke. Tijekom svojih putovanja duž obale, prolaze uz otoke Zadarskoga kanala.⁷⁵

4) Organizirane pljačkaške skupine iz dalmatinskog zaleđa još su jedan oblik piratstva – napadaju i otimaju brodove. Primjerice, postoje ljudi iz predjela Pakoštana koje zadarska vlada brzo identificira pomoću njihove tipične odjeće. Nosili su naime svojevrsne prozirne majice urešene crvenim turskim karizejom i crvene cipele.⁷⁶ No, sve u svemu, to su raspršene djelatnosti bez trajnog učinka. Zapravo, ti pothvati ne utječu izravno na trgovačke brodove i ne ugrožavaju dalmatinski teritorij, jer su većina žrtava ponajprije talijanski trgovci.

Uskoci

Uskoci započinju svoje djelovanje osobito nakon pada kliške utvrde 1537. utaborivši se u Senju, gradu u kojem su već bili smješteni buntovnici protiv Venecije te izbjeglice od osmanskih osvajača. Njihova saga završava 1617. Madridskim sporazumom. U međuvremenu se bore kao gusari na strani Austrije te ih podržava papinstvo, ali povremeno, kada financijska potpora velikih sila izostane, djeluju i kao pirati, tj. za svoj račun. Mletačka vlada ambivalentno se ponaša prema njima; koristila se pomorskim sukobima tijekom ratova protiv Osmanskoga Carstva i opisivala ih je tada kao *bellissima gente*,⁷⁷ ali nakon prestanka ratne opasnosti, kada uskočki pothvati više nisu donosili prednost *Serenissimi*, smatrala ih je lošim i opasnim pljačkašima. To objašnjava zašto su uskoci, iako su ponajviše plijenili među osmanskim civilnim i ratnim brodovima – da bi oslabili ekonomsku i političku moć Osmanskoga Carstva unutar Zaljeva – tijekom razdoblja represivne mletačke politike napadali i jedrenjake pod mletačkim barjakom, bilo u korist austrijske vlade bilo za vlastito dobro.

74 DAZd, *Atti del conte di Zara Pietro Marcello* (1518-1521), sv. II, III. *Atti de possesso*, f. 121, 15. II. 1519.

75 A. M. Strgačić, „Upadi Osmanskih gusara u predjele zadarskih otoka“, *Zadarska revija*, 4 (1953), 195-201.

76 DAZd, *Atti del conte di Zara Antonio Civran*, sv. I, knj. br. 311, F. 8, f. 94-127’.

77 „Relatione di Dalmatia e Levante fatta del clarissimo signor Andrea Giustiniano l’anno 1576“, *Monumenta Spectantia Historiam Slavorum Meridionalium* (MSHSM), sv. 47, G. Novak, Zagreb 1964, 171.

Velik dio njihova plijena, osim dohotka koji stječu od Habsburgovaca, sastojao se od robe i ljudi, kojima se opskrbljuje tržište robovima organizirano u Senju za klijente iz hrvatskih, austrijskih i ugarskih krajeva.⁷⁸

d) Posljedice gusarstva na trgovinu na istočnom Jadranu

Dok je omiško gusarstvo tijekom XII. i XIII. stoljeća uznemirivalo ponajprije strane trgovce sa zapadne obale Jadrana, tijekom XVI. stoljeća nezadovoljstvo među samim istočnojadranskim trgovcima raste. Od početka osmanskog osvajanja poljoprivredni se kotari dalmatinskih gradova smanjuju, tako da poduzetnici s istočne obale duguju svoj opstanak prije svega mirnim odnosima s osmanskim susjedima. Naprotiv, uskočke provale prijete njihovu načinu življenja i trgovačkim djelatnostima. Stoga se 1588. zadarski trgovac patricij Juraj de Grisogono žali Trgovačkom vijeću u Veneciji što se zbog uskoka trgovina između Venecije i Levanta odvija podalje od dalmatinske obale. Prihodi od trgovine smanjeni su zbog njihovih napada, a cijena proizvoda u lukama Zadra, Šibenika, Trogira, Splita i neretvanskog ušća raste. Uslijed toga osmanske karavane, prestrašene uskočkom prijetnjom, manje su nazočne na tržnicama dalmatinskih komuna.⁷⁹ Drugi dalmatinski trgovci argumentiraju da se uskočkim provalama devastira gospodarstvo u unutrašnjosti smanjujući proizvodnju žita i reducirajući izvoz stoke u primorske gradove. U nekim slučajevima Osmanlije čak šalju žito kao isplatu za otkupninu ili danak u Senj, što ozbiljno utječe na zadarsku ekonomiju. Naime, kao posljedica, cijena žitarica koje se uvoze u ovisne dalmatinske gradove raste. S jedne strane, sve te žalbe dokaz su da bezuvjetna potpora koju uživaju uskoci zapravo dolazi od ruralnog pučanstva i od nekih urbanih buntovnika čiji je bunt usmjeren prema Republici, dok je, s druge strane, poslovna zajednica u priobalnim gradovima pretežno neprijateljski raspoložena prema uskocima.

V. Utjecaj politike na trgovinu

U trenutku kada je Venecija 1409. godine kupovala dalmatinsku obalu od anžuvinskog kralja Ladislava za 100.000 dukata, vlada je uvela nekoliko gospodarskih mjera kako bi većinu lokalne proizvodnje usmjerila prema središtu Republike. Tijekom

78 Postoji vrlo brojna literatura o senjskim uskocima: *Histoire des Uscoques, de la traduction du sieur Amelot de la Houssaie*, Paris 1682, original iz Minuccio Minucci *Historia degli Uscocci*, Venezia 1602; V. Vinaver, „Senjski uskoci i Venecija do Ciparskog rata“, *Istorijski časopis*, 6, 1953, 43-66; B. Hrabak, „Влашка и ускочка кретања у северној Далмацији у XVI. столјећу“, *Benkovački kraj kroz vjekove. Zbornik 2*, Benkovic, 1988; C. W. Bracewell, *The Uskoks of Senj: piracy, banditry and holy war in the XVI century Adriatic*, London 1992; A. R. Filipi „Senjski Uskoci i zadarsko otočje“, *Pomorski zbornik*, 2, Zadar 1964, 579-632. Vidi također izvore: *MSHSM 47*, „Relatione del nobel homo s. Almoro Tiepolo, ritornato de capitano contro Uscochi (1577)“; C. Horvat, *Monumenta historiam Uscochorum illustrantia*, Zagreb 1910.

79 C. Bracewell, *The Uskoks*, 216.

1450-ih, kao posljedica nekoliko dukala (duždevih odredbi) i odluka, dalmatinski su gradovi primorani opskrbljivati mletačko tržište i zabranjuje im se trgovačka razmjena s nekim lukama Primorja. Iako je većina tih odluka u kratkom roku ukinuta zbog prosvjeda pučanstva,⁸⁰ ekonomski je najviše pogođen Zadar, jer od tada pa nadalje većina njegove proizvodnje soli predstavlja monopol za *Serenissimu*. U takvim uvjetima, kontralitere svjedoče o tome da u XV. stoljeću Venecija apsorbira 49% šibenskoga tržišta (1441-1443) i 57% (1475-1476), odnosno 56% (1481-1483) splitskoga tržišta.

Na hrvatskim primorskim teritorijima, kojima većinski vladaju velikaši iz obitelji Frankopan (Bakar, Krk, Senj), promijenila se i ekonomska situacija. Kao prvo, zbog rastuće osmanske opasnosti, preusmjereni su prometni putovi koji su dotad vodili prema kvarnerskim gradovima, te su time oživljene ceste prema Ljubljani, Trstu i Rijeci; posebice se to odnosi na trgovinu stokom preko teritorija kralja Ferdinanda I. sredinom XVI. stoljeća. Ferdinand I, među ostalim, želi unaprijediti ekonomsku razmjenu svojeg carstva s Markama te 1527. svim talijanskim trgovcima koji kreću iz Ancone i Pesara osigurava financijske olakšice s nakanom da se talijanska roba distribuira preko luka u Trstu i Rijeci dalje u unutrašnjost (Ljubljana, Villach, Zagreb i Budim).⁸¹ Grad Bakar u XVI. stoljeću također stječe dobit od takva preokreta, jer se roba koja je dolazila sa sjevernih posjeda obitelji Zrinski (Varaždin) izvozila prema južnima, tj. Bakru, koji dalje uključuje trgovinu iz Ptuja i Ljubljane. Potom je, tijekom 1560-ih, nastupilo novo stanje, kada je Ferdinand povećao carinske daće na putevima koji vode prema Ljubljani usmjeravajući na taj način trgovinu životinjama i kožom posebice prema lukama koje se nalaze na putu prema Italiji, a koje pripadaju obitelji Zrinski.⁸² U tom kontekstu, čak i ako to nije bilo izravno povezano, možemo primijetiti da je nakon 1530-ih godina promet između Splita i luka Hrvatskoga primorja potpuno prekinut. To može značiti da su se na Kvarneru pravci trgovačkih interesa promijenili u korist dijelova unutarnje i sjeverne Hrvatske. Drugo objašnjenje može se odnositi na nasilnu djelatnost senjskih uskoka, koji su baš u tom razdoblju postali vrlo utjecajni na Jadranskom moru.

Naposljetku, glede trgovačkih veza između Venecije i njenih posjeda na istočnom Jadranu krajem XVI. stoljeća, mletačko uplitanje u dalmatinsku trgovinu očito se smanjuje: u Splitu tijekom 1592-ih godina pada sa 60% na 21% u korist drugih trgovačkih luka na talijanskoj obali (*sottovento*); u Trogiru u razdoblju 1567-1568. godine Venecija vlada tržištem uvoza (52%), dok se za manje od deset godina, u razdoblju 1575-1577, i to nakon Ciparskog rata, tendencija obrće, tj. prevladava

80 G. Novak, „Quaternus izvoza iz Splita 1475-1476“, *Starohrvatska prosvjeta*, nova serija, II, 1-2, Zagreb-Knin 1928, 92-93 (93).

81 Ferdo Gestrin, „Rapporti commerciali tra les terre slovene et l'Italia tra XIII e XVII secolo“, *Le relazioni economiche e commerciali*, Roma 1983, 61-84 (74-75).

82 Nataša Štefanec, *Heretik Njegova Veličanstva. Povijest o Jurju IV. Zrinskom i njegovu rodu*, Zagreb 2001, 159-160.

sottovento (42%), potom Venecija (19%). To znači da je politički, no ponajprije ekonomski, Venecija krajem XVI. stoljeća popustila pritisak na svojim dalmatinskim teritorijima. Nekoliko teza može razjasniti tu promjenu. Kao prvo, uspostava splitske skele 1592. zahvaljujući političkoj volji Republike i Porte, s jedne strane, omogućuje Veneciji izravnu opskrbu potrepnostima iz Osmanskog Carstva, a s druge strane ona lokalnim djelatnicima odrješuje ruke za vođenje vlastite tradicionalne trgovačke trase. Druga teza odnosi se na mletačku odluku o primjenjivanju privilegiranog carinskog režima za *transito sottovento*, koji najprije nastaje u gradovima njezine *Terra ferme* (Verona, Chioggia, Mantova i Ferrara) sredinom XVI. stoljeća, kao protuteža tendenciji smanjenja mletačkoga pomorskog trgovačkog prostora, dok druge sile (Austrija, Osmanlije, papinstvo) potiču djelatnost svojih podaničkih „slobodnih“ luka (Ancona, Dubrovnik, Rijeka i Trst).⁸³ Prednost takvog carinskog sustava jest izbjegavanje plaćanja stvarnih ulazaka u luku i izlazaka iz nje da bi se pospješilo „legalno“ krijumčarenje s obzirom na to da je odjednom sva roba prijavljena za *sottovento*, iako je dio bio predviđen za druga odredišta. Stoga, iako zasad nema određenog službenog spisa kojim bi se potvrdilo da je za Dalmaciju bila uvedena posebna carina za *transito sottovento*, činjenično je stanje za Dalmatince, koji su ionako mletački građani, da i oni većinski prijavljuju robu za taj „smjer“.

Razdoblja koja su promatrana u ovom radu, posebice XV. i XVI. stoljeće, politički su i ekonomski prilično burna što se tiče istočnog Jadrana. S jedne strane, razlozi tome leže u uspostavi mletačke vlade u istočnojadranskim gradovima i osmanskom pritisku iz zaleđa, dok su istovremeno, s druge strane, povezani i s rastom piratske/gusarske djelatnosti na tom području. Ipak, postoje neke postojeće činjenice. Prvo, trgovački putovi po istočnom Jadranu zbog geološko-morfoloških obilježja mora bili su nepromjenjivi od ranog srednjeg vijeka nadalje i neko vrijeme ili svaki put utječu na ritam putovanja i krajnje odredište. Drugo, luke istočnog Jadrana imaju na raspolaganje vlastita brodogradilišta, od kojih su neka, kao u Šibeniku,⁸⁴ unaprijeđena pod novouspostavljenom mletačkom vladavinom, što im donosi autonomiju u kretanju morem, posebice za trgovinu, a manje za vojne svrhe. To dovodi do vrlo dinamične pomorske trgovine u uvjetima kada je more puno manjih i srednjih jedrenjaka koji plove duž obale i na otvorenom moru, pod vodstvom lokalnih djelatnika i njihovih stranih partnera. Prema jednostoljetnom presjeku splitskih kontralitera, 1511. dalmatinski paruni (iz Splita, Zadra, Šibenika, Šolte, Trogira, Korčule, Kotora, Brača, Hvara, Visa i Bara) čine 75% trgovačkih prijevoznika i 82% su naručitelji puta; u trgovini uvoza žitarica tijekom razdoblja od 1523. do 1526. i dalje su dalmatinski kapetani broda u prosjeku najbrojniji (preko 70%), dok su ostali prijevoznici šarolikog podrijetla (Barleta, Lovran, Dubrovnik, Rodos, Piran i Venecija). Krajem

83 Massimo Costantini, „Sottovento“. I traffici veneziani con la sponda occidentale del medio-basso Adriatico“, *Proposte e ricerche. Economia e società nella storia dell'Italia centrale*, sv. 49/XXV, Ancona 2002, 7-22 (10-12).

84 Josip Kolanović, *Šibenik u kasnom srednjem vijeku*, Zagreb 1995, 291-292.

XVI. stoljeća udio Dalmatinaca blago opada (60% paruna tijekom 1580-1583), dok jačaju talijanski prijevoznici, a pojavljuju se čak Sicilijanci i paruni iz Rodosa.

Ta pomorska trgovina motivirana je interesima gradova s obje strane Jadrana, što znači da istočne luke opskrbljuju talijanske luke robom iz svoje unutrašnjosti i rukotvorinama iz vlastite proizvodnje u zamjenu za žito i luksuzna dobra. Ustvare, ta je razmjena dugovječna, utemeljena na trgovačkim ugovorima potpisanim krajem XII. stoljeća između komuna istočne obale s onima na zapadnoj strani. Istovremeno se može primijetiti postojanje prekomorskih putovanja do dalekih odredišta u Levantu. Stoga, gdje su promjene?

Od sredine XV. do sredine XVI. stoljeća količina i razmjena raznovrsne robe koju domaći poslovni ljudi raznose smanjuje se. Prvo, jer je Venecija nametnula ekonomska ograničenja zahvaljujući kojima je primjerice Zadar izgubio najvažniji izvor svojih prihoda, trgovinu soli. Drugo, zbog vojnog osmanskog osvajanja i pritiska mletačko-turskih ratova uslijed kojih je smanjena poljoprivredna površina (distrik-ti). Treće, piratska, odnosno gusarska djelatnost bila je prijetnja sigurnosti putovanja i utjecala je na izbjegavanje redovnih i tradicionalnih putova, odnosno ona mu je bila uzrok. Nakon posljednjeg mletačko-osmanskog rata sredinom XVI. stoljeća nastupilo je miroljubivo razdoblje između istočnojadranskih komuna i Osmanskoga Carstva, a Venecija je istovremeno smanjila svoj pritisak na ekonomski život teritorijâ pod svojim nadzorom. Posljedice su očite: otoci su, umjesto unutrašnjosti, preuzeli na sebe poljoprivrednu proizvodnju, a veličina i raznovrsnost trgovačke razmjene pod vodstvom lokalnih djelatnika proširuje se na čitav istočni Jadran dosegnuši gotovo istu razinu kao u vrijeme anžuvinske vladavine.

RÉSUMÉ

La navigation le long de la mer adriatique orientale : le trafic maritime et les dangers maritimes à la fin du Moyen Age et au début de l'époque moderne

L'article présente une synthèse du trafic maritime le long de la côte orientale de l'Adriatique de l'Istrie à l'estuaire de la Neretva, à l'exception de la commune de Dubrovnik qui a déjà fait l'objet de nombreuses publications. Cinq paragraphes ponctuent ce panorama : 1. les voies maritimes, avec un aperçu des conditions naturelles de navigation et le tracé des voies de commerce le long de la rive orientale; 2. les navires commerciaux impliqués dans le trafic, à savoir les divers modèles existants et la fréquence de certains types; 3. le commerce de l'Adriatique orientale est passé en revue pour les quatre principales régions maritimes (Istrie, Littoral croate, Dalmatie, Estuaire de la Neretva); 4. les accidents en mer, qu'ils soient le fait de phénomènes naturels (*risicum maris*) ou des hommes (*risicum gentis*), avec une partie consacrée à la piraterie contenant une réflexion sur son impact sur le commerce de la région; 5. le dernier chapitre tente de présenter quelle peut être l'influence de la politique sur

le commerce jusque là observé, à travers les décrets vénitiens, le changement de l'échiquier politique marqué par l'invasion ottomane et les jeux de pouvoir entre les puissances.

Mots clés: voies maritimes commerciales, Adriatique orientale, modèles de voiliers, trafic et dangers, politique économique, XV^e-XVI^e siècles.