

PLOVIDBENA RUTA SJEVERNIM JADRANOM U IZOLARU GIUSEPPEA ROSACCIA¹

Milorad PAVIĆ
Filozofski fakultet Zadar

UDK 949.75:945.0:656.61
Izvorni znanstveni članak

Primljeno: 9. XI. 1999.

Problemu pomorskih plovidbenih ruta Jadranom u ranim stoljećima novog vijeka nije se u hrvatskoj historiografiji pridavalo dovoljno pažnje. U nastojanju da pridonese boljem poznavanju tog problema, autor je prvenstveno koristio izolar "Viaggio da Venetia a Costantinopoli" talijanskog renesansnog pisca i geografa Giuseppea Rosaccija. Znanstvenom obradom teksta i kartografskih prikaza prezentiranih u izolaru, mogli su se dosta uspješno odrediti uobičajeni pravci pomorskih plovidbenih ruta Jadranom tijekom 16. i 17. st.

Plovidbeni pravac započinjao je u Veneciji, najvažnijem pomorsko-trgovačkom centru na Jadranu. Zbog izloženosti jakim vjetrovima u Mletačkom zaljevu brodovi bi svoj put nastavljali ploveći uz sjevernotalijansku obalu. Nadomak otočića Sv. Nikola navigacijski pravac vodio je dalje duž zapadne obale Istre, s važnijim uporišnim punktovima u Rovinju i Puli. Izbivši na krajnji jug istarskog poluotoka, plovidba se nastavljala kroz Osorski tijesnac, te uz vanjski niz sjevernojadranskih otoka (Silba, Ist, Molat), odnosno od sjevernohrvatskog primorja uz veće otoke Krk, Rab i Pag, dalje prema jugu. Alternativni plovidbeni pravac uz hrvatsko kopno, od Istre u Podvelebitski kanal u ovom periodu nije bio mnogo korišten, naročito zbog opasnosti od senjskih uskoka.

Gledano u cjelini, pomorski plovidbeni pravci sjevernim Jadranom, u gotovo nepromijenjenim uvjetima plovidbe brodova na jedra, manje-više su ostali isti. Ono što se mijenjalo u datom povijesnom trenutku bila je važnost pojedine plovidbene rute, a samim time i značenje uporišnih točaka na njima.

¹ Giuseppe Rosaccio (1530-1620?) geograf, liječnik i renesansni pisac 16. i 17. stoljeća. Rođen u Pordenoneu, posvetio se studiju filozofije i medicine na sveučilištu u Padovi, gdje je i doktorirao. Po završenom studiju odselio se u Tricesimo u blizini Akvileje, gdje je pored liječničkog zvanja obnašao i dužnost suca u građanskim parnicama, jer je u Padovi završio i pravo. Većinu vremena Rosaccio je posvećivao učenju povijesti, te geografije i kronologije. Za svog života izdao je brojna djela s područja medicine i geografije, prvenstveno pojedinih regija Apeninskoga poluotoka. Uz brojne filozofske rasprave najvažnija su mu djela na području geografije: "*Il viaggio per mare e per terra di Costantinopoli e di terra santa*", Venecija, 1601.; "*L'esposizioni sopra la geografia di Claudio Tolomeo*", Venecija, 1599. (djelo u sedam knjiga popraćeno s 42 table u bakrorezu), te za naše izlaganje "*Viaggio da Venetia a Costantinopoli*", Venecija, 1598, koje je nedugo zatim doživjelo drugo izdanje u Veneciji 1606. Više o tome G. G. LIRUTI, 1830., str.166-169.

Problemu plovidbenih ruta Jadranom u hrvatskoj historiografiji nije se dosad pridavalo dovoljno pažnje. Na tom planu naročito su slabo istražena ona povijesna razdoblja za koja ima pisanih i materijalnih izvora na temelju kojih bi se taj problem mogao riješiti na zadovoljavajući način, a koja nisu predmet istraživanja historiografiji srodnih znanosti. U prvom redu, tu se misli na kasni srednji vijek, ali isto tako i na razdoblje koje će uslijediti neposredno nakon toga, dakle na prva stoljeća novog vijeka. Stoga ovaj rad ima za cilj da pridonese boljem poznavanju pomorskih plovidbenih ruta Jadranom na temelju spoznaja do kojih je došao autor ovog članka, koristeći kao izvor prvenstveno izolari: "Viaggio da Venetia a Constantinopoli" Giuseppea Rosaccija objavljen u Veneciji krajem 16. stoljeća.²

Ne može se reći da je ovo djelo poznatog talijanskog renesansnog pisca i kartografa nepoznato našoj znanstvenoj javnosti.³ Ipak, ono nije niti izdaleka istraženo u dostatnoj mjeri, što se može naročito ustvrditi za pisani dio teksta ovog izolara. Ni u ovom radu on neće biti razmatran u cijelosti, jer osim podataka o smjeru plovidbe donosi obilje podataka karakterističnih za onodobne putopise⁴: o načinu života stanovnika pojedinih dijelova obale, o prošlosti njihova kraja, o robi kojom se trguje, stoga će biti uzete u razmatranje samo one obavijesti koje su u uskoj vezi s pomorskim plovidbenim rutama da se ne prijeđu okviri ovog rada. Također, nezaobilazni dio za razmatranje predstavljaju i vedutsko-kartografski prikazi pojedinih gradova - uporišta na pomorsko plovidbenom putu s mnoštvom elemenata važnih za terestričku orijentaciju i dužobalnu navigaciju⁵ poput sakralnih objekata, gradskih bedema, lučkih postrojenja, uvala, otočića, mostova i slično. Dakle, ovim radom nastoji se na odgovarajući način valorizirati doprinos jednog važnog povijesnog izvora, naročito za povijest pomorstva, kao i obogatiti saznanja o problematici plovidbe sjevernim Jadranom.

* * *

Jadransko more predstavlja sjeverni ogranak Sredozemnog mora s dvije, po hidrografskim karakteristikama, potpuno različite obale. Zapadna, duž Apeninskog poluotoka, prepuna je pešćanih plaža, močvarnih područja, bez otoka i s malo uvala. Nasuprot njoj, duž cijele istočne

² Riječ je o djelu talijanskog pisca i geografa G. Rosaccija, prvi put tiskanom 1598.g. u Veneciji, u kojem se kroz 72 kartografska crteža i popratni tekst opisuje pomorski plovidbeni put od Venecije do Carigrada. Kako navodi sam pisac, ovo je djelo korisno ne samo za pomorce, već i za trgovce, kao i za one koji se bave izučavanjem geografije. Iz ovog navoda može se razabrati i sam karakter djela. Koliki je bio interes onoga doba za ovim djelom, može nam ilustrirati činjenica da je ono vrlo brzo, već 1606. doživjelo novo, nepromijenjeno izdanje. Primjerci ovoga djela mogu se naći u Arheološkom muzeju u Splitu i Sveučilišnoj i nacionalnoj knjižnici u Zagrebu.

³ O njemu su u nas pisali (naravno, u onom dijelu u kojem se ono odnosi na jadransku obalu) M. MARKOVIĆ, 1993., 128-130, te nešto opširnije M. KOZLIČIĆ, 1995., str. 202-211, a pojedinačni vedutsko-kartografski prikazi često su se javljali u znanstvenoj literaturi pomorske tematike.

⁴ O putopisima renesanse i baroka vidi: I. PEDERIN, 1991., str. 20-21.

⁵ Terestrička navigacija je takav sustav plovidbe u kojemu se pozicija broda i drugi navigacijski elementi određuju neposrednim vizualnim opažanjem karakterističnih prirodnih ili umjetnih obalnih objekata ili mjerenjem dubine mora. Primjenjuje se u obalnoj navigaciji.

Jadranske obale u neprekinutom nizu nalazimo mnoštvo otoka, poluotoka, morskih prolaza i uvala pogodnih za zaštitu brodova u nevremenu, dok dubine odgovaraju orografskim oblicima kopna što znači da nema puno pličina, gdje bi se brodovi mogli nasukati. Sve ovo pogodovalo je razvoju plovidbe uz našu obalu i povećanoj važnosti uzdužnih putova u odnosu na poprečne pomorske putove.⁶ Još u neolitu ovuda je prolazio jantarski put, a u doba grčke kolonizacije plovidba uz našu obalu doseže kulminaciju. Nakon Grka dominaciju nad Jadranom preuzeli su Rimljani. Na temelju gustoće i smještaja lokaliteta na kopnu u neolitu i podmorskih nalazišta iz rimskog perioda mogu se pratiti plovne rute Jadranom toga doba. Od Tršćanskog zaljeva navigacijski pravac išao je zapadnom obalom Istre, nakon čega bi se put nastavio kroz Osorski tjesnac te dalje uz otoke Silbu, Ist, Molat prema Zadarskom kanalu, gdje se spajao s drugim pravcem, koji je išao od sjevernohrvatskog primorja uz otoke Krk, Rab i Pag, te nastavljao dalje prema jugu.⁷

Plovne rute ni u kasnijim razdobljima nisu se bitno mijenjale, jer su čimbenici koji su diktirali uvjete plovidbe, plovila na jedra i vesla, ostali isti. Mijenjali su se samo punktovi - uporišne točke na pojedinim plovidbenim rutama. Tako u ranom srednjem vijeku zbog opasnosti od barbara i ugrožavanja plovnog puta koji je išao uz obalu, Bizant izgrađuje novi plovni put koji je išao između sjevernojadranskih otoka, pri čemu se po jakoj buri plovilo s vanjske strane otoka Premude, Ista, Molata (naravno, uvijek kroz Osorsku prevlaku ako se išlo u pravcu Venecije).⁸

Izrastanjem Venecije u svjetsku pomorsku i trgovačku velesilu koncem 11. stoljeća, plovidba istočnim Jadranom dodatno se intenzivira. Da bi osigurala nesmetanu plovidbu svojim trgovačkim brodovima, Republika sv. Marka nastoji po svaku cijenu zagospodariti istočnojadranskom obalom, što joj definitivno uspjeva početkom 15. st. Povećana plovidba uvjetovala je potrebu za postojanjem kvalitetnih peljara i karata koji će pomorcima omogućiti da se lakše orijentiraju na moru. To je već zrela epoha portulana kod kojih se osim karata mogu naći podaci o lukama, obalama i astronomski podaci, koji ujedno i svjedoče o pomorskim plovidbenim pravcima toga doba.⁹

Zbog promjena koje su uslijedile krajem XV. i tijekom XVI. stoljeća¹⁰ bilo je za očekivati da će intenzitet plovidbe Jadranom opasti, no to se nije dogodilo tako naglo. I

⁶ B. KOJIĆ, 1967, 5. ; Peljar II-zapadna obala, 1974, B-I, 1-3.

⁷ Z. BRUSIĆ, 1970., 551.

⁸ A. BADURINA, 1992., 8.

⁹ Obavijesti koje su donosili onodobni portulani, a ticale su se udaljenosti i smjerova koji se preporučuju na određenom području nisu bile uvijek najtočnije. Ipak, i takvi su portulani predstavljali dragocjen i neophodan izvor podataka, jer su ukazivali na pogibelji kojima bi pomorac mogao biti izložen, kao što su hridi, pličine, opasnost od pojedinih vjetrova, itd. Fragmente nekoliko najvažnijih portulana za plovidbu Jadranom u 15. st. donosi: Ž. MULJAČIĆ, 1971, 143-154. Usp. s kasnijim: Il portolano del mare, 1612. (primjerak ovog posljednjeg nalazi se u Znanstvenoj knjižnici u Zadru).

¹⁰ Prodiranje Turaka u Evropu, slabljenje Venecije zbog čestih ratova s Turcima u 16. st. i velika zemljopisna otkrića krajem 15. i početkom 16. st., skrenuli su glavne pravce svjetske trgovine sa Sredozemlja na Atlantik, tako da i Jadransko more gubi svoju nekadašnju važnost.

dalje je učestala plovidba u dugoj obalnoj navigaciji,¹¹ uglavnom u funkciji prijevoza trgovačke robe, iako u nešto smanjenom opsegu, ali su sve učestalija i putovanja hodočasnika u Svetu zemlju,¹² koji na tom putu posjećuju i naše krajeve. Zbog povećanog zanimanja za poznavanjem dijelova naše obale i u kartografiji se osjeća znatan napredak. Javljaju se izolari, kartografska djela s vedutama i planovima luka i otoka na pojedinim plovidbenim pravcima. Premda u svojim počecima dosta nerealni, već u drugoj pol. 16 st. pojavljuju se znatno bolji, te predstavljaju značajan doprinos za rekonstrukciju pojedinih plovidbenih ruta i značajnijih punktova na njima. Jedno od takvih djela je i ono G. Rosaccija: "Viaggio da Venetia a Costantinopoli", o kojem će biti više riječi u nastavku rada. Od 17. stoljeća osjeća se znatan pad u intenzitetu plovidbe Jadranom, a duga obalna plovidba sve više ustupa mjesto maloj obalnoj plovidbi. Kriza jedrenjaka, uvjetovana pojavom parobroda, koja će se na našoj obali početi javljati od sredine 19. stoljeća, a s njome i promijenjeni uvjeti plovidbe dovest će do promjene plovidbenih pravaca, te će pojedini punktovi potpuno izgubiti važnost koju su imali ranije.

*

Prije početka samog opisa plovidbenog puta Rosaccio donosi udaljenosti između pojedinih luka. Premda su za našu studiju relevantne samo prve dvije udaljenosti koje se odnose na Sjeverni Jadran, nužno je uzeti u razmatranje i ostale udaljenosti koje tretiraju jadranski prostor kako bismo uočili koliko je Rosaccio griješio pri navođenju udaljenosti, ali isto tako da bismo ustanovili pravac plovidbe.

a) Razdaljine između pojedinih plovidbenih točaka prema Rosaccijevim izvornim podacima uz preračunavanje mletačkih u nautičke milje:

Venecija (Venezia) - Poreč (Parenzo)	100 mletačkih milja	93,60 nautičkih milja (M)
Poreč - Zadar (Zara Città)	200 milja	187,20 M
Zadar - Šibenik (Sebenico)	100 milja	93,60 M
Šibenik - grad Hvar (Liesina)	80 milja	74,88 M
Hvar - grad Korčula (Curzola)	90 milja	84,24 M
Korčula - Dubrovnik (Ragusì Città)	50 milja	46,80 M
Dubrovnik - Ulcinj (Dulcigno)	120 milja	112,32 M

¹¹ Pod dugim obalnim plovidbama podrazumijevaju se navigacije unutar Mediterana, uz doticanje sredozemnih luka. Ona, za razliku od male obalne plovidbe, podrazumijeva duži ukupni plovidbeni put i svraćanje jedino do najvažnijih luka. Usp. M. KOZLIČIĆ, 1996.,258.

¹² U 15. i 16. st. put u Svetu zemlju postaje stvar društvenog prestiža, te mnogi tadašnji velmože putuju s brojnom pratnjom. Netko iz pratnje ili rjeđe sam velmoža opisao bi taj put bilježeći sve ono što bi moglo zanimati buduće čitatelje. Nerijetko bi se opis odnosio i na samu plovidbu, postajući time važno svjedočanstvo o načinu navigacije, teškoćama na samom putu, gradovima na plovidbenoj ruti, koje se posjetilo i dr. Usp. I. PEDERIN, 1991, .19-20.

b) Razdaljine pod "a)" mjerene na najsigurnijim plovidbenim pravcima na suvremenim pomorskim kartama i izražene u nautičkim miljama (M).

Venecija - Poreč	54 M
Poreč - Zadar	103 M
Zadar - Šibenik	41 M
Šibenik - Hvar	46 M
Hvar - Korčula	33 M
Korčula - Dubrovnik	49 M
Dubrovnik - Ulcinj	65 M

Razdaljine pod "a)" su izražene u mletačkim miljama.¹³ Ako usporedimo preračunate razdaljine s razdaljinama istih luka (vidi pod "b"), koje predstavljaju najsigurnije pravce, a nikako ne i najkraće¹⁴, uočit ćemo da su najveće razlike vrijednosti razdaljina između Venecije i Poreča, te Poreča i Zadra. Razlika na relaciji Venecija - Poreč iznosi oko 40 M, zasigurno iz razloga što brodovi plove uz talijansku obalu, a ne direktno iz Venecije u Poreč zbog izloženosti jakoj buri te istočnim i jugoistočnim vjetrovima.¹⁵

Razlika kod relacije Poreč - Zadar je veća od 80 M, a tomu je vjerojatno razlog što se plavi oko otoka Cres-Lošinj kroz Osorsku prevlaku, zatim oko Raba i Paga, te kroz Ljubačka vrata do Zadra, onako kako to Rosaccio opisuje u izolaru. Razlika udaljenosti na relaciji Zadar - Šibenik je minimalna, svega 5 M, dok je relacija Šibenik - Hvar kod Rosaccija duža za 34 M zbog njegova skretanja u Split. Velika je razlika i na relaciji Hvar - Korčula (57 M), premda su ova dva otoka dosta blizu. Rezultat je to skretanja s plovidbenog pravca do otoka Visa, pa i dalje, do otočja Tremeiti uz talijansku obalu.¹⁶ Na relaciji Korčula - Dubrovnik razlike gotovo da i nema (2,2 M), dok je raskorak u udaljenostima na relaciji Dubrovnik - Ulcinj rezultat skretanja s rute u Kotor.

*

Opis plovidbenog pravca Rosaccio počinje s Venecijom, što je i logično.¹⁷ Uz kratak opis grada donijet je i njegov vedutsko-kartografski prikaz (sl. 1), koji za naše izlaganje pruža nešto više informacija. Iz samog prikaza uočljiva je monumentalnost grada smještenog na mnoštvu otoka i otočića međusobno povezanih brojnim mostovima. Posebno

¹³ Treba istaći da mletačka milja nije osnovna, već izvedena jedinica, te sadrži tisuću mletačkih hvati. Mletački hvat, pak u to doba iznosi 1733,48 mm, te bi jedna mletačka milja iznosila 1,733 km: Z. HERKOV, 1971., 100. Preračunato u nautičke milje (1 M = 1852 m), 1 mletačka milja = 0,936 nautičkih milja.

¹⁴ *Daljinar Jadranskog mora*, 1977., 23-35.

¹⁵ *Peljar II: Jadransko more zapadna obala*, 1974., c-III, 84.

¹⁶ Ovo skretanje je u funkciji isticanja tisućljećima poznate plovidbene rute Gargano-Palagruža-Vis-Splitski bazen i obratno, osvjedočene još u antici: M. KOZLIČIĆ, 1990., 69-74.

¹⁷ Ovakav Rosaccijev izbor je opravdan jer proizlazi iz samog naziva djela: "*Viaggio da Venetia a Costantinopoli*".

su zanimljivi objekti u funkciji pomorstva i trgovine. Na istočnoj strani otoka uočljiv je veliki arsenal za izradu i popravak mletačkih vojnih brodova te njihov smještaj u luci. Sjevernije od arsenala prikazan je noviji lazaret (*Lazareto nuovo*), sagrađen vjerojatno iz razloga što je stari lazaret (*Lazareto uechio*), na karti prikazan južnije, uslijed naglog porasta pomorske trgovine postao pretijesan za smještaj robe i posade brodova koji su dolazili u Veneciju. Nedaleko od Trga sv. Marka prikazana je i prijeko potrebna pomorska carinarnica (*La doana da mare*).¹⁸ Ulaz u luku predstavljao je prolaz koji su zatvarala dva kaštela (*P. doi casteli*).

Isplovljavajući iz venecijanske lagune prema istoku, prvi otok na plovidbenoj ruti je Caorle¹⁹ (vidi Prilog - sl.2). Na karti Caorlea sidrište (*Porto Sorzidor*) je označeno sa sjeverne strane otoka, dakle prema kopnu, na jednom od rukavaca rijeke Lemene. S iste strane izgrađeni su i brojni mulovi za privez brodica, dok su s južne strane otoka pješčani sprudovi (*Sechagnie*). Na sjeveroistočnoj strani otoka, dosta udaljen od obale je i svjetionik (*Faro*) koji ima zadaću da obavijesti pomorce na opasnost od nasukavanja. U nastavku plovidbene rute Rosaccio ističe luke *Ligugniana*, *Baseliche* i *Sabbiadoro*, posebno naglašavajući rijeke *Tagliavento*, *Stella*, *Alfa* i *Natisone* te njihova ušća²⁰ u blizini Maranskih laguna.

*

Slijedi obala Istre (*Istria*) za koju Rosaccio navodi zemljopisne karakteristike te citira Ptolemeja, prema kojem Istra ima opseg 120 milja, dok njezina najveća širina iznosi 40 milja. Ova brojka je malo preuveličana jer prikazuje Istru većom nego što jest, posebno njenu širinu.²¹

¹⁸ Pomorska carinarnica nije služila samo za robu koja je dolazila izvana, već i za onu u unutrašnjoj trgovini. Primjerice, pojedini artikli poput soli na koje je država imala monopol obvezno su upućivani u Veneciju, a dalmatinski gradovi za robu koju su uvozili iz drugih gradova morali su plaćati carinu kao da je uvoze iz Venecije, premda su bili pod njezinim gospodstvom.

¹⁹ Otok Caorle je u stvarnosti u pravcu ENE od Venecije, ali je takav Rosaccijev izbor rute realan zbog opasnosti od jakih vjetrova (posebno s jugoistoka), ako bi se odlučio za direktan pravac plovidbe prema Istri. S druge strane Caorle danas više nije otok već poluotok, stvoren isušivanjem močvara i nasipavanjem zemljišta.

²⁰ Premda to Rosaccio izričito ne navodi, može se naslutiti razlog zbog kojeg naglašava riječne tokove i njihova ušća. To je stoga što su u smjeru ušća dubine najveće, te se u nijednom drugom slučaju ne smije previše približiti obali.: Peljar II: Jadransko more-zapadna obala, C III, 104. Koliko je bila zahtijevna plovidba od sjevera Istre prema Veneciji, može nam ilustrirati činjenica da je Venecija 1523. g. propisala norme za profesiju peljara Istre koje je podijelila u 4 kategorije. Za peljara 1. kategorije predviđalo se da kandidat mora biti porijeklom iz porodice istarskih peljara, da izvrši barem dva putovanja godišnje iz istarskih luka i da je izvršio mjerenje dubine prilaza luka Lida, Malamocca i Chioggie: R. BARBALIĆ, 1962, 1522.

²¹ Što se tiče opsega koji odsada pa nadalje Rosaccio navodi u svom izolaru za Istru i otoke, oni nipošto ne označavaju duljinu morske obale pojedinog otoka, već najkraći put kojim se može opliviti dotična obala.

Plovidbu istarskom obalom Rosaccio započinje s Trstom (*Trieste*) koji je smješten na vrhu Tršćanskog zaljeva (*Golfo di Trieste*).²² Slijedi glavno istarsko naselje, Koper (*Capo d'Istria*) za koji kaže da je smješten na otočiću dugom jednu milju usred kojeg je podignuta čvrsta utvrda sa četiri kule. Otočić je spojen s kopnom jednim pokretnim mostom. Uz Koper Rosaccio navodi i druge gradove i luke: Piran (*Piran*), Umag (*Humago*), Poreč (*Porenzo*), Rovinj (*Rouigno*) i Pulu (*Puola*).

U opisu istarske obale prvi otok koji se navodi jest Sv. Nikola²³ kod Poreča, premda i prije njega ima otočića uz zapadnu istarsku obalu. To nije nipošto slučajno, jer su brodovi koji su plovili zapadnom istarskom obalom u visini tog otočića mijenjala kurs prema Veneciji.

Ispred rovinjske luke Rosaccio spominje tri otoka: Sv. Katarinu (*Isola di Santa Caterina*), Sv. Andriju (*Sant Andrea*) i Sv. Ivana (*San Giouani*), za koje kaže da zatvaraju dvije rovinjske luke. Dok to vrijedi za otok Sv. Katarinu, to se nipošto ne može reći za preostala dva, koja su dosta udaljena od rovinjske luke. U blizini ovih otoka, Rosaccio smješta i dva mala otočića, Sestrice (*Sorori*) te niz otočića u smjeru Pule. Vjerojatno se pod njima misli na Brijunske otoke, jer su oni prvi otoci Sestricama na jugu.

U samoj luci Pule šest je otoka čija imena Rosaccio ne donosi, no nedvojbeno se radi o otoku Sv. Andrije te današnjim poluotocima - Uljaniku, Sv. Katarini, Sv. Petru i Sv. Ivanu.²⁴ Na izlazu iz luke spominje otok Sv. Jerolima (*San Girolamo*) te Brijunske otoke (*Isola dei Brioni*). Za najvećeg od njih, pri čemu misli na otok Brijun, kaže da je dug pet, a širok četiri milje.²⁵ Slijedi otok Veruda (*Isola di Santa Maria de gratia*), potom na jugu istočno od rta Kamenjak četiri otočića (*le promontore in numero quattro*) koja predstavljaju

²² Ovakav štur opis najvažnije luke na istočnoj obali Jadrana u to doba nimalo ne začuđuje ako se znade politička pozadina stvari. Naime, već od 1369. g. Trst se oteo utjecaju Mletačke Republike, politički se podvrgavajući Habsburgovcima, u prvom redu da ne bude odsječen od svog prirodnog zaleđa, tada u rukama habsburškog nadvojvode: S. GIGANTE, 1931, 3. Izrastanjem Trsta u najvažniju habsburšku luku, njegovo rivalstvo s Venecijom sve više jača pri čemu odlučujuću ulogu ima gospodarski čimbenik. On se ogleda ne samo u suparničkoj borbi za slobodnu plovidbu Jadranom, već i u brojnim sporovima oko uvoza pojedinih artikala, oko težnji Tršćana glede izgradnje solana, oko politike carinjenja robe, tranzitnog prijevoza, reguliranja paše i dr.: M. BERTOŠA, 1978, 139.

²³ Na sjeverozapadnom dijelu otoka Sv. Nikola, već 1403. godine sagrađen je jedan od najstarijih svjetionika na jadranskoj obali, a njegove zidine postoje još i danas. Održavanje i paljenje vatre na svjetioniku bilo je povjereno benediktincima koji su ujedno bili dužni i pribavljati drvo. Taj svjetionik bio je značajan za orijentaciju plovilima prilikom uplovljenja u luku Poreč, kao i za promjenu kursa prema Veneciji. Sagrađen je u obliku tornja i bio je vrlo uočljiv da bi i danju služio za orijentaciju: J. JURJIĆ, 1988., str. 474.

²⁴ Premda Rosaccio izričito navodi da je u luci Pule 6 otočića, onodobni suvremeni izvori nisu jedinstveni u pitanju njihova broja. Po svemu sudeći, ipak je najprihvatljivija tvrdnja o postojanju 4 otočića što potvrđuje veći broj izvora. Tako I. OSTOJIĆ, 1963-1965, 166., donosi plan pulske luke od G. Caprina, "Istria nobilissima", gdje se jasno razlučuju 4 otočića: S.to Andrea (Sv. Andrija), S.t Pietro (Sv. Petar), S.ta Catarina (Sv. Katarina), Olivo (Uljanik). Usp. M. KOZLIČIĆ - V. LOZIĆ, 1994, 42, gdje je prikazan plan pulske luke iz 1771. u redakciji J. N. Bellina.

²⁵ Te brojke su dvostruko uvećane, pa pošto otok ima oblik luka, može se zaključiti da Rosaccio donosi duljinu njegove najduže obale.

otoke uz spomenuti rt na ulazu u Medulinski zaljev: Fenera, Šekovac, Ceja i Bodulaš. Slijede Levan i Levanić (*le Merlare*) kod rta Marlera.

U opisu plovidbenog puta Rosaccio čini jedan previd. Spominje zaljev Kvarner koji počinje od rta Kumpar (*Punta del Compare*), no rt Kumpar zatvara luku Pule s južne strane, dok rt od kojeg počinje Kvarner jest rt Kamenjak. Ova greška nipošto ne znači da on Pulu smješta na jug. Dokaz tome je i regionalna karta Istre na kojoj su istaknuti važniji pomorski punktovi. Prije nego se prijeđe na njenu obradu, treba istaknuti da Rosaccio smješta granicu Istre i Sklavonije²⁶ na rijeku Rašu.

Što se tiče Jadranskog mora ono se kod Rosaccia javlja kao Mletačko more (*mar Venetiano*) ili Mletački zaljev (*Golfo di Venetia*), čime nastavlja tradiciju prethodnih kartografa, koja je proizlazila iz uvjerenja da je vlast nad Jadranom neophodno potrebna za život Venecije kao države.²⁷

Ipak, na njegovoj regionalnoj karti Istre javlja se naziv za Jadransko more *MARE ADRIATICO*, a nikako *GOLFO DI VENEZIA*, što znači da je karta kopirana po tuđem predlošku.

*

Slijedi regionalna karta Istre (sl. 3). Nedvojbeno je rađena prema Camocciovoj karti Istre, koja je opet za predložak imala analognu Coppovu kartu. Za lakšu orijentaciju karta ima ucrtanu ružu vjetrova. Uz niz nedostataka koje ima (obalna crta, pravac pružanja uvala, položaj otoka), situacija je na karti dodatno zakomplicirana neispravnim upisivanjem toponima. Tako, počevši od rijeke Dragonje, južno od Pirana kod vedute Savudrije upisan je toponim *Humago* (Umag), a na veduti Umaga upisan je toponim *Perenzo* (Poreč). Vedutu Novigrada donosi, ali njegov naziv potpuno izostavlja. Sjeverno od rijeke Mirne

²⁶ Rosaccio, govoreći o *Sklavoniji*, navodi da obuhvaća Hrvatsku (*Croatia*), te da se u antici Sklavonija nazivala Liburnija i Ilirija, čime definira njezino područje. U nastavku je Rosaccio precizniji, pa kaže da je granica Sklavonije na zapadu rijeka Raša (*Arsa*), dok je granica na istoku rijeka Drim, čime bi *Sklavonija* obuhvaćala uz Hrvatsku još i područja Dubrovačke Republike te nekadašnje Duklje. Na sjeveru granicu predstavlja planinski lanac prema Štajerskoj, koji isto tako razdaja Dubrovčane od Bosne. Bosna dakle ne bi pripadala navedenom području. Treba pripomenuti da iz navedenog proizlazi da termin *Sklavonija* kod Rosaccija ne predstavlja političko - teritorijalni već povijesno - zemljopisni pojam, jer će on u nastavku opisa puta navoditi gradove Šibenik, Split kao i otoke Krk, Cres, Vis i dr. kao sklavonske iako su isti u posjedu Venecije. Za *Sklavoniju* još kaže da je duga 478 milja od rijeke Raše do rijeke Drima, a široka 159 milja, što bi se moglo pravdati Rosaccijevim nedovoljnim poznavanjem unutrašnjosti. Rosaccio je dodatno zakomplicirao objašnjenje terminom *Schiai* za koje kaže da su iz Sarmacije prešli Dunav, da bi jedan dio otišao u Makedoniju, a drugi u Trakiju. Također, pri opisu Kopra spominje napade Sklavona te navodi da su Sklavoni za vrijeme careva Mauricija i Foke zauzeli Dalmaciju. Iz opisa Sklavona proizlazi da je taj termin kod Rosaccija dosta širok, te bi u tom kontekstu čak mogao biti poistovjećen s Južnim Slavenima. S druge strane, krajem 16. st. granica Venecije na istarskoj obali se proteže sve do uvale Stupovac sjeverno od Plomina.: M. BERTOŠA, o.c., 106. Taj podatak kao i činjenica da govoreći o Istri Rosaccio ne spominje razgraničenje Venecije s Habsburgovcima (koji drže na obali veći dio Tršćanskog zaljeva), upućuje na zaključak da Istru kao pokrajinu promatra u antičkom svjetlu, kao desetu talijansku pokrajinu za cara Augusta.

²⁷ G. NOVAK, 1932, 98.

donosi toponim *Rouigno* (Rovinj), premda rijeka Mirna utječe u more kod Novigrada. Naziv Pule je postavljen između rijeke Mirne i Linskog kanala, a to je položaj Poreča. Na mjestu gdje je upisan toponim *Medolin* (Medulin) trebalo bi stajati *Rouigno*. U luci Pule, kako se vidi prema otočićima ucrtanim u luci, stoji naziv *Albona* (Labin), što bi trebalo stajati sjeverno od Raše. Na rijeci Raši prikazana je veduta s toponimom *Fiume* (Rijeka). Sjevernije je predočen riječni tok Rječine, koja uopće ne bi trebala biti na poluotoku Istri. Tršćanski zaljev je kartografiran znatno širim, dok je preostali dio zapadne obale prekratak.

Nedostataka ima i na jugu gdje je pružanje pulske luke predstavljeno smjerom sjever - jug. Ipak, u odnosu na prijašnje karte, pokazan je napredak. To se vidi po nazivu *MARE ADRIATICO* za Jadransko more, dok drugo ime, mnogo češće u uporabi, *GOLFO DI VENEZIA*, uopće nije upisano. Ovo će omogućiti da se polako počne vraćati u upotrebu stari naziv za Jadran, koji je bio gotovo istisnut.

*

Vraćajući se na opis grada i luke Rovinja (*Rouigno*), Rosaccio donosi njegov kartografski prikaz (sl. 4). Karta, u biti specifični kartografski plan s vedutskim elementima, dobro je orijentirana, a dodatno je opremljena i ružom vjetrova, iako u ovakvoj situaciji ona nije neophodna.²⁸ Prikazano je naselje Rovinj koje je smješteno na otočiću, te spojeno s kopnom kamenim mostom. I na kopnu je bilo naselje, nasuprot otočiću, ali to na karti nije predočeno. Grad na otoku bio je opasan zidinama, osim na sjeverozapadnoj strani, gdje su hridi predstavljale dostatnu zaštitu. Kuće u gradu su bile naslonjene na gradske zidine, koje su imale sedam vratiju.²⁹ Na karti su vidljiva troja vrata na morskoj strani te jedna prema kopnu. To su bila glavna gradska vrata nazvana "*Porton del Porte*" odnosno Vrata mosta, a vodila su kroz kulu sagrađenu uz most.³⁰

Na karti je vidljivo da nedostaje dio gradskih zidina, i to na potezu od lože do obale nasuprot kopnu. Razlog tomu je neodržavanje gradskih zidina zbog mirnog perioda za sjeverni Jadran.³¹

Na najvišoj točki otoka Rovinja, na Crvenom brdu, sagrađena je trobrodna crkva sv. Eufemije, koja sa zvonikom djeluje dosta upečatljivo. Na južnoj strani otoka prikazana je operativna obala s jednim velikim (*Molo Niovo*) i dva mala mula. Na dnu karte južno od Rovinja kartografirana su dva otoka: *Scoio de Peoti* (otok Sv. Katarine), a južnije *Scoio de*

²⁸ U 16. st i dalje većina autora karata i planova pri njihovoj izradi (ukoliko oni nisu dodatno orijentirani ružom vjetrova) orijentira kartu tako da gornji rub karte predstavlja sjever. Izuzetak su bili pojedini njemački autori kod kojih gornja strana predstavlja jug.

²⁹ B. MARUŠIĆ, 1982, 20.

³⁰ B. MARUŠIĆ, o. c., 44.

³¹ Tek akcija uskoka, izvedena 1597., u kojoj su stradali mletački brodovi u rovinjskoj luci, navest će mletačku vladu da Rovinj ponovno utvrdi. Usp. C. W. BRACEWELL, 1997, 234; G. NOVAK, 1932, 188.

Santo Andrea (otok Sv. Andrije).³² Ovaj otok se još naziva i Crveni otok. Udaljen je dvije nautičke milje (2 M) od Rovinja i ne može mnogo štiti Rovinj jer je sjeverno od njega rt Kurent, na karti umanjeno prikazan, vjerojatno zbog značaja otoka Sv. Andrije.

*

Slijedi opis i karta Pule. U opisu Rosaccio navodi udaljenost Pule od Ancone koja iznosi 200 milja, dok je Trst udaljen 100 milja. Podsjetimo se da Rosaccio u prethodnom tekstu za opseg Istre kaže da iznosi 120 milja.³³ Ako bismo oduzeli polovicu date vrijednosti, još uvijek ostaje 40 milja za širinu Tršćanskog zaljeva, čime se može objasniti njegova pretjerana razvučenost na regionalnoj karti Istre u odnosu na ostali dio istarske obale do rta Kamenjak. I udaljenost od Pule do Ancone je prikazana barem dvostruko većom, jer ista iznosi manje od 100 M. Vjerojatno je dio greške nastao zbog predočavanja Jadrana položenijim nego što jest.

Rosaccio na karti Pule (sl. 5) donosi vedutu grada s okolicom. Južno od Pule prikazana je cijela zapadna istarska obala Puli na jugu do crkve Gospe u Pomeru na rtu Kamenjak. Ovaj je dio gledan u perspektivi, te je normalno da je obala skraćena. Veduta grada Pule s njezinom lukom predočena je dosta uvećanom. Karta je dobro orijentirana, što se vidi po pružanju luke, za razliku od regionalne karte Istre, gdje se pulska luka pružala u smjeru sjever - jug. Rosaccio navodi da je u luci šest otočića, dok na karti nije ucrtan nijedan, vjerojatno radi bolje preglednosti. Prostranu luku sa sjeverne strane zatvara rt Proština dok je s južne strane poluotok s rtom Kumpar.³⁴ Na istom poluotoku je i Orlandov stup s palačom. S morske strane u grad se ulazilo kroz četvora vrata, prikazanima na kulama koje su sa zidinama opasavala grad. Ulaz u luku s kopnene strane štitio se pomoću zidova koji su od kutnih kula završavali u moru. Na najvišoj točki u gradu, na brežuljku zvanom Kaštel, podignuta je pulska katedrala Uznešenja Blažene Djevice Marije.³⁵ Na jugozapadnim padinama Kaštela je crkva sv. Frane, čiji je samostan s velikim četverokutnim dvorištem prikazan na karti uz zapadni gradski zid. Sjeverozapadno od brežuljka Kaštel prikazan je amfiteatar, koji je znatno uvećan jer se htjela istaći njegova monumentalnost. Od ostataka antičkih građevina mogu se prepoznati slavoluk Sergijevaca, te nešto južnije Herkulova vrata.³⁶ Iznad ostataka rimske Pule na istaknutom brdu vidi se osamljena crkva sa samostanom, posvećena Gospi (*Monastier de Madona*). Dio naslova

³² Dok je otok Sv. Katarina nenaseljen, na otoku Sv. Andrije je franjevački samostan koji su još u 6. st. podigli benediktinci. I. OSTOJIĆ, 1963-1965, 143.

³³ Pod opsegom Istre Rosaccio vjerojatno podrazumijeva zbroj duljina istočne i zapadne istarske obale budući se radi o poluotoku.

³⁴ Istočna jadranska obala: Peljar za male brodove, 1989, 94.

³⁵ Trobrodna bazilika, sagrađena 1451., nakon što je stara stolna crkva srušena 1379. od Genovežana.: *Opći šematizam katoličke crkve u Jugoslaviji*, 1975, 463.

³⁶ B. TAMARO, 1925, 4-7; B. MARUŠIĆ - Š. MLAKAR, 1969, 4-5.

ispod ruže vjetrova, *QVERRNER*, najavljuje ono što slijedi Puli na jugu, a to je Kvarnerski zaljev s otocima.

*

Prvi otoci koje Rosaccio navodi u Kvarnerskom zaljevu jesu Cres (*Cherso*) i Lošinj (*Osero*),³⁷ koji su nekada predstavljali jedinstven otok, a sada su odvojeni umjetnim kanalom. Na otocima su i dva grada Cres (*Cherso*) i Osor (*Osero*). U opisu se još kaže da Cres i Lošinj imaju opseg 120 milja.³⁸

Na karti Osora (*OSERO*) (sl. 6) prikazan je grad Osor na Cresu, te otok Lošinj koji je naslijedio njegov naziv, ali na njemu nije kartografirani grad. Takav je Rosaccijev postupak korektan. Oba su grada posvjedočena još u antici (*Cres - Crepsa: Osor - Apsorus*). Nekad jedinstven otok Cres s Lošinjom (*Apsorus Insula*) uslijed procesa pozitivnog pomicanja obalne crte i čovjekovom intervencijom postat će dva otoka: Cres i Lošinj.³⁹ Trag o toj nekadašnjoj vezi dvaju otoka jest naziv brda na sjeveru Lošinja, Osorščica. Od ostalih zemljopisnih naziva Rosaccio ističe najvažnije. Toponim *Ponta de Querner* upisan je na krivoj, creskoj strani, jer u stvarnosti predstavlja rt Osor na sjeveru Lošinja. Naziv *Sansego* vjerojatno je upisan nepažnjom jer predstavlja otok Susak koji se stvarno nalazi dosta južnije. Što se tiče orijentacije u zemljopisnom prostoru, karta nije dobro usmjerena jer je zapad u stvarnosti sjever.

Grad je okružen zidinama, a s lošinjske strane ostavljeno je dosta prostora za potrebe luke. Uz obalu vide se kamene bitve za privez brodova. Uz južne gradske zidine nači-njen je mandrač za zaštitu brodova od nevremena. U gradu se svojim likovnim prikazom ističe biskupska palača i katedrala sv. Marije.⁴⁰ S kopnene strane gradskih zidina prikazan je masivan kaštel za zaštitu od eventualnih napada s kopna. Posebno je zanimljiv prikaz mosta od grada Osora na Lošinj. Most je dosta širok, ali je na srednjem dijelu sužen, što znači da je bio pokretan kako bi brodovi mogli prolaziti kroz kanal. Na sjevernom dijelu gradske luke, kuća dijelom postavljena u more vjerojatno je mletački arsenal, jer su njezina dva otvora okrenuta prema moru.

S obje strane Osora nalazi se po jedna prostrana luka. Ova sjeverna, u koju je u-crtan toponim *Vier*, pružala je zaštitu od južnih vjetrova, te je tu bila luka za brodove koji

³⁷ Ovakav izbor Rosaccijeve rute nije nimalo slučajna, već je u funkciji višestoljetne plovidbe sjevernim Jadranom, još od antike. Izbivši na najjužniji rt Istre brodovi koji su plovili prema jugu bili su upućeni na plovidbu kroz Osorski tiesnac, što je najbolja zaštita od jake bure koja često orkanskom jačinom puše u Kvarneru iz smjera NE. Vidi: *Peljar za male brodove*, 44., usp. A. MOHOROVIČIĆ, 1954, 214.

³⁸ Ovoliki opseg Cresa i Lošinja samo potvrđuje tvrdnju u očima autora da se radi o jednom otoku, jer bi toliki opseg (najkraći oplovljeni put) iznosio kada bi se spomenuta oba otoka oplovila kao jedan, dok bi pojedinačno oplovljavanje oba otoka dalo brojku uvećanu za otprilike 50 posto.

³⁹ M. KOZLIČIĆ, 1990, 122.

⁴⁰ Opći šematizam katoličke crkve, 463.

su plovili u Veneciju.⁴¹ Uz obalu luke *Vier* nalazi se stari franjevački samostan. Južnu luku Jaz, zatvara s južne strane poluotočić Sv. Stefan. Druga crkva jugoistočno od Osora (na karti sjeveroistočno) bila je kapelica sv. Marije.

Od naselja na drugoj obali otoka Lošinja prikazan je u podnožju Osoršćice Humac,⁴² te samostan s crkvom sv. Frane (*S. Francesco*) u Nerezinama.⁴³

Isticanjem otoka Krka u nastavku plovidbenog puta, autor sugerira da se plovidba nakon Osorske prevlake može nastaviti i prema Krku.⁴⁴

*

Uobičajeni plovidbeni pravac u smjeru juga dalje je vodio prema ostalim kvarnerskim otocima, od kojih je prvi najvažniji otok Rab. Budući da ne donosi nikakve druge podatke o otoku Rabu relevantne za naš rad, utoliko veće značenje ima kartografski prikaz otoka Raba s istoimenim gradom i susjednim otocima. Na karti (sl. 7) prikazan je otok Rab s dijelom Podvelebitskog kanala. Karta nosi naziv *ARBE* (Rab) i za tu svrhu ima posebno izrađenu kartušu (naslovnicu) u donjem lijevom kutu. Grad je Rab kartografirao kao jedino naselje na istoimenom otoku, a lociran je na poluotoku smještenom u zaljevu. To se ne vidi na Rosaccijevoj karti jer je veduta grada prikazana pretjerano uvećanom. Grad je bio dobro utvrđen, a posebno jake kule bile su s morske strane. Imao je troja vrata, od kojih se ona prema moru, Morska vrata,⁴⁵ mogu vidjeti između dva bastiona. Grad je bio sjedište biskupije, što se može uočiti prema kupoli biskupske palače na vrhu koje je križ.

Karta nije dobro orijentirana, a obalna crta je dosta pojednostavljena. Unatoč tome karta ne djeluje prazno zahvaljujući likovnim prikazima brodova. Prisutnost brodova potvrđuje da se plovidba odvijala Velebitskim kanalom, unatoč stalnoj opasnosti od uskoka (*Scochi*). Za nas je karta važna jer se uz pomoć takvih dokumenta može pratiti povijest nacionalnog pomorstva.

Mogu se raspoznati Supetarska i Kamporska draga te rtovi Sorinj i Kalifront sa sjeverozapadne strane (na karti zapadno). Otoku na sjeveru su prikazani Sv. Grgur i Goli, na jugu (na karti istočno) Dolin, koji prati obalu Raba, te zapadno Veli i Mali Laganj, hridi Mažunel i Oštar te otočić Dolfin.⁴⁶ Na obali kontinenta prikazana su naselja Senj (*Segna*), Sv. Juraj, (*S. Zorzi*), Starigrad (*Stauigrad*) i Jablanac (*Lablona*).

⁴¹ Toponim *Vier*; *Viero* (hrv. Bijar) je stari mletački pridjev, a znači star, te se odnosi na stari franjevački samostan sv. Marije koji je bio sagrađen tik uz obalu: P. SKOK, 1950, 52.

⁴² P. SKOK, o. c., 49.

⁴³ P. SKOK, o. c., 45.

⁴⁴ Iz razloga što je otok Krk ipak na sporednom plovidbenom pravcu, ne treba čuditi što Rosaccio ne donosi kartu otoka Krka, dok to čini u nastavku za otoke Rab i Pag. Za otok Krk još kaže da ima opseg 100 milja. Ova brojka se gotovo poklapa s duljinom obalne crte otoka Krka koja iznosi 189 km, odnosno nešto više od 100 M. To je posljedica slabe razvedenosti otoka.

⁴⁵ L. BERITIĆ, 1962, 231.

⁴⁶ Peljar I: Jadransko more - istočna obala, 1983, C II, 85-88.

Od plovila na karti prikazane su dvije marsiljane,⁴⁷ jedna galijska galija u prvom planu, što je i razumljivo za pisca iz Venecije, te za nas posebno važni prikazi uskočkih veslarica, ormanica.⁴⁸ Ipak, mletačka galijska galija nije sasvim slučajno prikazana sa zapadne strane otoka Raba, već zbog toga što je glavni plovidbeni pravac vodio između sjevernojadranskih otoka.

*

Na plovidbenoj ruti slijedi otok Pag (*Pago*) za koji Rosaccio donosi kartografsko-vedutski prikaz.⁴⁹ Naslov karte *ISOLA DI PAGO* (sl. 8) upisan je na samom otoku da bi se izbjeglo ponavljanje toponima. Ni ova karta nije dobro kartografski orijentirana. Obalna crta, premda je prikazana razvedenom i stjenovitom, dosta je generalizirana i ne odražava stvarno stanje. Otok ima oblik polukruga koji se malo izdužuje sa obje strane, dok središnji dio otoka zatvara Paški zaljev, u kojem se smjestio grad Pag.

Grad je bio okružen zidinama s devet kula i prema tadašnjem običaju mletačkih gradova bio jače utvrđen prema kopnu nego prema moru. Također, s morske je strane imao pet, a s kopnene samo jedna vrata koja su prikazana na veduti Paga i kroz koja se ulazilo u grad s otoka nakon prelaska preko drvenog mosta.⁵⁰ Južno od grada u uvali su paške solane.⁵¹ Na sjeveru Paške uvale upisan je toponim *Sascha*, čime se predočilo selo Časka, a u sebi ima sadržan i najstariji naziv otoka Paga (*Cissa*).⁵² Na zapadu otoka Paga upisan je toponim *Colano* za selo Kolan. Na južnom dijelu otoka su toponimi *Vlassich* (Vlašići), *Pouiana* (Povljana) te *Luibo*, što je tadašnji naziv Ljubačkog kanala (vrata), koji povezuje Velebitski sa Zadarskim kanalom. I ova karta je previše generalizirana. Ipak, za hrvatsku pomorsku povijest osobito je važna zbog prikaza pomorskih sukoba brodova i čamaca, likovno slično kao na prethodnoj karti Raba. U gornjem dijelu karte, naime prikazane su

⁴⁷ M. KOZLIČIĆ, 1993, 113.

⁴⁸ M. KOZLIČIĆ, o. c., 93. Na prikazu se jasno mogu raspoznati 3 veće, te 1 manja uskočka veslarica - ormanice. Usp. M. KOZLIČIĆ, 1992, 68.

⁴⁹ Za otok Pag (*Pago*) koji je nešto južnije od Raba Rosaccio navodi da ima opseg 100 milja. Koliko je taj podatak varljiv može nam poslužiti usporedba s duljinom obale crta otoka Paga koja iznosi 269 km, dakle više od 150 milja. To nas ne bi trebalo čuditi ako se podsjetimo da otok Pag ima nekoliko dugih i prostranih zaljeva: M. SU-IĆ, 1953, 10.

⁵⁰ L. BERITIĆ, o. c., 233.

⁵¹ Sol je ujedno i najveće bogatstvo što ga Pag ima. Venecija je 1576. iz Paških solana izvlačila dvije petine ukupne proizvodnje soli na istočnoj obali Jadrana. Ova količina odnosi se na 4 najvažnije solane na ist. jadranskoj obali: Zante, Krf, Šibenik i Pag na koji je otpadalo 40 000 stara soli od ukupno 100 000 stara, koliko je bilo proizvedeno u sve 4 solane. I. PEDERIN, 1990, 24. Stoga i ne čudi što u blizini paške obale Venecija nije trpjela nikakve kompromise sa senjskim uskočima, što nam može ilustrirati i kartografski prikaz Paga.

⁵² M. SUIĆ, o. c., 18. Taj najstariji naziv sačuvan je u današnjem hrvatskom nazivu Časka, kojim se naziva mali zaselak u sjeverozapadnom dijelu Paške uvale.

uskočke ormanice i mletačka galija, ovaj put u nešto izmjenjenim ulogama.⁵³ U donjem lijevom kutu prikazan je trabakul napadnut od uskoka.

Nakon opisa međuotočnog, glavnog plovidbenog pravca, Rosaccio prelazi na alternativni plovidbeni pravac uz hrvatsko kopno. On nakon Raše ne slijedi obalu dalje jer ustaljena navigacija nije vodila obalom Istre u Podvelebitski kanal. Stoga ne treba čuditi što za krajnju točku na sjeveru navodi luku Žrnovnicu, sjeverno od Senja.

Slijedi Senj za čije zaleđe Rosaccio tvrdi da ga naseljavaju Morlaci,⁵⁴ a Senju na jugu luke Jurjevo, Starigrad i Jablanac prikazane na karti, sl. 7.

U nastavku plovidbene rute koju preporuča, Rosaccio se nakon Podvelebitskog kanala i Ljubačkih vrata zaustavlja u Ninskom zaljevu, gdje bilježi istoimeni grad Nin (*Nona*) s jezerom. Dalje slijedi otok Vir (*Punta dura*),⁵⁵ te nešto južnije naselje Privlaka (*Beuilacqua*). Plovidbeni pravac u nastavku vodi na jug prema Zadru, što prelazi okvire našeg razmatranja o plovidbi Sjevernim Jadranom.

* * *

Iz svega navedenog može se zaključiti da se plovidbene rute istočnojadranskom obalom od antike do prvih stoljeća novog vijeka nisu bitno mijenjale, prvenstveno zbog toga jer su plovidbeni uvjeti većine čimbenika koji su uvjetovali plovidbu brodova na vesla i jedra ostali neizmijenjeni. Ono što se kroz povijest najviše mijenjalo u svezi s pomorskim rutama, bila je važnost pojedinih uporišnih točaka na plovidbenom pravcu. Stoga nam se djelo G. Rosaccija, koje je u ovom izlaganju korišteno, nameće kao važan izvor za obogaćivanje spoznaja o pomorskim plovidbenim rutama i važnijim punktovima na našoj obali u prvim stoljećima novog vijeka.

⁵³ Sukobi Mlečana i uskoka naročito su se zaoštrili nakon što su uskoci počeli napadati i mletačke brodove. Prvi takav napad odvio se na Božić 1573. kod otoka Mljeta, kada je napadnuta lađa G. Contarinija: S. GIGANTE, 1931, 18. Vrlo brzo uslijedili su i drugi napadi, a Venecija pritisnuta s turske strane i štiteći svoje interese vrlo ozbiljno shvaća borbu protiv uskoka, te je 1575. ustanovila čak i posebnu dužnost časnika koji će organizirati borbu protiv uskoka: S. GIGANTE, o. c., 22.

⁵⁴ Treba napomenuti da je termin Morlaci ili Vlasi u XVI. stoljeću dosta sužen i da ga Mlečani upotrebljavaju za stanovništvo s druge strane granice pod Turcima, koje se bavi uglavnom stočarstvom, a pomalo i zemljoradnjom. Isti naziv dobiva i stanovništvo kojeg Turci naseljavaju u novoosvojene krajeve: G. NOVAK, 1971, 479. U zaleđu Senja kao morlačka naselja navodi: Kosinj (*Cosin*), Ostrovica (*Osternica*), Lički Novi (*Nouig*) i Počitelj (*Pocital*).

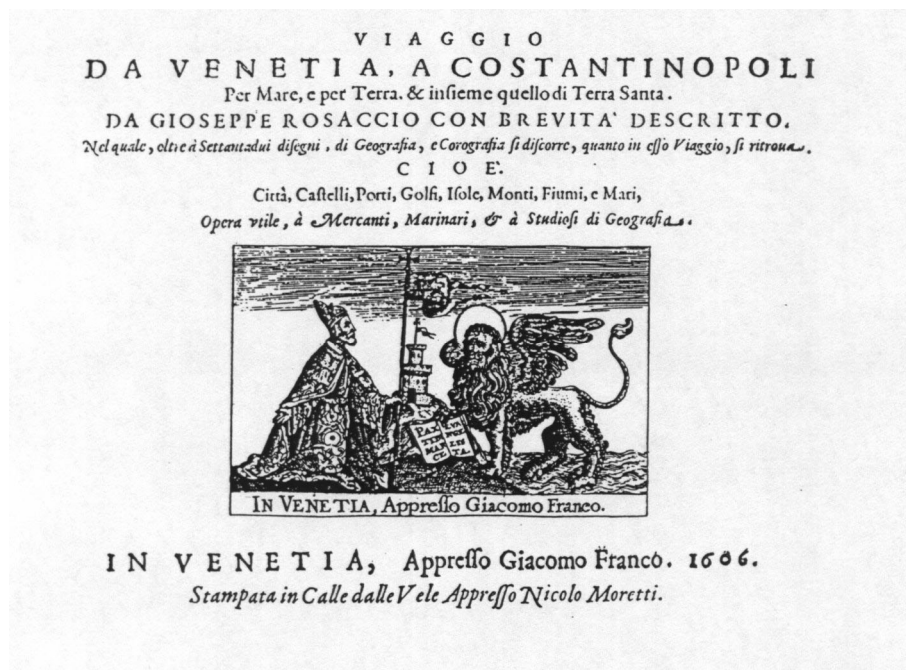
⁵⁵ Otok Vir nije neispravno promatrati kao rt, a upravo to čini Rosaccio. Naime, otok Vir je odijeljen od kopna Privlačkim gazom širokim oko 300 metara, ali zato s najvećom dubinom 2-3 metra, čime otok Vir stvarno poprima izgleda rta. Tomu u prilog ide i tvrdnja da je morska površina u antici zbog pozitivnog pomicanja obalne crte na istočnom Jadranu bila oko 2 m niže nego danas. Opširnije o tome M. KOZLIČIĆ, 1986, 33-34.

L i t e r a t u r a

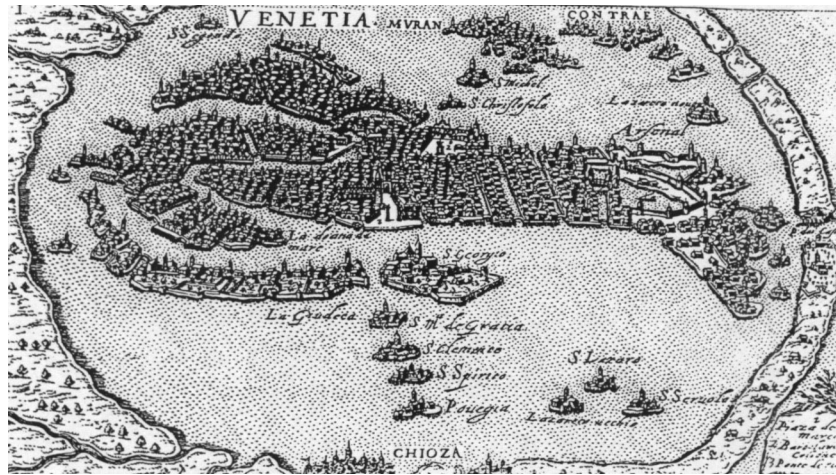
- ANONIM, (II) *Portolano del mare nel qual si dichiara minutamente del sito di tutti i porti quali sono da Venetia in Levante e in Ponente, e d'altre cose utilissime e necessarie ai naviganti*, apresso Lucio Spineda, Venezia, 1612. (Znanstvena knjižnica, Zadar)
- BADURINA, A., 1992, Bizantski plovni put po vanjskom rubu sjevernih jadranskih otoka, *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, sv. 16, Zagreb.
- BARBALIĆ, R., 1962, Pomorstvo Istre, *Pomorski zbornik*, sv. 2, Zagreb.
- BERITIĆ, L., 1962, Obalna utvrđenja na našoj obali, *Pomorski zbornik*, sv. I, Zagreb, 217-264.
- BERTOŠA, M., 1978, *Istarsko vrijeme prošlo*, Pula.
- BOERIO, G., 1856, *Dizionario del dialetto veneziano*, Venezia.
- BRACEWELL, C. W., 1997, *Senjski uskoci: Piratstvo, razbojništvo i sveti rat na Jadranu u šesnaestom stoljeću*, preveli N. Popović i M. Rossini, Zagreb.
- BRUSIĆ, Z., 1970, Problemi plovidbe Jadranom u prethistoriji i antici, *Pomorski zbornik*, sv. 8, Zadar, 549-568.
- Daljinar Jadranskoga mora*, Split, 1977.
- FORTIS, A., 1984, *Put po Dalmaciji*, preveo M. Maras, Zagreb.
- GIGANTE, S., 1931, *Venezia e gli Uscocchi*, Rijeka.
- HERKOV, Z., 1971, *Mjere hrvatskog primorja s osobitim osvrtom na solne mjere i solnu trgovinu*, Rijeka.
- Istočna obala Jadranskog mora - Peljar za male brodove*, sv. 1, Split, 1989.
- JURIČIĆ, J., 1988, Uspostava objekata za sigurnost plovidbe na istočnoj obali Jadranskog mora do 1875., *Pomorski zbornik*, sv. 26, Rijeka, 473-492.
- KOJIĆ, B., 1967, Značenje Jadranskog mora kao svjetskog plovnog puta, *Pomorski zbornik*, sv. 5, Zadar, 1-32.
- KOZLIČIĆ, M., 1986, Obalna linija istočnog Jadrana u antici, *Latina et Graeca*, sv. 28, Zagreb, 17-38.
- KOZLIČIĆ, M., 1990, *Istočni Jadran u Geografiji Klaudija Ptolemeja*, Zagreb.
- KOZLIČIĆ, M., 1992, Senjske uskočke brodice, *Senjski zbornik*, sv. 19, Senj.
- KOZLIČIĆ, M., 1993, *Hrvatsko brodovlje*, Split - Zagreb.
- KOZLIČIĆ, M. - LOZIĆ, V., 1994, *Starije zemljopisne karte u Sveučilišnoj knjižnici u Splitu*, katalog izložbe, Split.
- KOZLIČIĆ, M., 1995, *Atlas. Kartografski spomenici hrvatskog Jadrana*, Zagreb.
- KOZLIČIĆ, M., 1997, Plovidba Jadranom 14.-16. stoljeća u putničkim izvješćima, *Radovi FF u Zadru*, Razdio povijesnih znanosti, sv. 35 (22), Zadar, 257-279.
- LIRUTI, G.G., 1830, *Notizie delle vite ed opere scritte dai letterati del Friuli*, vol. IV, Venezia, pp.166-169.
- MARKOVIĆ, M., 1974, O najstarijim geografskim i pomorskim kartama Jadranskog mora, *Pomorski zbornik*, sv. 12, Rijeka, 491-519.
- MARKOVIĆ, M., 1993, *Descriptio Croatiae*, Zagreb.
- MARUŠIĆ, B.- MLAKAR, Š., 1969, *Pula - Forum*, Pula.

- MARUŠIĆ, B., 1982, *Istra*, Pula.
- MEDINA, P. da, 1554, L'arte de navegar. *Composta per l'Eccel. dottor Pietro da Medina e tradotta de lingua spagnuola in volgar italiano da fra Vincenzo Paletino da Corzula*, Venetia. (Povijesni arhiv, Zadar).
- MOHOROVIĆIĆ, A., 1954, Prilog analizi razvoja historijske arhitekture na otocima Lošinju i Cresu, *Ljetopis JA*, knj. 59, Zagreb.
- MULJACIĆ, Ž., 1971, Naša obala u najstarijim talijanskim portulanima, *Pomorski zbornik*, sv. 9, Zadar, 131-154.
- NOVAK, G., 1932, *Naše more*, Zagreb.
- NOVAK, G., 1971, Morlaci (Vlasi) gledani s mletačke strane, *Zbornik na narodni život i običaje*, knj. 45, JAZU, Zagreb, 579-603.
- Opći šematizam katoličke crkve u Jugoslaviji. Cerkev v Jugoslaviji 1974*, Zagreb, 1975.
- OSTOJIĆ, I., 1963-1965, *Benediktinci u Hrvatskoj*, sv. 1-3, Split.
- PEDERIN, I., 1990, *Mletačka uprava, privreda i politika u Dalmaciji 1409-1797*, Dubrovnik.
- PEDERIN, I., 1991, *Jadranska Hrvatska u austrijskim i njemačkim putopisima*, Zagreb.
- Peljar I: Jadransko more - istočna obala*, Split, 1983.
- Peljar II: Jadransko more - zapadna obala*, Split, 1974.
- ROSACCIO, G., 1606, *Viaggio da Venetia a Constantinopoli per mare e per terra*, Venezia. (Nacionalna i sveučilišna knjižnica, Zagreb).
- ROSAMANI, E., 1975, *Vocabolario marinaresco Giuliano - dalmata*, Firenze.
- SKOK, P., 1950, *Slavenstvo i romanstvo na jadranskim otocima*, sv. 1-2, Zagreb.
- SUIĆ, M., 1953, *Pag*, Zadar.
- TAMARO, B., 1925, *I monumenti romani*, Trieste.

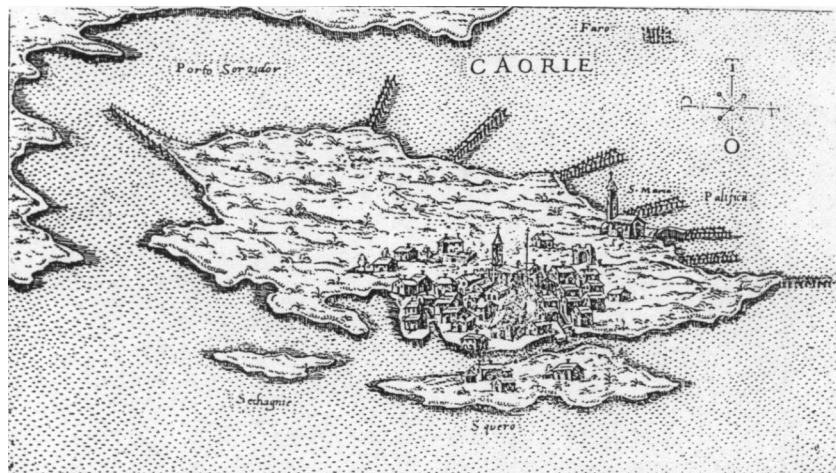
M. Pavić, Plovidbena ruta sjevernim Jadranom u izolaru Giuseppea Rosaccija,
Rad. Zavoda povij. znan. HAZU Zadru, sv. 42/2000, str. 173-194.



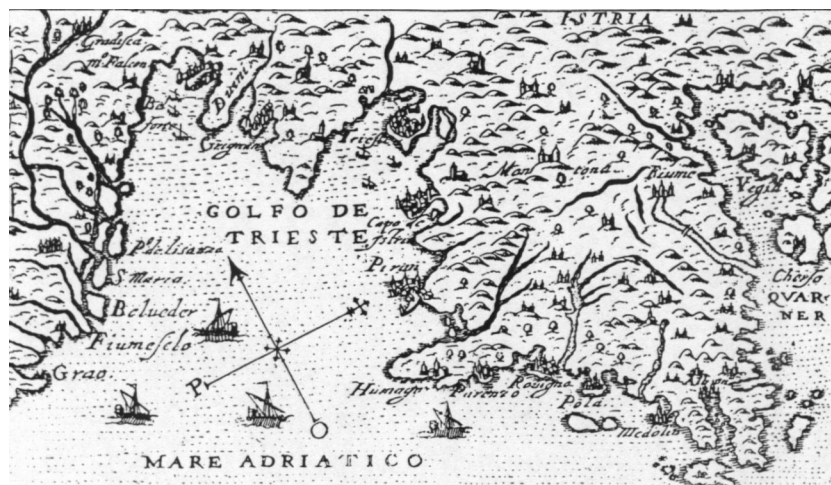
Naslovna stranica Rosaccijeve izolara



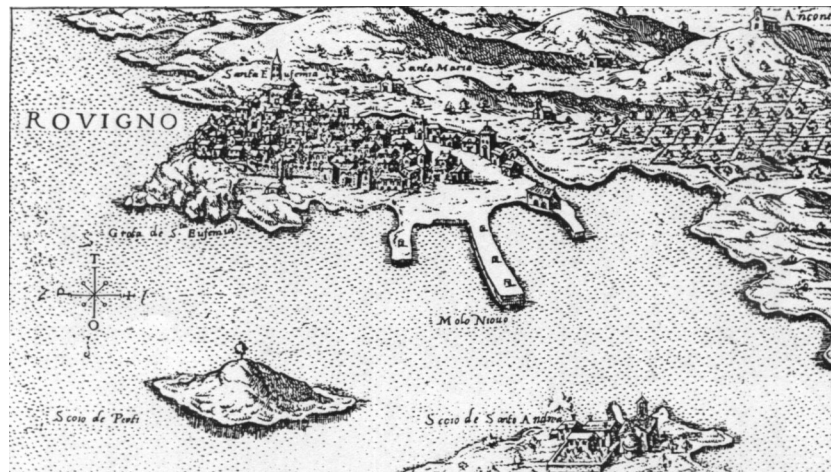
Plan Venecije u 16. stoljeću



Kartografski prikaz otoka Caorle



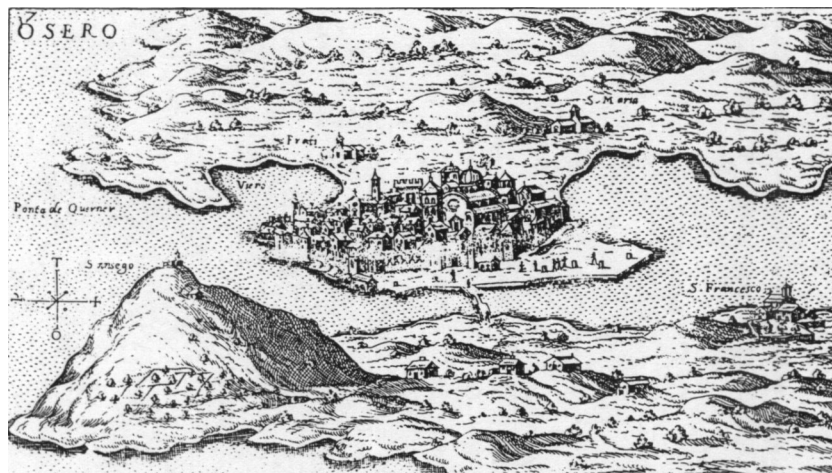
Regionalna karta Istre



Veduta grada Rovinja



Plan Pule s okolicom



Plan Osora i Osorske prevlake



Karta otoka Raba



Karta otoka Paga

Milorad Pavić: THE NORTH ADRIATIC NAVIGATIONAL ROUTE IN GIUSEPPE
ROSACCIO'S WRITING (ISOLAR)

Summary

Croatian historiography has not devoted sufficient attention to the problem of maritime navigational routes on the Adriatic during the early centuries A. D. In an attempt to contribute to the illumination of this problem, the author primarily uses the book "Viaggio da Venetia a Constantinopoli" by the Italian Renaissance writer and geographer Guiseppe Rosaccio. The habitual directions of the maritime navigational routes on the Adriatic during the 16th and 17th centuries can be determined with sufficient certainty through a scholarly analysis of the text and its cartographic descriptions.

The navigational route began in Venice, the most important maritime-trading center on the Adriatic. Because of their exposure to powerful winds within the Venetian bay the ships would continue their journey alongside the North Italian coast. Nearby the islet of St. Nicholas the navigational route continued further along the western coast of Istria with its important strongholds in Rovinj and Pula. Reaching the southernmost point of the Istrian peninsula, the sea voyage would continue through the Osor channel and onwards along the outer string of Northern Adriatic islands (Silba, Ist, Molat) or from the North Croatian littoral by way of the larger islands of Krk, Rab and Pag towards the South. The alternative navigational route along the Croatian coast from Istria through the canal below the Velebit mountain chain was not widely used during this period primarily because of the danger posed by attacks waged by the Uskoks from Senj.

Taken as a whole, the navigational routes on the North Adriatic remained more or less the same in the unchanged conditions of ship journeys using sails. What changed at certain historical points was the significance of a particular navigational route and with it the importance of strongholds along this route.