

UDK 339.165.4(497.5 Dubrovnik)13/15

94(497.5 Dubrovnik)13/15

Primljeno: 22. 10. 2014.

Prihvaćeno: 24. 11. 2014.

Izvorni znanstveni rad

Od barkuzija do galijuna: Nekoliko crtica o ulozi pomorstva u usponu dubrovačkoga građanstva u kasnome srednjem i ranome novom vijeku*

Zrinka Pešorda Vardić

Hrvatski institut za povijest

Opatička 10

10000 Zagreb

Republika Hrvatska

E-adresa: zrinka.pesorda@zg.t-com.hr

U članku se primjerima od 14. do 16. stoljeća prikazuje uloga pomorstva u društvenome i statusnome usponu dubrovačkoga kasnosrednjovjekovnog građanstva. Kraćim osvrtom na dubrovačko pomorstvo i njegov ustroj, a na temelju vrela i historiografskih rezultata prati se razvoj građanskoga sloja kojemu je simbioza trgovine i plovidbe bila jednim od ključnih elemenata društvene afirmacije i oblikovanja identiteta.

Ključne riječi: Dubrovnik, pomorstvo, antunini, građanstvo, Benedikt Kotrulj, Vice Stjepović Skočibuha, 14.-16. stoljeće

*„(...) nema tako zabitna i došljacima tako nepristupačna dijela Europe gdje nećeš naići na Dubrovčane kako trguju.“
(Palladio Fosco, *Opis obale Ilirika*, Rim, 1540.)¹*

Uvodno o dubrovačkoj plovidbi srednjega vijeka

Dobro je poznata stoljetna dubrovačka ucijepljenost u trgovinske balkansko-sredozemne tokove, a o životnoj važnosti trgovine i plovidbe za Dubrovnik napisani

* Ovaj rad nastao je na temelju izlaganja na radionici u okviru slovensko-hrvatskoga bilateralnog projekta „Vzhodnojadranski prostor med Beneško republiko in Habsburško monarhijo v poznem srednjem in zgodnjem novem veku / Pomorstvo i društvene zajednice na istočnom Jadranu u srednjem i ranom novom vijeku“ održanoj u Kopru (Slovenija) 19. travnja 2013. godine.

¹ Paladije Fusco, *Opis obale Ilirika*, prev. Bruna Kuntić Makvić (Zagreb: Latina et Graeca, 1990.), 104-105.

su brojni radovi. Dubrovčani su tu važnost i sami britko sročili u pismu ugarskome kralju Sigismundu 1428. godine pišući mu da je Dubrovniku trgovina jedini izvor života jer mu je zemljište pusto i neplodno: „*Od trgovine živimo, kao što i Vi znate*“.² Također je poznato i da je plovidba pri tome uvijek imala ključnu ulogu te je pomorstvo nedvojbeno jedna od bolje istraženih tema dubrovačke historiografije.³ Brodovi su od davnina bili od presudnoga značenja jer su, pored ostaloga, u grad dopremali ono osnovno za njegovo preživljavanje – hranu, prije svega žito, koje su Dubrovčani oduvijek bili prisiljeni uvoziti.

² Jozsef Gelcich i Lajos Thalocy, ur., *Diplomatarium relationum reipublicae Ragusanae cum regno Hungariae* (Budapest: Kiadja A.M. Tud. Akademia Tört. Bizottsaga, 1887), 384; Zdenka Janeković Römer, "Dubrovačko 15. stoljeće: vrijeme rada i bogaćenja," u: *Opis slavnog grada Dubrovnika* (Zagreb: Dom i svijet, 2004.), 18.

³ Navođenje svih radova o dubrovačkome pomorstvu gotovo je nemoguće te ću izdvojiti samo neke ključne koji daju dobar sintetski pregled i na čije se rezultate umnogome oslanja i ovaj članak: Jorjo Tadić, "Organizacija dubrovačkog pomorstva u 16. veku", *Istorijski časopis* 1-2 (1948): 54-104; Jorjo Tadić, "O pomorstvu Dubrovnika u XVI i XVII veku", u: *Dubrovačko pomorstvo: U spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku* (Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952.), 165-188; Jorjo Tadić, "Pomorsko osiguranje u Dubrovniku XVI stoljeća", u: *Zbornik iz dubrovačke prošlosti: Milanu Rešetar u 70-oj godišnjici života prijatelji i učenici* ed. Vladimir Čorović et al. (Dubrovnik: s. n., 1931.), 109-112; Josip Luetić, "Dubrovački galijun druge polovine XVI. stoljeća", *Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku* 6-7 (1959.): 129-141; Josip Luetić, *Tisuću godina dubrovačkog brodarstva* (Zagreb: Zora, 1969.); Josip Luetić, "Povijest pomorstva Dubrovačke Republike", *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962*, 2 (1962.): 1699-1724; Josip Luetić, "O nekim tipovima dubrovačkih jedrenjaka", *Dubrovnik* 14, br. 3 (1971.): 93-97; Josip Luetić, "Tipovi brodova hrvatskih primorskih gradova u Lepantskoj bitki (s posebnim osvrtom na dubrovačke brodove)", *Adriatica maritima* 1 (1974.): 29-38; Josip Luetić, "Dva priloga pomorskoj povijesti Dubrovačke Republike", *Anali Zavoda za povijesne znanosti JAZU u Dubrovniku* 22/23 (1985.): 135-152; Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike* (Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1997.); Stjepan Vekarić, "Dubrovačka trgovačka flota 1599. godine", *Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku* 3 (1954.): 427-431; Stjepan Vekarić, "Vrste i tipovi dubrovačkih brodova XIV. stoljeća", *Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku* 10-11 (1962./1963.): 19-42; Stjepan Vekarić, "O gradnji dubrovačkih brodova u XIV stoljeću", *Pomorski zbornik* 1 (1963): 465-476; Stjepan Vekarić, *Naši jedrenjaci* (Split: Književni krug, 1997.); Bariša Krekić, "Ragusa (Dubrovnik) e il mare: aspetti e problemi (XIV-XVI secolo)", u: *Ragusa e il Mediterraneo: ruolo e funzioni di una repubblica marinara tra Medioevo ed età Moderna*, ed. Antonio di Vittorio (Bari: Cacucci Editore, 1990.): 131-151; Bariša Krekić, "La navigation ragusaine entre Venise et la Méditerranée orientale aux XIV^e et XV^e siècles", u: *Dubrovnik: A Mediterranean Urban Society, 1300-1600* (Aldershot: Ashgate Variorum, 1997.): XIII, 129-141; Krekić, "Le port de Dubrovnik (Raguse), entreprise d'état, plaque tournante du commerce de la ville (XIIIe-XVIe siècle)", u: *Dubrovnik: A Mediterranean Urban Society, 1300-1600* (Aldershot: Ashgate Variorum, 1997.): XIV, 653-673; Antun Ničetić, *Povijest dubrovačke luke* (Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku i Pomorski fakultet Dubrovnik, 1996.); Antun Ničetić, "Galije trireme i bireme bile su tijekom više stoljeća ratni brodovi Dubrovnika", *Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku* 40 (2002.): 9-56; Bernard Stulli, "Ordines artis nauticae secundum consuetudinem civitatis Ragusii", u: *Studije iz povijesti Dubrovnika* (Zagreb: Konzor, 2001.), 190-246; Đivo Bašić, "Pomorstvo Dubrovnika od XII. do početka XX. stoljeća", *Pomorski zbornik* 44 (2006.): 139-177.

S obzirom na dosadašnje rezultate i opsežnost istraživanja dubrovačkoga pomorstva u središtu ovoga rada prije svega bih razmotrila kako se ta vještina plovidbe, prema riječima poznatog Dubrovčanina Benedikta Kotrulja (1416.-1464.) „toliko potrebna kako za trgovinu, tako i upravljanje državom“,⁴ odražavala na društveno i gospodarsko oblikovanje građanske elite Dubrovnika. Šetnjom od 14. do 16. stoljeća, slijedeći pojedine građane pomorce, pokušat ću pratiti afirmaciju građanskoga sloja u cjelini i to onu afirmaciju temeljenu upravo na pomorstvu i plovidbi. Dodala bih da je ovo tek kratak *kroki* o temi koja je svojom potencijalom te izdatnošću vrela odavno nudila i zadugo će nuditi brojne istraživačke mogućnosti i svakako zaslužuje daleko veći opseg od ovdje prikazanoga.

Prvi sačuvani dubrovački trgovački ugovori, sklapani od 12. stoljeća nadalje, ugovori su između Dubrovnika i brojnih jadranskih, a kasnije i drugih sredozemnih gradova.⁵ Karakteriziraju ih pitanja robne razmjene i rješavanja trgovinsko-gospodarskih odnosa s osloncem na pomorstvo i plovidbu. Nekako u isto vrijeme nastanka tih prvih sačuvanih ugovora bilježi se i poznati zapis arapskoga geografa i savjetnika normanskoga kralja Rogera II. Muhameda Al-Idrisija (1100.-1165./'66.) iz 1154. godine koji piše: „*Dubrovnici plove daleko i imaju brodovlje*“.⁶

O važnoj ulozi plovidbe i pomorstva za Dubrovnik svjedoči i temeljna dubrovačka normativna knjiga, Statut sastavljen 1272. godine, u kojemu je cijela jedna glava (Sedma), sa 64 poglavlja, posvećena reguliranju pomorstva i brodarstva.⁷ Također, već je u tim odredbama istaknuta važnost trgovačke flote i nastojanje vlasti da ju ima pod svojim nadzorom. Poput mletačkih odredbi koje su Mlečanima zabranjivale prodaju brodova strancima (izuzev u slučajevima ako bi brod bio star ili rashodovan),⁸ i Dubrovčanima je bilo zabranjeno unajmljivati strane brodove (s izuzetkom mletačkih), niti su smjeli prodavati, iznajmljivati ili poklanjati svoje brodove Slavenima zbog

⁴ Benedikt Kotruljević, *De navigatione / O plovidbi*, prev. Damir Salopek (Zagreb: Ex libris, 2005.), 22-23. Vidi i bilješku 96 niže u tekstu.

⁵ Dobar pregled tih ugovora donosi Josip Lučić u radovima objedinjenima u: Josip Lučić, *Dubrovačke teme* (Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1991.).

⁶ Mithad Kozličić, *Kartografski spomenici hrvatskog Jadrana: Izbor karata, planova i veduta do kraja 17. stoljeća* (Zagreb: AGM, 1995.), 22.

⁷ *Statut grada Dubrovnika: sastavljen godine 1272*, preveli A. Šoljić, Z. Šundrica i I. Veselić (Dubrovnik: Državni arhiv, 2002.), Knjiga VII, 372-413; Ante Marinović, *Dubrovačko pomorsko pravo: povijesni pregled. Knjiga 1: Statutarno pomorsko pravo srednjovjekovne dubrovačke komune* (Split: Književni krug, 1998); Stulli, "Ordines artis nauticae", 191-194.

⁸ Frederic Chapin Lane, *Venice, A Maritime Republic* (Baltimore-London: John Hopkins University Press, 1973.), 45.

straha od moguće trgovačke konkurencije.⁹ Ograničenja su išla i dalje te je svim marangonima i kalafatima bilo zabranjeno uređivati ili popravljati bilo koje plovilo nekoga Slavena „kako bi se spriječilo da Slaveni raspolažu velikim brojem barki i ostalih plovila (...)“.¹⁰ Na statutarne odredbe 13. stoljeća nastavljale su se i one donesene u kasnijim vremenima, poput onih sačuvanih u zakonskim zbornicima *Liber omnium refromationum* (od oko 1300. do 1410. godine) i te *Liber viridis* (1358.-1460.) i *Liber croceus* (1460.-1583.), a koje su regulirale pomorsku trgovinu, pomorski promet i carine te pomorskopravna pitanja.¹¹

Dakako, pri osvrtu na dubrovačko pomorstvo valja imati na umu i činjenicu da je od početka 13. do sredine 14. stoljeća (1205.-1358.), pa tako i u vrijeme sastavljanja Statuta 1272. godine, Dubrovnik priznavao vrhovnu mletačku vlast.¹² Slijedom toga i Dubrovčani su se u to vrijeme morali uklopiti u gospodarske i strateške okvire mletačke politike. To je neminovno utjecalo kako na intenzitet, tako još i više na usmjeravanje dubrovačkoga gospodarstva i pomorstva, što se nazire i iz sačuvanih mletačko-dubrovačkih ugovora iz 1232., 1236. i 1252. godine.¹³ Dubrovčani su prema tim odredbama smjeli ploviti u Veneciju sa svega četiri malene lađe godišnje („*tantum modo cum quator navigolis a septuaginta miliariis*“), a bila je određena zabrana prometa između dubrovačkih i drugih stranih trgovaca u Veneciji. Nametnuti su carinski nameti koji su limitirali dubrovačku trgovinu, dočim su mletački trgovci bili lišeni tih ograničenja.¹⁴ Ipak, premda je domet i opseg razvoja pomorske flote bio pod nadzorom Mlečana, Dubrovčani su i dalje aktivno plovili i trgovali morem. Sačuvani podaci svjedoče da su Dubrovčani tijekom 13. stoljeća, a i ranije, sudeći prema Al-Idizijevoj bilješci, poduzimali razne nautičko-trgovačke pothvate prema Draču, Grčkoj, Tunisu, Siriji, Egiptu, Veneciji, Ulcinju, Apuliji, Ankoni, Carigradu, Valoni, Napulju kao i prema bližim jadranskim gradovima Baru, Splitu, Zadru, Kotoru, trgo-

⁹ *Statut grada Dubrovnika*, knjiga VII, gl. 36; knjiga VIII, gl. 50; Bariša Krekić, "Contributions of Foreigners to Dubrovnik's Economic Growth in the Late Middle Ages", u: *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages* (London: Variorum Reprints, 1980.), XIX: 382.

¹⁰ *Statut grada Dubrovnika*, knjiga VIII, gl. 51.

¹¹ Sumarni pregled odredbi koji se tiču pomorstva vidi u: Marinović, *Dubrovačko pomorsko pravo*, passim i Stulli, "Ordines artis nauticae", 195-202.

¹² Dobar pregled odnosa Dubrovnika i Venecije u spomenutome periodu, kao i neka novija tumačenja njihovih stvarnih obilježja, vidi u: Bariša Krekić, "Dubrovnik and Venice in the thirteenth and fourteenth century: A short survey" u: *Unequal Rivals: Essays on Relations between Dubrovnik and Venice in the thirteenth and fourteenth centuries* (Zagreb-Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 2007.), 9-46.

¹³ Šime Ljubić, ur., *Listine o odnošajih između južnoga slavenstva i Mletačke Republike I* (Zagreb: JAZU, 1868.), 45, 55, 85; Krekić, "Ragusa (Dubrovnik) e il mare", 132; Krekić, „Le rôle de Dubrovnik“, 247-254.

¹⁴ Bariša Krekić, "Le relazioni fra Venezia, Ragusa e le popolazioni serbo-croate", u: *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the late Middle Ages* (Variorum Reprints, 1980.), IV:390.

vištu Drijeva, Senju ili prema Istri.¹⁵ U to su doba (od 1250. do 1290.), prema istraživanjima Josipa Luetića, Dubrovčani u međunarodnoj navigaciji jedrili s oko četrdeset galija, tarida, barkoza, gančara, gondula, nava, galijica i barkača.¹⁶ Dobrim su dijelom to bili pothvati vezani uz opskrbu grada žitom i namirnicama, ali su ujedno gradili i dubrovačku mrežu plovidbenih putova i trgovačkih veza.

Uz to, kako je istaknuo Bariša Krekić, Dubrovčani su (pored pomorsko-trgovinskih ograničenja) imali i nemalu korist od mletačkoga vrhovništva. Ono ih je, uz utjecaj na administrativni i društveni razvoj, u gospodarskome pogledu intenzivno usmjerilo na rudama i sirovinama bogato zaleđe. Tako se i u dubrovačkome slučaju pokazalo da odnos između podčinjenih i nadređenih subjekata doista jest dihotoman jer je bio obilježen i ograničenjima, ali i otvaranjima nekih drugih mogućnosti.¹⁷ Dubrovčani su gotovo u potpunosti preuzeli rudnu trgovinu na prostoru Srbije, a nešto kasnije i Bosne. U tim su poslovima, pogotovo u počecima, dok još nisu imali dovoljno vlastita kapitala, bili uključeni i inozemni investitori. S vremenom je, osobito od sredine 14. stoljeća, ojačao i dubrovački investicijski kapital i to u tolikoj mjeri da su Dubrovčani mogli sami preuzeti cjeloviti rudarsko-sirovinsku trgovinu sa zaleđem. To se pokazalo ključnim za veliki ekonomski zamah temeljen upravo na posredničkoj trgovini robom iz zaleđa preko Jadrana.¹⁸ Cijelo je to vrijeme Dubrovnik imao važnu ulogu u mletačkoj pomorskoj navigaciji, osobito s obzirom na geostrateški smještaj. Grad je bio komunikacijsko središte na putu prema Konstantinopolu i Levantu, prema Balkanu i prema južnoj Italiji. U svjetlu toga Mlečani su 1329. godine pokrenuli uređivanje arsenala u Dubrovniku radi održavanja i popravljivanja svojih brodova.¹⁹

¹⁵ Bariša Krekić, *Dubrovnik i Levant* (Beograd: Naučno delo, 1965.); Luetić, "Povijest pomorstva", 1699-1700; Josip Lučić, "Pomorsko-trgovačke veze Dubrovnika na Mediteranu u XIII. stoljeću" u: *Dubrovačke teme* (Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1991), 372-412; Josip Lučić, "O pomorskim vezama Dubrovnika sa Zadrom i ostalim gradovima Dalmacije u XIII. stoljeću" u: *Dubrovačke teme* (Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1991.), 267-302; Josip Lučić, "Pomorsko-trgovački odnosi Dubrovnika i Kotora u XIII. stoljeću", u: *Dubrovačke teme* (Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1991.), 303-346; Josip Lučić, "Pomorsko-trgovačke veze Dubrovnika i Venecije u XIII. stoljeću" u: *Dubrovačke teme* (Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1991.), 413-444.

¹⁶ Josip Luetić, "Profesionalni moreplovci i brodovlasnici iz Župe Dubrovačke, Bosanke i Brgata u svjetskom brodarstvu Dubrovačke Republike", *Zbornik Župe Dubrovačke* 1 (1985.): 106-120.

¹⁷ O „prednostima iskorištavanjih“, kako se slikovito izrazio Banjemin Arbel opisujući odnos Venecije i podređenih joj subjekata u Pomorskom posjedu te potičaju za buduća promišljanja ove tematike, vidi i: Benjamin Arbel, "Venice's Maritime Empire in the Early Modern Period", u: *A Companion to Venetian History, 1400-1797*, ed. Eric R. Dursteler (Leiden: Brill, 2013.), 235.

¹⁸ Krekić, "Contributions of Foreigners", 393; Krekić, "Dubrovnik and Venice", 14, 19, 23; Krekić, "Ragusa (Dubrovnik) e il mare", 132.

¹⁹ Krekić, "Le relazioni", IV: 392; Krekić, "Le port de Dubrovnik", 656. Još je nepoznato točno vrijeme podizanja dubrovačkoga glavnog arsenala, a dvojbe oko toga pitanja vidi opširnije u: Ničetić, "Galije trireme", 22-25 te Lukša Beritić, "Dubrovački arsenali", *Mornarički glasnik* 5 (1956.): 577-586.

Dubrovačko pomorstvo i društvo u doba srednjovjekovne „nautičke revolucije“

Vrijeme oko godine 1300. označavalo je, kako je zgodno istaknuo Frederic C. Lane, početak svojevrzne „nautičke revolucije srednjega vijeka“.²⁰ To je doba obilježeno uvođenjem novih tehnika plovidbe, novih načina brodogradnje, novih ili poboljšanih navigacijskih uređaja te novih spoznaja o kartografiji i zemljopisu. Povećava se nosivost brodova i njihova vrijednost, omogućava se utovar većih količina zaliha potrebnih za put koji potom može biti dalji i trajati dulje; nastaju portolani i usavršavaju se kompas. Nove navigacijske i brodograditeljske tehnologije otvarale su mogućnosti plovidbe i u zimskim mjesecima povećavajući time broj plovidbi te količinu i vrijednost prevezene robe.²¹ Ipak, valja spomenuti da se o utjecaju nekih od spomenutih promjena mišljenja još uvijek razilaze, poput onoga je li i koliko usavršavanje kompasa utjecalo na sredozemnu plovidbu s obzirom da se, prema nekima, ona i dalje dosta oslanjala na navigaciju uz vidljivu obalu.²² Kao digresiju uz ovo istaknula bih zanimljivu i ne sasvim objašnjenu činjenicu nepostojanja navigacijskih instrumenata u sačuvanim inventarima brodskih stvari i opreme iz 16. stoljeća.²³ Te su instrumente zasigurno poznavali i imali te se, primjerice, u jednome kupoprodajnom ugovoru iz 1318. godine spominje barkuzij s busolom (*ciesola cum calamita*).²⁴ Zašto ih nema u sačuvanim inventarima, još uvijek je otvoreno pitanje.²⁵

Unatoč novim tehnologijama *modus operandi* pomorskoga prometa, pogotovo kada je riječ o manjim, privatnim brodovima, manje-više ostao je neprimijenjen u kasnome srednjem vijeku, a dobrim dijelom i tijekom 16. stoljeća. Plovilo se uz obalu od luke do luke prikupljajući teret i informacije. Takav način plovidbe, osim što je nudio zaštitu od loših vremenskih uvjeta i gusarskih napada, osiguravao je i dobru opskrbu

²⁰ Lane, *Venice*, 119.

²¹ Frederic C. Lane, "The Economic Meaning of the Invention of the Compass", *The American Historical Review* 68, br. 3 (1963): 605-617; Lane, *Venice*, 119-122; John H. Pryor, *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571* (Cambridge University Press, 1992.), 40-54; Eric. H. Ash, "Navigation Techniques and Practice in the Renaissance", u *History of Cartography: Cartography in the European Renaissance*, ed. David Woodward (Chicago: University of Chicago Press, 2007.), 509-527.

²² Pryor, *Geography, Technology, and War*, 54-55; Ash, "Navigation Techniques", 510, bilješka 4.

²³ Tadić, "O pomorstvu Dubrovnika", 171.

²⁴ Žarko Muljačić, „Prve vijesti o busolama na dubrovačkim brodovima“, *Naše more*, god. III, br. 5-6 (1956): 355; Idem-ibid. u knjizi: *Iz dubrovačke prošlosti*, (Zagreb: Matica hrvatska, 2006.), 91; Josip Lučić, "O kartografiji u Dubrovačkoj Republici" u: *Dubrovačko povijesno iverje* (Dubrovnik: Matica hrvatska Ogranak Dubrovnik, 1997.), 183; Bašić, „Dubrovačko pomorstvo“, 150, bilješka 43.

²⁵ Kao poticaj za razmišljanje spomenula bih sugestiju kolegice Nelle Lonza da je možda te stvari na brod nosio naukjer kao svoje osobne stvari. No, zasad oko toga pitanja možemo ostati samo na domišljanjima.

broda i posade potrebnom logistikom (hrana, voda i potrebni popravci) te je pružao beskrajne trgovačke mogućnosti na putu.²⁶

Četrnaesto stoljeće i u dubrovačkome je brodarstvu i brodogradnji počelo donositi znatnije promjene. Među glavnim razlozima pomorskoga uzleta bile su politička, socijalna i demografska gibanja, koja su onda oblikovala i ona gospodarska. Dok je u prvoj polovici 14. stoljeća mletačko vrhovništvo utjecalo i na strukturu dubrovačke flote, ono 1358. godine nestaje i Dubrovnik dolazi pod vrhovnu vlast ugarske krune. Ta je promjena gradu donijela presudan poticaj za uzlet u svim vidovima života te se pravom u njoj traže i nalaze temelji Dubrovačke Republike.²⁷ Dubrovčani, pored otvaranja puta *de facto* autonomnoj političkoj zajednici, doživljavaju jak gospodarski polet. Lišeni mletačkoga gospodstva, s pogodnim geostrateškim položajem i s izgrađenim vezama u zaleđu, Dubrovčani su mogli produljiti smjerove svoje trgovine i posredničkoga poduzetništva od sirovinama bogatoga Balkana (čije su tržište već otprije kontrolirali) prema drugim jadranskim i sredozemnim lukama. Počinje intenzivnija gradnja trgovačkih jedrenjaka, čiju su veličinu kao i čitavu organizaciju pomorstva prilagođavali svojim potrebama.²⁸ Došlo je do i sve većega usmjeravanja na čiste jedrenjake. Usavršavale su se gradnja i oprema brodova, razvijale bolje mogućnosti uporabe vjetra i uvodili su se novi tipovi kormila. Od sredine toga stoljeća među većim brodovima počinju dominirati koke i nave s glavnim pogonom na jedra, a to preusmjeravanje primjetno je kako kod manjih brodova poput barkuzija i većih barki, tako i u pojavi gripova.²⁹

Istraživanja Stjepana Vekarića za prvu polovicu 14. stoljeća ukazuju da je od 1300. do 1359. godine, prema nepotpunim podacima zbog neočuvanosti građe, sagrađeno oko sedamdeset trgovačkih brodova, čija je ukupna vrijednost iznosila oko šest tisuća perpera.³⁰ Druga polovica 14. stoljeća bilježila je porast broja brodova i njihove veličine. Analiza Josipa Lučića pokazala je da je u razdoblju od 27 godina (od 1354. do 1382.) u notarijatu sačuvano jedanaest narudžbi za brod i petnaest ugovora za gradnju brodova. Teoretski, time se dubrovačka mornarica mogla povećati za 26 brodova razne veličine i to približno svake godine za jedan brod.³¹ Međutim, valja ipak uzeti u obzir da bi to

²⁶ Pryor, *Geography, Technology, and War*, 56-57; Lane, *Venice*, 337-341; Sabine Florence Fabijanec, "Pomorstvo na istočnom Jadranu: trgovački promet i pomorske opasnosti krajem srednjega vijeka i početkom modernog doba", *Historijski zbornik* 65 (2012.): 44-46.

²⁷ O važnosti godine 1358. godine u dubrovačkoj povijesti dosta je pisano, a sintetski vidi u: Zdenka Janeković Römer, *Višegradski ugovor temelj Dubrovačke Republike* (Zagreb: Golden marketing, 2003.).

²⁸ S. Vekarić, "Vrste i tipovi", 40-41.

²⁹ S. Vekarić, "Vrste i tipovi", 19, 40, tablica 5; Mithad Kozličić, "Brodovlje Dubrovačke Republike," *Mogućnosti* 40, br. 3/4 (1993.): 178-181; Fabijanec, "Pomorstvo", 47-50.

³⁰ S. Vekarić, "O gradnji dubrovačkih brodova", 467.

³¹ Lučić, "Prilog brodogradnji", 182.

podrazumijevalo da ni jedan broj nije propao u to vrijeme, o čemu, pak, nemamo dostatno podataka, tako da i ove podatke treba uzeti oprezno. Vekarić je pronašao vijesti za gradnju oko devedeset brodova u razdoblju druge polovice 14. stoljeća te je prema njegovim istraživanjima od 1365. do 1399. godine (uz nedostatak podataka od 1358. do 1365.) sagrađeno oko 25 većih brodova, oko trideset brodova srednje veličine i oko trideset malenih brodova. Ukupna vrijednost toga brodovlja bila je, prema procjenama, pedeset tisuća perpera.³² Prema podacima Josipa Luetića, pak, od godine 1370. do 1396. trgovačka pomorska flota imala je više od 120 brodova različitih vrsta, na kojima je plovilo oko 2700 mornara.³³ Tijekom toga stoljeća spominju se brodovi nosivosti od šesto (oko 25,5 -25,8 tone) do tisuću (oko 42-43 tona) modija.³⁴

Ipak, kada je riječ o veličini i nosivosti dubrovačkih brodova, zanimljivo je opažanje Filipa Diversija sredinom 15. stoljeća pri opisu gusarskih opasnosti za dubrovačke brodove. Tako on ističe da, dok su druga morska plovila po Jadranu uglavnom nosila pšenicu i drugo žito te robu malene vrijednosti, dubrovački su brodovi prevozili zlato, srebro, dukate i druge stvari vrlo velike vrijednosti, a malene težine, koje su zahtijevale i maleni skladišni prostor.³⁵ Doduše, pomalo je dvojbeno da su bili baš tako natovareni dragocjenostima jer bi onda vjerojatnije bilo očekivati plovidbu u dobro zaštićenim konvojima i na vesla, poput mletačkih *mudae*, što u Dubrovniku nije bio slučaj. No, i taj subjektivan Diversijev opis govori da je pravi procvat veličine dubrovačkih trgovačkih brodova tek uslijedio u 16. stoljeću. Do prvih desetljeća 15. stoljeća nosivost dubrovačkih brodova nije prelazila prosječan iznos od osamdeset tona, a tijekom toga stoljeća ona je obično iznosila oko trideset kola (oko 48 tona) te su tek najveće lađe imale oko sedamdeset do devedeset kola (od 112 do 144 tona), s rijetkim iznimkama koje su bile veće. Tada još uvijek nisu odveć često poduzimali daleka putovanja.³⁶ Usporedbe radi,

³² S. Vekarić, "O gradnji dubrovačkih brodova", 470.

³³ Josip Luetić, "Dubrovačka međunarodna pomorska djelatnost u 14. stoljeću", *Rad JAZU, Razred za medicinske znanosti* 16 (1980.): 77.

³⁴ Luetić, "Povijest pomorstva", 1701. Do otprilike konca 15. stoljeća nosivost brodova u Dubrovniku određivala se milijarjima odnosno modijima, a nakon toga kolima (*carrus* = kolo), što je bila južnotalijanska mjera za nosivost brodova. Jedan modij iznosio je oko 42 do 43 kg (primjerice soli). Milan Rešetar, *Dubrovačka numizmatika (I. dio)* (Sremski Karlovci: SKANU, 1924), 107-108. Jedno kolo (*carrus*) odgovaralo je oko 1895 litara do 1922 litara pšenice odnosno 1,6 tona. Tadić, „Organizacija“, 65. Ipak, valja biti oprezan pri određivanju nosivosti srednjovjekovnih i ranomodernih brodova s obzirom da se ne može uvijek točno utvrditi radi li se o najvećoj težini ukrcajnoga tereta, volumenu ukrcajnoga tereta, nosivosti izračunatoj prema veličini broda i slično. Frederic C. Lane, "Tonnes, medieval and modern", *The Economic History Review* 17, br. 2 (1964.): 213-233.

³⁵ Filip De Diversis, *Opis slavnog grada Dubrovnika*, prev. Zdenka Janeković -Römer (Zagreb: Dom i svijet, 2004.), 101.

³⁶ Jorjo Tadić, "O društvenoj strukturi Dalmacije i Dubrovnika u vreme renesanse," *Zgodovinski časopis* 6-7 (1952-1953): 557; Jorjo Tadić, "Istorija Dubrovnika do polovine XV veka", *Istorijski*

Denovežani su koncem 14. stoljeća gradili brodove i do tisuću tona nosivosti, a i Mlečani su početkom 15. stoljeća već imali brodove nosivosti oko sedamsto tona. Sredinom toga stoljeća potonji su imali najmanje tridesetak brodova s 240 i više tona te nekoliko desetaka brodova tipa koka s nosivošću od četiristo tona.³⁷

Istovremeno, u okviru razvoja autonomnoga gradskog života u politički stabilnome gradu, demografskoga oporavka nakon pošasti Crne smrti 1348. godine te gospodarskoga poleta Dubrovnik je zahvatio snažan imigracijski bum u 14. stoljeću. Grad je, osobito od sredine 14. stoljeća, postao privlačna sila ne samo za egzistencijalno ugrožene iz zaleđa, nego još i više za ljude željne uspjeha i bogaćenja.³⁸ Na krilima trgovinske ekspanzije pružale su se velike mogućnosti zarade i prosperiteta. Stoga je razdoblje zadnje četvrtine 14. stoljeća i prve polovice 15. stoljeća vrijeme najvećega rasta stanovništva u čitavoj dubrovačkoj povijesti.³⁹ Broj stanovnika grada sredinom 15. stoljeća dosegao je oko šest tisuća stanovnika, a koliko je bio snažan demografski rast, govori i podatak o udvostručenju broja vlasteoskih *casata* s 128 (1400. godine) na 245 (1450. godine).⁴⁰ Filip Diversi u svome opisu Dubrovnika iz 1440. godine spominje „mnoštvo jelaca u gradu kojima treba čak i više od 70.000 stara žita“ te piše o „mnoštvu ljudi koje je napučilo grad“.⁴¹ To je ogroman skok od nekih, iako vjerojatno preniskih, procjena za drugu polovicu 14. stoljeća koje pretpostavljaju da je u tome vremenu godišnja konzumacija žita bila oko dvadeset tisuća stara.⁴² No, nema dvojbe da je grad u tom periodu (1370.-1450.) doživio naj-snažniji demografski uzlet u svojoj povijesti. Kroničari su, primjerice, u svojim bilješkama uz godinu 1371. zapisali da je u Dubrovnik iz Bosne došlo „mnoštvo ljudi sa svojim imetkom i obiteljima“, da su to bili „bogati ljudi“ s „velikim ko-

časopis 18 (1971.): 32; Momčilo Spremić, "Dubrovački brodovi i zapadno Sredozemlje", *Istorijski časopis* 21 (1974.): 21.

³⁷ Lane, *Venice*, 123, 378-379; Fernand Braudel, *Strukture svakidašnjice: Materijalna civilizacija, ekonomija i kapitalizam od XV. do XVIII. stoljeća*, (Zagreb: August Cesarec, 1992.), 457-458.

³⁸ Krekić, "Contributions of Foreigners "; XIX: 375-394.

³⁹ Stjepan Krivošić, *Stanovništvo Dubrovnika i demografske promjene u prošlosti* (Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti JAZU u Dubrovniku, 1990.), 51-52, grafikon 1.

⁴⁰ Krivošić, *Isto*; Nenad Vekarić, *Vlastela grada Dubrovnika. Svezak 1: Korijeni, struktura i razvoj dubrovačkog plemstva* (Zagreb-Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 2011.), 241.

⁴¹ De Diversi, *Opis*, 82, 110. Jedan star žita u metričkome je iznosu varirao od 64.5 do 71.5 kg te bi po ovome Diversijevom navodu gradu trebalo i više od 4550 tona žita.

⁴² Dušanka Dinić-Knežević, "Trgovina žitom u Dubrovniku u XIV veku", *Godišnjak Filozofskog fakulteta u Novom Sadu* 10 (1967.): 128-129; Krekić, "Four Florentine Commercial Companies," 38-39. Pri tome valja istaknuti Krekićevu sumnju u ove procjene, koje mu se čine preniskima za to razdoblje, no zasad još nemamo preciznijih podataka.

ličinama zlata i srebra". Kroničar Ragnina izričito spominje da su ti ljudi bili "primljeni u dubrovačko građanstvo".⁴³

Ovaj zamah u gospodarstvu i pomorstvu odvijao se u vremenu kada se u potpunosti učvrstila dubrovačka staleška hijerarhija. Proces definiranja vladajuće urbane elite bio je i formalno obilježen takozvanim zatvaranjem Velikoga vijeća iz 1332. godine. Te je godine, popisom tadašnjih članova Velikoga vijeća, kao i činjenicom da nakon toga dana više nije izvršen nijedan izbor za primanje novih članova, omeđen ekskluzivni vladajući stalež onih koji sjede u Vijeću. Nakon toga sva vlast u gradu pripadala je političkoj eliti sačinjenoj isključivo od gradskoga plemstva, omeđenoj po načelu nasljednosti.⁴⁴ U zatvorenu vladajuću elitu nakon toga više nitko, neovisno o imovinskom statusu ili nobilitetu nekoga drugog grada, nije mogao ući. No, uspješni pučanski poduzetnici, u najvećoj mjeri okupljeni oko bratovštine svetoga Antuna,⁴⁵ u tome su uzletu, u okviru povoljnih društvenih i političkih okolnosti, nalazili i koristili sjajne poslovne mogućnosti za uspon na imovinskoj i društvenoj ljestvici.

Ta je pučka elita svoj društveni uspon najvećim dijelom gradila na umijeću trgovanja, kako je tu žilu kucavicu dubrovačke egzistencije u knjizi nazvao upravo jedan od njezinih najpoznatijih pripadnika u 15. stoljeću Benedikt Kotrulj.⁴⁶ Bez imalo dvojbe, trgovina je bila u središtu većine njihovih života, lišenih vlastodržačkih plemićkih privilegija, ali i obveza. Dominirala je njihovim ovozemaljskim poslovima, a nerijetko je zauzimala najvažnije mjesto i u trenucima sučeljavanja sa smrću.⁴⁷ Koliko je bila

⁴³ Natko Nodilo, ur., *Annales Ragusini Anonymi item Nicolai de Ragnina* (Zagreb: JAZU, 1883): 42, 235; Krivošić, *Stanovništvo Dubrovnika*, 39; „(...) et furono creati per cittadini di Ragusa...“, *Annales Ragusini Anonymi item Nicolai de Ragnina*, 235.

⁴⁴ O zatvaranju dubrovačkoga Velikog vijeća i plemićkoga staleža vidi opširnije: Irmgard Mahnken, *Dubrovački patricijat u XIV veku* (Beograd: Srpska akademija nauka i umetnosti, 1960.), I, 85; Zdenka Janeković Römer, *Okvir slobode: Dubrovačka vlastela između srednjovjekovlja i humanizma* (Zagreb-Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 1999.), 61-68; Robin Harris, *Dubrovnik: A History* (London: Saqi, 2003), 129, 185-189; N. Vekarić, *Vlastela grada Dubrovnika 1*, 21-23.

⁴⁵ Državni arhiv u Dubrovniku (dalje: DAD), *Testamenta Notariae* (dalje: *Test. Not.*), sv. 11, f. 58; sv. 13, f. 53'; sv. 15, f. 130, sv. 18, f. 45; DAD, *Matrikula antunina*, f. II; Kosta Vojnović, *Bratovštine i obrtne korporacije u Republici Dubrovačkoj od XIII. do konca XVIII. vijeka II*, vol. VII/2 (Zagreb: JAZU, 1900.), XIII; Vinko Foretić, "Dubrovačke bratovštine", u: *Studije i rasprave iz hrvatske povijesti* (Split-Dubrovnik: Književni krug-Matica Hrvatska, 2001), 160. O bratovštini antunina vidi opširnije: Zrinka Pešorda Vardić, *U predvorju vlasti. Dubrovački antunini u kasnom srednjem vijeku* (Zagreb - Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku i Hrvatski institut za povijest, 2012.), passim.

⁴⁶ Benedikt Kotrulj, *Libro del arte dela mercatura = Knjiga o vještini trgovanja*, prev. Zdenka Janeković Römer (Dubrovnik - Zagreb: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku i Hrvatski računovođa, 2009.).

⁴⁷ DAD, *Test. Not.*, sv. 14, f. 192-194; sv. 28, f. 42-42'. Usp. Zdenka Janeković Römer, "Na razmeđu ovog i onog svijeta: Prožimanje pojavnog i transcendentnog u dubrovačkim oporukama kasnog srednjeg vijeka," *Otvim 2*, br. 3-4 (1994.): 7.

važna, govore Kotruljeve riječi, koji je jednostavno zaključio: "Teško kući koja nije trgovala".⁴⁸ A trgovine nije bilo bez plovidbe tako da su te dvije sastavnice neraskidivo utkane u njihovim osobnim, ali i staleškim probicima.

Doba barkuzija, kondura, brigantina i koka: *homines novi* i dubrovačko pomorstvo u 14. stoljeću

Tijekom 14. stoljeća među brojnim novim građanima koji su se penjali na društvenoj ljestvici nalazili su ljudi kojima su, pored trgovačkih aktivnosti u balkanskome zaleđu, plovidba i brodovi bili dijelom njihova poslovnog uzleta. Letimična analiza tipova brodova, koji se spominju u vrelima toga doba, ukazuje na vrlo brojne i raznovrsne nazive koje je teško sistematizirati i kvantificirati. Brodovi su često mijenjali svoja obilježja i u stvarnosti bi postajali drugi tip, a nazivi bi ostajali stari, što također otežava identifikaciju.⁴⁹ Ipak, kada je riječ o početnim trgovinskim poslovima novih građana, čini se da se najčešće radilo o barkuzijima i kondurama, brodovima srednje veličine, dakle manjima od tadašnjih najvećih galija i tarida.⁵⁰ Kondura, brod srednje veličine na vesla, u 14. stoljeću služio je pretežno za plovidbu po Jadranu i Jonskome moru. Spominje se u vrelima samo u prvoj polovici 14. stoljeća, a do 1354. godine navodi se oko četrdeset takvih brodova.⁵¹ Vlasnik jednoga od njih (*condura* Sveti Nikola) bio je Anđelo Ljutica, uspješan trgovac iz sredine 14. stoljeća.⁵² Iz Anđelove se oporuke donekle može iščitati razgranatost njegovih poslovnih pothvata te golemi imetak koji je tijekom godina stekao.⁵³ Poslovi su obuhvaćali suradnju s vlastelinima, Mlečanima i s trgovcima koji će se nedugo nakon Anđelove smrti 1348. godine naći upisani među bratimima novoosnovane bratovštine Svetoga Duha, ishodišne bratovštine kasnijih antunina.⁵⁴ O

⁴⁸ „(...) *Trista la casa che non fette de merchantia* (...)“ Kotrulj, *Libro*, 241, 436.

⁴⁹ S. Vekarić, "Vrste i tipovi", 19; Željko Stepanić, "Hrvatsko pomorsko nazivlje od početaka do polovice 19. stoljeća," *Naše more* 52, br. 5-6 (2005.): 248-257. Vidi i: Ljerka Šimunković i Ivan Pederin, "Prilog proučavanju srednjolatinškoga pomorskog nazivlja u mletačkoj Dalmaciji u XIV. i XV. stoljeću," *Čakavska rič* 24, br. 1-2 (1996.): 95-110; Diana Stolac, *Hrvatsko pomorsko nazivlje. Božo Babić, njegovi prethodnici i nastavljači* (Rijeka: Izdavački centar, 1998.); Krešimir Kužić, "Kojim su brodovima 1217. godine prevezeni križari kralja Andrije II.?", *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru* 46 (2004): 97-101.

⁵⁰ S. Vekarić, "Vrste i tipovi", 28, 30.

⁵¹ S. Vekarić, "Vrste i tipovi", 28, 30.

⁵² *Libri Reformationum. Monumenta Ragusina I-V*, ed. Josip Gelcich (Zagreb: JAZU, 1879-1897) (dalje: MR), I, 104.

⁵³ DAD, *Test. Not.*, sv. 5, f. 2'-4', 5'-7. Transkripciju oporuke Anđela Ljutice vidi u: Gordan Ravančić, *Vrijeme umiranja. Crna smrt u Dubrovniku 1348.-1349.* (Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2010.), 165-166.

⁵⁴ Ravančić, *Vrijeme umiranja*, 164-165.

obiteljskome imetku svjedoči i oporučna želja njegove supruge Draže za gradnjom monumentalne grobnice u samostanu Male braće.⁵⁵ Upravo je njihova kći Serga postala suprugom Nala s Cresa, rodonačelnika jednoga od najuglednijih antuninskih rodova Nalješkovića.⁵⁶ Još je jedan došljak, Kotoranin Nikola Bisanti, čiji je sin Marin utemeljio antuninski rod Bisanti, posjedovao brod jedrenjak - koku (*chocu, cochu*).⁵⁷ Brod se zvao „Sveti Ivan Krstitelj, Nikola i Antun“, a Nikola je polovicu vlasništva 1376. godine prodao vlastelinu Marinu Menzi za tisuću dukata.⁵⁸ Koka se u Dubrovniku javlja od prvih desetljeća 14. stoljeća i ubrajala se među veće jedrenjake. U vremenu od 1370. do 1400. godine u gradu se spominje oko desetak takvih većih jedrenjaka.⁵⁹ Među patrunima dubrovačkih brodova u drugoj polovici 14. stoljeća spominju se Brajan Nenada, Milgost Konast, Nikša Kranko, također članovi antuninske bratovštine.⁶⁰ Pisar na brodu bio je Martol Goçe, rodonačelnik ugledne pučanske grane vlasteoskoga roda.⁶¹

A da su novi građani koncem 14. stoljeća već vrlo aktivno sudjelovali u pomorstvu Dubrovnika, ilustrira i primjer Tadije iz Firence. Tadiji su zadnjega dana 1380. godine vijećnici Maloga vijeća svečano udijelili status dubrovačkoga građanina,⁶² a njegovo ime već se nalazilo upisano među bratimima antuninske bratovštine.⁶³ Tadija je ubrzo unajmio brigantin, očito općinski, za koji se 1381. godine obvezao dati jamčevinu od dvije tisuće dukata, uz obvezu da taj brigantin ne prijeđe u druge ruke.⁶⁴ Brigantin je bio naziv za manje ratne brodove u 14. stoljeću, a mogao je služiti i kao trgovački brod.⁶⁵ U trgovačke svrhe Tadija je i koristio svoj brigantin, dok skrb vlade za taj brod potvrđuje da je on - za potrebe grada - prije svega ratni brod.⁶⁶ Da se Tadija aktivno uključio u brodarstvo, svjedoči ugovor o gradnji broda na trgu Drijeva iz 1382. godine. Te se godine udružio s Marom Bratosaljićem i, nešto kasnije, s trgovcem

⁵⁵ Đurđica Petrović, "Sepulkralni spomenici u srednjovjekovnom Dubrovniku" u: *Likovna kultura Dubrovnika 15. i 16. stoljeća*, ur. Igor Fisković (Zagreb: Muzejsko-galerijski centar, 1991.), 131.

⁵⁶ DAD, *Vlajkijeva genealogija antunina* (dalje: VGA), f. 26'-27.

⁵⁷ VGA, f. 202.

⁵⁸ S. Vekarić, "Vrste i tipovi," 24.

⁵⁹ S. Vekarić, "Vrste i tipovi", 28; Kozličić, "Brodovlje Dubrovačke Republike", 181; Luetić, *Brodari i pomorci*, 26.

⁶⁰ DAD, *Matrikula antunina*, f. 8; Luetić, *Brodari i pomorci* 33.

⁶¹ DAD, *Matrikula antunina*, f. 7; Luetić, *Brodari i pomorci*, 33;

⁶² Mihailo Dinić, *Odluke veća Dubrovačke Republike I* (Beograd: SANU, 1951.), 94

⁶³ DAD, *Matrikula antunina*, f. 9, 13';

⁶⁴ Dinić, *Odluke veća I*, 181, 184, 201.

⁶⁵ S. Vekarić, "Vrste i tipovi," 34; Luetić, "Povijest pomorstva," 1703.; Ničetić, "Galije trireme," 15, 41.

⁶⁶ Svjedoči to i nalog dubrovačke vlade svim brigantima, koji su trgovačkim poslom bili u Ankoni, da se hitno vrate u grad u travnju 1381. godine u vrijeme Mletačko-đenoveškog rata 1378.-1381. godine. Dinić, *Odluke veća I*, 130.

Andelom Kačićem za narudžbu broda tipa koke, dakle većega jedrenjaka, imenom „Sveti Nikola“. Brzo su sklopili i ugovore s dvojicom Koločepljana, koji su se obvezali da će dvanaest godina tim brodom ploviti i upravljati. Brod se gradio cijelu godinu, a dogovoreni iznos brodograditeljskoga posla bio je 350 perpera. Tijekom 1383. godine brod je obavio putovanje na Levant. Brod se spominje i 1385. godine kada mu je vrijednost procijenjena na 1600 perpera,⁶⁷ što je podatak koji pomalo čudi s obzirom da bi po tome brod u tri godine postao tri puta vredniji graditeljskog posla. Tadija je pored ove koke posjedovao i barku za prijevoz ljudi (*trageto*), koja je 1383. godine vozila (*pariçauit*) na liniji između Maloga Stona i Neretve.⁶⁸ Na trgu Drijeva bio je angažiran i 1395. godine u trgovini žita po napatku dubrovačke vlade.⁶⁹ Sudeći, dakle, prema sačuvanim vrelima, Tadija je imao barem tri tipa broda: brigantin, koku i *trageto*. Još jedan antunin, Ostoja Kranković,⁷⁰ javlja se koncem 14. stoljeća kao aktivan sudionik dubrovačkoga pomorstva i trgovine. Postao je jedan od najvažnijih vladinih povjerenika u nabavi žita te je vrlo često boravio u Ankoni.⁷¹ Godine 1381. naručio je u Dubrovniku gradnju broda (*navigium*) duljine oko 22,5 metara, čije je vlasništvo dijelio s vlastelinima iz rodova Luccari i Bobalio.⁷² Sa spomenutim Firentincem Tadijom te poduzetnikom Vlahom de Radovano udružio se Ostoja i u poslovno društvo sa zadaćom dovoza albanskoga žita u grad.⁷³

Antunin Vlaho de Radovano,⁷⁴ pak, sa svojim je brigantinom izgradio zavidnu karijeru, koja je trajala od šezdesetih pa do devedesetih godina 14. stoljeća. Vlaho je plovio, s robom a katkad i s hodočanicima, četrdesetak godina od Venecije, Ankone i Recantija do Apulije, Albanije pa i Jaffe i Levanta. Bio je i u osjetljivim diplomatskim misijama, a s brigantinom je 1380. godine sudjelovao u dubrovačkoj „armati“ tijekom sukoba s mletačkim brodovljem duž južnotalijanske obale.⁷⁵ Njegova je karijera

⁶⁷ S. Vekarić, "Vrste i tipovi," 24-25; Kozličić, "Brodovlje Dubrovačke Republike," 181.

⁶⁸ S. Vekarić, "Vrste i tipovi", 37.

⁶⁹ Nella Lonza, ur., *Odluke dubrovačkih vijeća 1395-1397* (Zagreb - Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 2011.), 86-87.

⁷⁰ DAD, *Matrikula antunina*, f. 8'.

⁷¹ Dinić, *Odluke veća I*, 65, 68, 70, 89, 93, 126-127, 130.

⁷² S. Vekarić, "O gradnji dubrovačkih brodova", 477, tablica 1.

⁷³ Dinić, *Odluke veća I*, 99, 108. Ipak, djelovanje ovoga poslovnog društva nije bilo sasvim po volji dubrovačkoj vladi jer su poslovni partneri, a prije svega Firentinac Tadija, očito željeli uvesti neke novotarije u naplati carina i ograničiti ostale trgovce, što vlast nije željela tolerirati. Sve je na koncu završilo na sudu i odustajanjem od tih ideja. Detaljnije o tome slučaju: Bariša Krekić, "Helias and Blasius de Radoano, Ragusan merchants in the second half of the fourteenth century," *Zbornik radova Vizantološkog instituta* 41 (2004.): 413-414.

⁷⁴ DAD, *Matrikula antunina*, f. 6.

⁷⁵ Krekić, "Helias and Blasius de Radoano", 399-422.

ujedno zrcalila i karijerni put novoga građanina toga doba. Tako se Vlaho najprije spominje kao manji trgovac (1357. godine i to najviše kao trgovac sirom), potom kao vlasnik dućana (od 1364. godine), a od 1366. godine i kao vlasnik broda – barkuzija. Inače, barkuzij, koji se s početka spominje uz Vlahovo ime, bio je tijekom 14. stoljeća najčešći tip broda na vesla i jedra srednje veličine kakvih je tijekom toga stoljeća u Dubrovniku bilo stotinjak.⁷⁶ No, Vlaho je i u pomorstvu s vremenom napredovao te je na vrhuncu karijere najviše angažiran s brigantinom. Osim na moru Vlaho je nizao uspjehe i u ostalim segmentima dubrovačkoga gospodarstva. Uspješno je trgovao sirovinama iz zaleđa i iz Albanije, vrlo često bio je imenovan izvršiteljem oporuka, a bilježe se i njegovi poslovni pothvati s dubrovačkim vlastelinima. Bio je angažiran u brojnim trgovačkim, opskrbnim i diplomatskim misijama koje su ga vodile i do ugarskoga dvora, k bosanskim velikašima i u Sicilsko Kraljevstvo.⁷⁷

Komunalna potpora i privatna inicijativa: stupovi izgradnje dubrovačkog brodarstva

I prema navedenim primjerima, a i prema odredbama Statuta s konca 13. stoljeća te iz zakonskih akata iz kasnijih vremena, a osobito iz 16. stoljeća, vidljivo je da su komunalne vlasti oduvijek regulirale plovidbu kao dio gospodarstva. Vodila se evidencija brodova, očito uobičajena, kako proizlazi iz odredbe iz 1566. godine.⁷⁸ Odlukom iz 1462. propisano je da su brodovi nosivosti preko četrdeset kola (oko 64 tona) morali imati pisara i to vlastelina. S vremenom je taj propis malo olabavljen, odnosno rasla je nosivost brodova koji su bili obvezni imati pisara - 1504. godine brodovi veći od sedamdeset kola (oko 112 tona), a 1535. godine brodovi veći od stotinu kola (oko 160 tona) - da bi odredba bila ukinuta 1569. godine.⁷⁹ Time su vlasti uvijek imale nekoga „svog“ na brodu, gotovo bi se moglo reći u nadzornoj službi, no prije svega ipak kao osobu koja je davala vjerodostojnost brodskim knjigama.⁸⁰ Ti su pisari ujedno, s obzirom da se uglavnom radilo o mladim vlastelinima, stjecali dragocjeno iskustvo na moru i trgovini.⁸¹

⁷⁶ S. Vekarić, "Vrste i tipovi", 30 -31.

⁷⁷ Krekić, "Helias and Blasius de Radoano", 404, 406-422.

⁷⁸ DAD, *Acta Consilii Minoris*, sv. 48, f. 52^v; Krekić, "Ragusa (Dubrovnik) e il mare", 147

⁷⁹ *Liber croceus*, ed. Branislav M. Nedeljković, Zbornik za istoriju, jezik i književnost srpskog naroda, III. odeljenje, knjiga 24 (Beograd: SANU, 1997.), c. 24 (3. 12. 1462), c. 184 (19. 5. 1504), c. 253 (14. 12. 1535.); Tadić, "Organizacija dubrovačkog pomorstva", 74-75.

⁸⁰ Kotruljević, *O plovidbi*, 123. Usp. Lane, Venice, 50, 53, 340.

⁸¹ Doduš, u tome stjecanju iskustva Dubrovčani nisu uveli praksu prisutnu u Veneciji gdje su brodovi bili obavezni voditi takozvane "plemiće galije" ili *balestriere della poppa*, koji su dobivali plaću i stjecali iskustvo u plovidbi i trgovini. No, s vremenom je vlada tražila sve već broj takvih na galijama, što je povećavalo troškove pa i postajalo opterećenje. Lane, Venice, 344-345, 382.

Odnos između državnoga nadzora i privatne trgovačke inicijative u dubrovačkome pomorstvu i brodogradnji počivao je na ravnojiesju oba čimbenika, što je omogućavalo uspon ljudi koji su u to bili uključeni. Ta fluidna kategorija između privatnoga i javnoga pomorskog poduzetništva obilježavala je i mletačko brodarstvo. Plovidbeni pothvati mogli su biti potpuno neovisni na privatnim brodovima, mogli su biti regulirana ili licencirana putovanja privatnim brodovima, putovanja na državnim brodovima licitiranima za privatnu uporabu ili izravni državni pothvat na državnim brodovima.⁸² Ovisno o prilici gradnju brodova su inicirali i vlada, ali i privatni naručitelji. Vlada je imala pravo regulirati proizvodnju brodova, a ponekad čak i njihove dimenzije, no osobito kada je riječ o trgovačkoj floti, privatna investicija oduvijek je bila vrlo bitan čimbenik u njezinoj izgradnji.⁸³ Sličan obrazac javno-privatnoga partnerstva nalazimo i u Dubrovniku. Vlasnički gledano, brodovi su uglavnom bili privatni, s time da su od davnina samo manji brodovi (i to vrlo rijetko) bili vlasništvo jednoga čovjeka. Obično su pripadali nekolicini suvlasnika, najčešće trojici ili četvorici, što zbog cijene, što zbog poslovnoga rizika. Suvlasnici su u velikoj većini bili Dubrovčani, a vrlo rijetko stranci.⁸⁴ Vlast je u svoje trgovačke i, prema potrebi, vojne pomorske poslove oduvijek rado uključivala i privatne poduzetnike s njihovim brodovima, poput spomenutoga Vlahe de Radoana, Tadije iz Firence, Angela Kačića ili Ostoje Krankovića. Snažna privatna inicijativa vidi se i, primjerice, iz popisa identificiranih sagrađenih brodova od 1300. do 1399. godine, koji spominje 34 broda, od kojih su u 31 slučaju vlasnici poznati i to većinom dubrovački vlastelini, a prema kraju stoljeća i novi građani.⁸⁵

Doduše, u kasnijim stoljećima u Veneciji je, u usporedbi s Dubrovnikom, znatno narastao utjecaj države na brodogradnju te na provedbu trgovačkih pomorskih ruta i poslova. Sustav plovidbenih trgovačkih konvoja sastavljenih od galija, takozvane *mude*, zauzeo je vodeću ulogu premda, dakako, mletačka trgovina nije počivala isključivo na njemu.⁸⁶ Galije su već od sredine 14. stoljeća bile građene isključivo u državnome Arsenalu. Većinom su bile u državnome vlasništvu te ih je vlada upućivala na određena trgovačka putovanja. Vlada je određivala rute, veličinu posade, a u mnogim slučajevima i cijenu vozarine. Ponekad su se oglašavale aukcije te je cijeli

⁸² Frederic C. Lane, "Venetian merchant galleys, 1300-1334: Private and communal operation", *Speculum* (1963): 179-205.

⁸³ Lane, *Venice*, 48.

⁸⁴ Tadić, "Organizacija dubrovačkog pomorstva," 64-68; Tadić, "O pomorstvu Dubrovnika", 171, 173.

⁸⁵ S. Vekarić, "O gradnji dubrovačkih brodova", 477, tablica 1.

⁸⁶ Lane, *Venice*, 70, 124-131, 132-133, 337-339.

posao bio dodijeljen ponuđaču s najvišom cijenom uz uvjet da ga je Senat prihvatio kao prikladnoga patrona lađe s prikladnim financijskim zaleđem. Privatnici su svoj udio zarade dobivali udruživanjem u društva koja bi financirala taj trgovački pothvat i put.⁸⁷ Svota koja bi se dobila na aukcijama bila je i dobar gospodarski indikator jer je zrcalila koliki su profit očekivali investitori.⁸⁸

U Dubrovniku su privatna inicijativa i kapital uloženi u vlasništvo brodova cijelo vrijeme bili ključni u organizaciji i uređenju brodogradnje, brodarstva i trgovačke plovidbe. Brodovi su se tijekom 14. stoljeća gradili na više mjesta u gradu, na obližnjim otocima, ali i u inozemstvu.⁸⁹ Vlada je, slično ostalim sredozemnim zemljama, poticala brodogradnju posebnim olakšicama i poticajima za one koji bi se obvezali izgraditi brod. Nagrade su ovisile o veličini odnosno nosivosti izgrađenoga broda te su bile izdašnije ako se radilo o velikim plovilima. Prema odredbi iz 1390. godine vlasnik subvencioniranoga broda (*patron*) morao je u roku od tri godine porinuti brod i trebao je jamčiti da ga neće prodati, darovati ili otuđiti barem za šest godina. Pored toga, vlasnici su bili obvezni od dana porinuća broda svake godine dovesti i jedan teret žita za općinu. Žito su trebali kupiti na svoj račun i rizik, a općina bi im refundirala troškove po prosječnoj cijeni žita s uračunatim troškovima.⁹⁰ Odredba Velikoga vijeća iz 1405. godine govori da je vlada - kada bi trgovci radi bolje zaštite od gusara zatražili dubrovačke ratne brodove, galije, galeote i brigantine za komercijalnu plovidbu u Veneciju ili Ankonu, uglavnom to i odobravalu, čak i zakonski regulirala. Posadu je potom regrutirao poduzetnik koji je sam trebao snositi sve troškove plovidbe.⁹¹

Premda je dubrovačka komunalna vlast normativno uređivala pomorstvo i pomorsku trgovinu, što svjedoče i ranije spomenute odredbe unesene u glavne zakonodavne zbirke, ta legislativna djelatnost nije bila osobito obilna. Čak bi se moglo zaključiti da je bila i dosta ograničena, osobito do sredine 15. stoljeća.⁹² Razlozi su mogli počivati u sveobuhvatnosti Sedme („pomorske“) knjige Statuta, u snazi običajnoga prava, ali

⁸⁷ Frederic C. Lane, "Family partnerships and joint ventures in the Venetian Republic," *The Journal of Economic History* 4, br. 2 (1944.): 187-188; Lane, *Venice*, 138-140, 339.

⁸⁸ Luciano Pezzolo, "The Venetian Economy", u: *A Companion to Venetian History, 1400-1797*, ed. Eric R. Dursteller (Leiden: Brill, 2013.), 262.

⁸⁹ Tadić, "Organizacija dubrovačkog pomorstva", 54-55; S. Vekarić, "O gradnji dubrovačkih brodova", 472; Luetić, *Brodari i pomorci*, 28.

⁹⁰ Nella Lonza i Zdravko Šundrica, *Odluke dubrovačkih vijeća 1390-1392* (Zagreb-Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 2005.), 101-103; S. Vekarić, "O gradnji dubrovačkih brodova", 470-471; Luetić, *Brodari i pomorci*, 22.

⁹¹ Branislav M. Nedeljković, ur., *Liber viridis* (Beograd: SANU, 1984.), c. 115; Krekić, "Ragusa (Dubrovnik) e il mare", 135.

⁹² Stulli, "Ordines artis nauticae", 200-202.

i utvrđenoj slobodi ugovaranja posla među partnerima. Vlasti nisu željele nametati stalne i krute norme u pomorstvu nego slobodu prepustiti ugovaranju i poduzetništvu. Tijekom 15. stoljeća niz je zakona donesen na određeni vremenski period (tri ili pet godina) s mogućnošću promjena po isteku toga roka. Očito se, kako je istaknuo Bernard Stulli, „neki pomorskopravni odnosi nisu htjeli uopće izričito niti normirati, da se ne bi sputavao dinamičan razvoj pomorstva s njegovim često promjenjivim uvjetima, zakonima koji se ipak teško mijenjaju, a u težnji da se pomorstvu da što više zamaha.“⁹³ U tako postavljenim okvirima, u okrilju komunalne potpore trgovačkoj plovidbi, s velikim mogućnostima koje je sa sobom nosila rascvjetala sredozemna trgovina 15. i 16. stoljeća te njome akumuliran kapital sasvim je razumljivo da su ambiciozni dubrovački građanski poduzetnici uspješno iskoristili pomorstvo kao još jedan, premda ne i jedini, put osobnoga i staleškoga prohibitka.

Vještina trgovine i vještina plovidbe – putevi uspona dubrovačkog kasnosrednjovjekovnog građanstva

Koliko im je to uspijevalo, nazire se i u riječima Filipa Diversija, koji 1440. godine piše da se „plemići i mnogi pučani kupaju u obilju velikog bogatstva“ te da se „rijetki, naime, trgovci bogatiji od njih nahode u mnogim gradovima“.⁹⁴ Među onima koji su se, po Diversijevim riječima, „kupali u obilju bogatstva“ nedvojbeno su bili i članovi antuninskoga roda Kotrulj.⁹⁵ Upravo se na njihovome primjeru pokazuje koliko je s umijećem trgovine bilo čvrsto povezano i umijeće plovidbe. Najpoznatiji izdanak roda Benedikt Kotrulj (1416.-1469.) godine 1464. jezgrovito je sažeo čvrstu simbiozu plovidbe, trgovine i države na Sredozemlju u 15. stoljeću opisujući plovidbi riječima: „*Ova vještina u punoj mjeri je potrebna i za trgovinu i za obavljanje državnih poslova i za život je najprikladnija, čega uopće ne bi bilo da nema plovidbe*“.⁹⁶ Premda je te riječi uputio mletačkome duždu i Senatu, a ne svome rodnome gradu Dubrovniku, napisane iz pera velikoga dubrovačkog trgovca i humanističkoga pisca izvrsno ocrtavaju životnu važnost plovidbe kako za Veneciju, tako i za njegov rodni kraj.

Nekoliko generacija iz roda Kotrulja - djed Rusko, otac Jakov i stric Ivan te Benedikt i njegova braća - nosilo je znatan dio dubrovačke trgovine tijekom 15. stoljeća. Ujedno, njihovi poslovni pothvati zrcalili su njezinu cjelovitost, u kojoj su i kopno i more ima-

⁹³ Stulli, "Ordines artis nauticae", 202.

⁹⁴ De Diversis, *Opis*, 72, 85.

⁹⁵ VGA, f. 136-140; Nenad Vekarić, "Dubrovački rod Kotrulj," u: *Dubrovačanin Benedikt Kotruljević: hrvatski i svjetski ekonomist XV. stoljeća* ed. Vladimir Stipetić (Zagreb: HAZU i Hrvatski računovođa, 1996.), 33-52.

⁹⁶ Kotruljević, *O plovidbi*, 21.

li jednaku važnost. Primjerice, već letimični podaci o trgovačkim poslovima prvoga Kotrulja upisanoga u matrikulu – Ruska⁹⁷ to i potvrđuju. Godine 1387. prema Foči u Bosni neki Vlasi prevoze njegovu robu.⁹⁸ Godine 1395., pak, dubrovačke mu vlasti iznajmljuju jedan općinski brigantin za njegove trgovačke potrebe pod istim uvjetima pod kojima su nešto ranije isti brod unajmili i vlastelinima Nikoli Gonduli i Mati Gradi. Iz vrela se saznaje da je brod trebao otploviti u Veneciju prevozeći srebro, a odande donijeti drugu trgovačku robu, ponajprije tkanine.⁹⁹ Kotrulji su bili uključeni u trgovinu žitom i trgovinu sirovinama iz zaleđa, a od prve četvrtine 15. stoljeća i u sukarnstvo - uz neprekidnu usmjerenost prema moru i plovidbi.¹⁰⁰ Jakov Kotrulj, Benediktov otac, posjedovao je karaku, a uz vrlo uspješnu komercijalnu mrežu uspostavio je i za dubrovačku komunu važne prekomorske kontakte s napuljskim dvorom. Isposlovaio je 1429. godine trgovinske povlastice Dubrovčanima po zemljama kraljice Ivane II. kao i pravo imenovanja konzula u Kraljevini Siciliji.¹⁰¹ Time je upravo antunin Jakov dao snažan biljeg razgranatoj konzularnoj mreži u južnoj Italiji, prostoru koji je stoljećima bio odredište brojnih dubrovačkih pomoraca i trgovaca.¹⁰²

Taj je put još uspješnije nastavio njegov sin Benedikt.¹⁰³ Uspinjući se u trgovačkoj, ali i diplomatskoj karijeri, Benedikt je sam mnogo plovio te spominje „tolike brojne i raznovrsne plovidbe“ koje je iskusio kao i „neprestane prelaskе preko mora koje je trebalo preploviti“.¹⁰⁴ Pored poznavanja dalmatinske obale izrijekom spominje i putovanja na Siciliju, u Pugliju, Đenovu, Ankonu, Manfredoniju, Napulj, Brindisi i

⁹⁷ DAD, *Matrikula antunina*, f. 90.

⁹⁸ Desanka Kovačević, *Trgovina u srednjovjekovnoj Bosni* (Sarajevo: Naučno društvo NR Bosne i Hercegovine, 1961.), 159.

⁹⁹ Lonza, ur., *Odluke dubrovačkih vijeća 1395-1397*, 287, 304.

¹⁰⁰ Zdenka Janeković Römer, "Benedikt Kotrulj: U potrazi za savršenim trgovcem" u: *Libro del arte dela mercatura = Knjiga o vještini trgovanja*, ed. Zdenka Janeković Römer (Dubrovnik - Zagreb: Zavod za povijesne znanosti HAZU i Hrvatski računovođa, 2009.), 36; Krekić, "Le port de Dubrovnik", 665.

¹⁰¹ Jovan Radonić, *Dubrovačka akta i povelje I/1* (Beograd: SKA, 1934.), 299; Janeković Römer, "Benedikt Kotrulj," 39.

¹⁰² O dubrovačkoj konzularnoj mreži na ovome prostoru vidi: Ilija Mitić, „Dubrovački konzularni predstavnici na Siciliji od kraja XIV do početka XIX stoljeća“, *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest* 16 (1983.): 97-108.

¹⁰³ Opširnije o Benediktovu životnom putu i poslovnim pothvatima u: Janeković Römer, "Benedikt Kotrulj," 15-111 te u referencama citiranima u: Piero Falchetta, "Benedetto Cotrugli et son traite *De Navigatione* (1464-1465)", *The Historical Review* 9 (2012.): 55, bilješka 11. Vidi i: Luca Boschetto, "Tra Firenze e Napoli. Nuove testimonianze sul mercante-umanista," *Archivio storico italiano* 163 (2005.): 687-715; Luca Boschetto, "Il primo viaggio fiorentino di Benedetto Cotrugli: nuove testimonianze biografiche e una riconsiderazione de Il libro dell'arte di mercatura" u: *Custodi della tradizione e avanguardie del nuovo sulle sponde dell'Adriatico. Libri e biblioteche, collezionismo, scambi culturali e scientifici, scritture di viaggio fra Quattrocento e Novecento*, ed. Luisa Avellini i Nicola D'Antuono (Bologna: Clueb, 2006), 133-163.

¹⁰⁴ Kotruljević, *O plovidbi*, 21.

Veneciju. Putovao je i kopnom i zaleđem, što se vidi iz *Knjige o vještini trgovanja* te hvali putovanja, upoznavanje mnogih zemalja i običaja.¹⁰⁵

Spominjući Kotrulja, nameće se i jedna zanimljivost. Naime, prije više desetljeća Frederic Lane uočio je zanimljivu paralelu da su se temeljne spoznaje o računskoj navigaciji razvile u isto vrijeme pa otprilike i na istome mjestu kao jedno drugo vršno postignuće matematičkoga mišljenja – dvostruko knjigovodstvo.¹⁰⁶ Lane nije šire elaborirao tu tvrdnju, no pritom se gotovo samo, kao najbolja potvrda napisanoga, nameće ime Benedikta Kotrulja. Upravo je taj dubrovački građanin i antunin *de facto* personificirao simbiozu trgovine i pomorstva. Ostavio je dva djela koja to svjedoče – poznatu *Knjigu o umijeću trgovanja* (*Libro del arte della mercatura e del mercante perfetto*, 1458.) i spis *O plovidbi* (*De navigatione*, 1464.).¹⁰⁷ Za obje se obje knjige drži da su među prvima (ako ne i prve) knjige napisane o tim temama, svaka u svome području. Istovremeno, one potvrđuju i Laneovu opasku o paralelnome razvoju spoznaja o računskoj navigaciji i dvostrukome knjigovodstvu. Svrha traktata o plovidbi bila je poučiti trgovce i druge kojima je to umijeće bilo potrebno. Napisao ga je u vremenu kada se pojavilo još nekoliko djela s tematikom plovidbe u okviru nastanka spisateljskoga trenda o pomorstvu.¹⁰⁸ Sustavno je opisao sredozemne obale s oznakama udaljenosti i položaja luka. Opisao je tehniku plovidbe, ulogu svih članova posade i potrebne vrline koje su trebali imati, različite tipove plovila koje je poznavao¹⁰⁹ kao i vanjske, meteorološke i astronomske okolnosti plovidbe. Pored opisa i teoretske poduke o plovidbi djelo je zanimljivo i po ilustrativnome materijalu koji ga je trebao pratiti. Uz crtež ruže vjetrova i veslačke klupe u tekstu su bile predviđene i karta svijeta (*mappamundi*) i mjesečeve tablice. Koliko je Kotrulj cijenio vještinu plovidbe, pokazuje i njegovo izjednačavanje mornara s vitezom riječima: „*Budući da sada kanim raspraviti o umijeću plovidbe, a riječ je o pomorskoj i toliko dostojnoj vještini da se*

¹⁰⁵ Kotruljević, *O plovidbi*, 21, 57, 81, 85, 87, 109, 117, 143, 125; Janeković Römer, "Benedikt Kotrulj", 31-32.

¹⁰⁶ Lane, *Venice*, 120. Na ovome mjestu uputila bih i na panoramske usporedbe o navigaciji u širem sredozemnom kontekstu u: Braudel, *Strukture svakidašnjice*, 434-448.

¹⁰⁷ Darko Novaković, "Novopronađeni rukopis Benedikta Kotruljevića," u: *Dubrovačanin Benedikt Kotruljević*, ed. Vladimir Stipetić (Zagreb: HAZU i Hrvatski računovođa, 1996.), 19-32, osobito 21, bilješka 9.

¹⁰⁸ Falchetta o važnosti Kotruljeva rukopisa piše: „*Je suis, en effet, convaincu que le traité De navigatione non non seulement représente un point de jonction d'une importance capitale pour la compréhension du passage de la culture médiévale à celle de l'Humanisme dans ce domaine, mais surtout incarne l'effort entrepris par son auteur afin de promouvoir –si je puis dire– l'ensemble des connaissances traditionnelles des marins et obtenir que celles-ci fussent mieux considérées sur le plan culturel en formant, quasiment, une "science" nautique.*“ Falchetta, "Benedetto Cotrugli", 55. O sličnim pomorskim traktatima vidi: Falchetta, "Benedetto Cotrugli", 53-54.

¹⁰⁹ Raščelambu tipova brodova koje Kotrulj spominje vidi u: Davor Balić, "Vrste plovila u Kotruljevićevo udžbeniku plovidbe", *Metodički ogledi* 17, br. 1-2 (2010.): 61-86.

*istinskoga i dobroga mornara s punim pravom može nazvati vitezom (...)*¹¹⁰ Pisao je to imajući na umu i vlastito neugodno iskustvo prilikom jednoga putovanja brodom, koje je doživio prilično dramatično. Prisjeća se nesposobnosti i neznanja mornara na tome putu ne libeći se nazvati ih „nevještim krvnicima“, „neotesanim propalicama“, nesposobnima u navigaciji, ali i običnome računanju.¹¹¹ Potaknut time sročio je djelo koje se smatra među prvima, ako ne i prvi, navigacijski priručnik na svijetu - svojevrsna enciklopedija umijeća plovidbe.¹¹²

Zasad su poznata dva sačuvana rukopisna prijepisa, oba pohranjena u zbirkama starih rukopisa sveučilišnih knjižnica Yale i Pennsylvania u SAD-u.¹¹³ Nažalost, u oba nedostaje *mappamundi* na koju se u tekstu upućuje da je izrađena prema Ptolemejevu modelu i koja „nas uči ploviti po moru i ne dopušta nam da lutamo“.¹¹⁴ Za nju je u oba rukopisa namjerno ostavljeno mjesto. Dodavanje takve karte svijeta davalo je djelu dodatnu širinu i autoritarnost. Kartu je, po svemu sudeći, i Kotrulj posudio ili kopirao iz nekoga drugog izvora, što je bila uobičajena praksa.¹¹⁵ Unatoč prazninama u sačuvanim rukopisima u djelu *De navigatione* ona je, čini se, nedavno ipak identificirana (i to čak u tri primjerka) u rukopisima drugih djela – jedna koja je izvorno iz nekoga rukopisa Kotruljeva djela, a druge dvije vjerojatno kopirane po karti iz Kotruljeva spisa. Prva je dosad neproučavana *mappamundi*, koja je bila naknadno dodana početku (fol. 2v) prijepisa djela *Historiarum Philippicarum libri XLIV* rimskoga povjesničara Justina, a koji se čuva u vatikanskoj Apostolskoj knjižnici pod signaturom MS. Ottob. lat. 1417. Mapa je okružena popisom provincija identičnih

¹¹⁰ *“Havendo mo ad tractare dell’arte del navigare, la quale è maritima e tanto digna che meritamente lo vero et bon marinaro se pò chiamare cavaliere”*. Kotruljević, *O plovidbi*, 22-23.

¹¹¹ Kotruljević, *O plovidbi*, 21.

¹¹² Novaković, "Novopronađeni rukopis", 24, 31; Falchetta, "Benedetto Cotrugli", 55.

¹¹³ Yale University Library, Beinecke MS 557 (dostupno u digitalnome obliku na poveznici: <http://brbl-dl.library.yale.edu/vufind/Record/3433876>) te University of Pennsylvania Library, The Lawrence J. Schoenberg Collection of Manuscripts, MS LJS 473 (dostupno u digitalnome obliku na poveznici: http://dla.library.upenn.edu/dla/medren/detail.html?id=MEDREN_4844091, a djelo je tamo indeksirano pod nazivom *L’arte del navigare*). Djelo je prevedeno na hrvatski jezik u izdanju: Kotruljević, *O plovidbi* i to prema rukopisu iz knjižnice Sveučilišta Yale. Napomenula bih da se u hrvatskome izdanju, a posljedično i u raspravama koje se temelje na njemu, ne spominje rukopis čuvan u zbirci Schoenberg iz knjižnice Sveučilišta Pennsylvania, za razliku od kritičkog izdanja koje je priredio Piero Falchetta u: Piero Falchetta, "Il trattato De navigatione di Benedetto Cotrugli (1464-1465). Edizione commentata del ms. Schoenberg 473 con il testo del ms. 557 di Yale", *Studi veneziani* LVII (2009.): 1-334. U trenutku otkrivanja rukopisa hrvatskoj javnosti smatralo se da se radi o tada jedinom poznatom tekstu Kotruljeve rasprave. Novaković, "Novopronađeni rukopis", 20. Vidi i: Chet Van Duzer, "Benedetto Cotrugli's Lost Mappamundi Found—Three Times" *Imago Mundi: The International Journal for the History of Cartography* 65, br. 1 (2013.): 2

¹¹⁴ „(...) *et describe lo mappamundo, done nui havimo la cartha dello navigare la qual ci 'nsegna lo andar per mare et non ci lassa errare*.“ Kotruljević, *O plovidbi*, 216; Balić, "Vrste plovila", 68.

¹¹⁵ Van Duzer, "Benedetto Cotrugli's Lost Mappamundi", 6,7.

onima u Kotruljevu djelu tako da Chet Van Duzer smatra da je ta karta sigurno bila izvađena iz rukopisa Kotruljeva traktata.¹¹⁶ Druga je *mappamundi* u jednome rukopisu djela Cristofora Buondelmontija *Liber insularum archipelagi* (i to jedinome od sačuvana 64 primjerka koji je ilustriran kartama), a čuva se u berlinskoj Staatsbibliothek, Preussischer Kulturbesitz pod signaturom MS. Hamilton 108, fol. 81r, a izvor za ovu kartu dosada nije imao identifikaciju. Treća neproučavana karta nalazi se u rukopisu *Ad Illustrissimum religiosissimumque Portugalliae regem Emanuelelem Iohannis Francisci Poggii Florentini Panegiricus* u Biblioteci Medicea Laurenziana u Firenci, signatura MS. Ashburnham 1077, fol. 4v. Autor ovoga spisa jest Giovanni Francesco Poggio Bracciolini (1447.-1522.), sin istoimenoga znamenitog renesansnog učenjaka. Ove dvije potonje mape vrlo su slične onoj prvoj (vatikanskoj) te Van Duzer drži da su one bile kopirane iz *mappamundi* Kotruljeva djela.¹¹⁷

Sve ovo svjedoči da je dubrovački antunin napisao ne samo jedan od prvih navigacijskih priručnika u svijetu, nego da je u njega uključio i kartu koja je također ostavila utjecaj u povijesti kartografije.

Na leđima dupina, uz božicu Fortunu: *cives Ragusini* kao nositelji dubrovačkog pomorstva u 16. stoljeću

Rod Kotrulja po muškoj je liniji izumro 1561. godine,¹¹⁸ upravo u trenutku kada je dubrovačko pomorstvo dosizalo svoje najveće vrhunce. To je stoljeće obilježeno i čestim ratovima između koalicije kršćanske i osmanske vojske na Sredozemlju, što je u znatnoj mjeri određivalo i trgovačko-pomorske tijekove na tome prostoru. S obzirom na tributarni odnos Dubrovnika prema Visokoj porti od 1458. godine, dubrovački su vlastodršci, pa tako i brodovi, barem teoretski izbjegavali uključivanje u ratne sukobe nastojeći ploviti Sredozemljem prije svega s komercijalnim ciljevima.¹¹⁹ Osmanska ek-

¹¹⁶ Također, čini se da karta nije sasvim slijedila Ptolemejev model, kako je najavio Kotrulj, nego je bila bliža suvremenim kasnosrednjovjekovnim kartama svijeta, koje su već odstupale od Ptolemeja svjesne njegova „raskoraka s realnošću“. Van Duzer, "Benedetto Cotrugli's Lost Mappamundi", 6; Kozličić, *Kartografski spomenici*, 39-40.

¹¹⁷ Van Duzer, "Benedetto Cotrugli's Lost Mappamundi", 1-14, osobito 6-7 i bilješke 40, 45, 46, 49. U članku se donose i reprodukcije sve tri karte.

¹¹⁸ Po ženskoj liniji rod je izumro vjerojatno 1607. godine. Detaljnije: Vekarić, „Rod Kotrulj“, 34.

¹¹⁹ U stvarnosti su dubrovački brodovi ipak bili sudionici pomorskih bitki u floti kršćanske vojske prema službeno ne pod stijegom Sv. Vlaha. Ponekad su teško nastradali kao 1541. godine u porazu kršćanskoga brodovlja kod Alžira, a ponekad su, makar kao unajmljena logistička potpora iz pozadine, bili dijelom velike pobjede Svete lige, kao u bici kod Lepanta 1571. godine. Giacomo di Pietro Luccari, *Copioso ristretto degli annali di Ragusa* (Dubrovnik: Presso Andrea Trevisan, 1790), 239; Jorjo Tadić, *Španija i Dubrovnik u XVI veku* (Beograd. Grafički zavod Slavija, 1932.), 74-75; Slavica Stojan, "Trista vica udovica": Iz lopudske svakodnevice u drugoj polovici 16. stoljeća", *Anali Zavoda*

spanzija utjecala je na poremećaj u plovidbi i trgovini, prije svega za Mlečane. Koncem 15. stoljeća njihove plovidbene rute povremeno postaju kraće, a velike trgovačke galije šalju se u ratove kao ratna flota. Na zapadnoj strani Sredozemlja od početka 16. stoljeća ratovi oko Kambrejske odnosno Svete lige također limitiraju mletačku plovidbu. No, nisu samo osmanski ili drugi sredozemni čimbenici utjecali na sredozemnu plovidbu, njezin opseg i na snagu ili slabost mornarice glavnih flota. Osim političkih okolnosti plovidbu obilježavaju i nova zemljopisna otkrića, a možda su još i važnije bile tehnološke prilike - poput vrsta brodova koji se koriste, gospodarske prilike - poput raspoloživosti brodograđevnoga materijala ili neke druge remetilačke okolnosti - poput stalnih gusarskih prijetnji. Sve je to utjecalo i na cijenu vozarine, a samim time i na cijenu ukupnoga trgovačkog posla i mogućnosti zarade. U novim uvjetima plovidbe velike i skupe mletačke galije pokazale su se sve nezahvalnijima za trgovačke poslove,¹²⁰ a angažiranost sredozemnih flota u brojnim ratnim operacijama nudila je, s druge strane, upravo Dubrovčanima priliku i dobre mogućnosti u trgovačkoj plovidbi i stjecanju profita iz nje. Kao vješti i iskusni trgovci i brodograditelji, s agilnim brodovima i dobrom pristupom zalihama drva za njihovu gradnju iz područja Gargana u Apuliji,¹²¹ bez troškova opremanja skupih ratnih pohoda i s konkurentnim cijenama vozarine spretno su uskočili u široku sredozemnu trgovačku plovidbu 16. stoljeća. Već 1485. godine Mlečani su se, uz ponešto teatralne dramatičnosti o propadanju grada, žalili da „otprije nekoliko godina mletačko je brodogradništvo mnogo oslabilo i svakoga dana sve više slabi. Glavni je uzrok tome množenje stranih brodova, a osobito dubrovačkih, jer Dubrovčani, premda imaju veliki broj brodova, i nadalje mnogo grade zbog različitih pogodnosti što se tiče drva,

za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku 45 (2007.): 206; Josip Lučić, "Utjecaj Lepantske bitke na dubrovačko pomorstvo", *Adriatica maritima Zavoda za povijesne znanosti u Zadru* 1 (1974): 201-210; Vinko Foretić, "Korčula, Dubrovnik, Boka Kotorska i Lepantska bitka", *Adriatica maritima Zavoda za povijesne znanosti u Zadru* 1 (1974.): 175-176; Ničetić, "Galije trireme", 19; Klemen Pust, "Defending the Christian Faith With Our Blood The Battle of Lepanto (1571) and the Venetian Eastern Adriatic: Impact of a Global Conflict on the Mediterranean Periphery" u: *5th Annual International Conference on Mediterranean Studies 4-7 April 2012* (Atena, Grčka: 2012.), 2 -19 (dostupno na: https://www.academia.edu/1514254/The_Battle_of_Lepanto_1571_and_the_Venetian_Eastern_Adriatic_Impact_of_a_Global_Conflict_on_the_Mediterranean_Periphery); Krešimir Kužić, *Hrvatska obala u putopisima njemačkih hodočasnika XIV.-XVII. st.: opora - vinorodna - kršćanska* (Split: Književni krug, 2013.), 140-155.

¹²⁰ Lane, *Venice*, 351-352, 377-378; Pezzolo, "The Venetian Economy", 263.

¹²¹ O dubrovačkoj pristupačnoj opskrbi drvom iz Gargana, hvaleći pritom dubrovačke brodograditelje, piše i Bartolomeo Crescentio u djelu *Nautica mediterranea* („La materia delle Galee si trova in moltissimi boschi intorno a' lidi d' Italia di quella de' Galeoni et Navi, stimano più perfetta i naviganti Ragusei quella, che si taglia nel monte Sant' Angelo di Puglia“). Bartolomeo Crescenzo, *Nautica mediterranea: nella quale si mostra la fabrica delle galee galeazze, e galeoni con tutti lor armamenti, ufficii et ordini et il modo di far vogar una galea a tutti transiti del mar con solo vinti remier* (Rim: appresso Bonfadino, 1607), 4 (Bibliothèque nationale de France, dostupno na: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k51038x/f12.image>); Luetić, "Dubrovački galijun", 133. Usporedi i: Lane, *Venice*, 379.

željeza i mornara, a to nama (Mlečanima) donosi veliku štetu i razlog je propadanja našega grada.¹²² A u Dubrovniku su vijećnici u Velikome vijeću 1507. godine sigurno sa zadovoljstvom konstatirali da se „Božjom milošću, dubrovačka mornarica povećala i plovidba prosperirala.“¹²³ Primijetio je to i Paladije Fusco u svome *Opisu obale Ilirika*, tiskanome u Rimu 1540. godine, u kojemu bilježi da „(...) nema tako zabitna i došljacima tako nepristupačna dijela Europe gdje nećeš naići na Dubrovčane kako trguju.“¹²⁴

Nakon što su se u 14. i 15. stoljeću gradili brodovi manje i srednje nosivosti do četiristo kola (oko 640 tona), poput koke, u 16. stoljeću iz dubrovačkih brodogradilišta, prije svega onoga državnog podignutog 1525. godine, bivaju porinuti sve veći brodovi. Bile su to karake, nave i galijuni do tisuću kola (oko 1600 tona) nosivosti pa i više. Prema nekim procjenama dubrovačka je trgovačka mornarica četrdesetih godina 16. stoljeća imala oko 130 brodova s ukupnom nosivosti oko 15.200 kola (24320 tona), a na vrhuncu šezdesetih i sedamdesetih godina 16. stoljeća flota je brojila oko 180 jedrenjaka s nosivošću od 35.000 kola (odnosno oko 56.000 tona).¹²⁵ Uz nosivost je ubrzano rasla i vrijednost mornarice te su još uvijek aktualne procjene da je četrdesetih godina toga stoljeća u nju bilo investirano oko dvjesto tisuća dukata, sedamdesetih godina oko sedamsto tisuća dukata, a koncem 16. stoljeća oko 675.000 dukata.¹²⁶ Prema kraju stoljeća, zbog raznih čimbenika, broj i snaga mornarice opadali su, što pokazuje i jedini sačuvani cjeloviti popis brodova iz toga stoljeća, onaj iz 1599. godine. Zahvaljujući njemu poznato je da je sredinom te godine Dubrovnik u opremi imao 52 jedrenjaka duge plovidbe (brodova većih od stotinu kola, odnosno oko 161 tona) s ukupno 20.720 kola nosivosti (oko 33.120 tona).¹²⁷ Pridružujući tome broju i brodove manje nosivosti, Stjepan Vekarić došao je do procjene da je dubrovačka flota imala tada ukupnu nosivost oko 23.720 kola (oko 37.925 tona), što je bilo oko deset tisuća kola manje u odnosu na razdoblje sedamdesetih i osamdesetih godina toga stoljeća.¹²⁸

Navedene procjene starije historiografije još su aktualne premda mi se čini da ipak raspoložemo s premalo kvantitativnih analiza da bismo čvrsto mogli zaključiti da

¹²² Citirano prema: Luetić, *Brodari i pomorci*, 38.

¹²³ „(...) *quod attenta temporis satis bona conditione quod Dei clementia navigia nostra multiplicata sunt et navigatio aucta et in dies augetur (...)*“. *Liber croceus*, c. 193; Krekić, "Ragusa (Dubrovnik) e il mare", 138.

¹²⁴ Fusco, *Opis obale Ilirika*, 104-105.

¹²⁵ Tadić, "O društvenoj strukturi", 557; Luetić, "Dva priloga", 136; Krekić, "Ragusa (Dubrovnik) e il mare", 151.

¹²⁶ Tadić, "Organizacija dubrovačkog pomorstva", 82; Tadić, "O pomorstvu Dubrovnika", 179-181.

¹²⁷ S. Vekarić, "Dubrovačka trgovačka flota", 427.

¹²⁸ S. Vekarić, "Dubrovačka trgovačka flota", 430.

je dubrovačka trgovačka flota po snazi i vrijednosti u to vrijeme bila istovjetna ili čak nadmoćnija mletačkoj, đenovješkoj ili marsejskoj.¹²⁹ Bez sumnje, dubrovačka je trgovina višestruko ojačala upravo u vrijeme dva glavna rata kršćanske koalicije protiv osmanske vojske. Procjenjuje se da je tijekom rata od 1538. do 1540. godine osnažila za tri do četiri puta, a za vrijeme rata od 1570. do 1573. godine porasla je čak za šest do sedam puta.¹³⁰ S druge strane, također nema dvojbe da je tijekom tih desetljeća pomorska trgovina Serenissime doista prolazila kroz turbulentna razdoblja, uvjetovana raznim čimbenicima – od ratova, gusarskih napada pa do tehnološkog zaostajanja u brodogradnji za engleskim ili nizozemskim konkurentima.¹³¹ Sve je to sa sobom donosilo povremene oscilacije, gubitke i restrukturiranja. Postupno je napuštan stoljetni sustav trgovačkih konvoja na državnim galijama te je 1569. godine po posljednji put prema Bejrutu zaplovio takav konvoj. Prijevoz su u potpunosti preuzeli veliki jedrenjaci, koji su i ranije, gledano prema nosivosti, činili glavninu mletačke trgovačke flote.¹³² Međutim, ta kriza nije istovremeno značila i pad mletačke trgovačke mornarice. Sredinom 16. stoljeća, prema procjenama, Mlečani su imali 37 brodova s nosivošću većom od 240 tona, od kojih je jedanaest bilo s nosivošću između šesto i devetsto tona te se upravo razdoblje šezdesetih godina također smatra vrhuncem mletačke trgovačke mornarice.¹³³

Dubrovačka vlada i vlastela bili su i u 16. stoljeću aktivno uključeni u pomorske komercijalne djelatnosti, što je, dakako, i razumljivo jer se radilo o najpropulzivnijoj gospodarskog grani. Dovoljno je spomenuti intenzivnu zakonodavnu aktivnost, koja je obilježila prvu polovicu toga stoljeća. Ona svjedoči o maksimalnoj pozornosti koju je država poklanjala pomorstvu i želji za pojačanim nadzorom nad tim, tada najpro-

¹²⁹ Nicholas Mirkovich, „Ragusa and the Portuguese Spice Trade“, *Slavonic and East European Review. American Series*, 2 (1) (1943): 175; Luetić, *Brodari i pomorci*, 41.

¹³⁰ Lučić, „Utjecaj Lepantske bitke“, 207.

¹³¹ Alberto Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice, 1580-1615* (Los Angeles: University of California Press, 1967.), 89-109.

¹³² Pezzolo, „The Venetian Economy“, 263

¹³³ Pezzolo, „The Venetian Economy“, 263; Lane, *Venice*, 381. Slijedom toga, dodala bih da je teško odrediti i uspoređivati stvarnu vrijednost dubrovačke flote u 16. stoljeću s mletačkom ili nekom drugom jer je ona - pored nosivosti i veličine brodova - ovisila i o čitavome nizu drugih čimbenika (kretanju cijena, vrijednosti novca, operabilnosti broda i slično) koji, barem u dubrovačkome slučaju, još čekaju sustavnije analize. Konačno, da bismo došli do preciznijih podataka koji bi doista omogućili kvalitetnu usporedbu, trebali bismo odgovoriti i na pitanje što se smatralo „dubrovačkim brodom“ – brod koji je plovio pod dubrovačkom zastavom bez obzira na to tko je bio kapetan i tko su bili vlasnici, brod kojemu je kapetan bio Dubrovčanin, brod kojemu je kapetan stranac, a vlasnici dijelom ili u potpunosti Dubrovčani ili pak brod kojemu su vlasnici Dubrovčani, a plovi pod stranom zastavom? Stoga bih ovom prilikom pitanje stvarne snage dubrovačke trgovačke mornarice na njezinome vrhuncu u 16. stoljeću ipak ostavila otvorenim, a za sugestije oko ovih razmišljanja zahvaljujem kolegici Domagoju Maduniću.

fitabilnijim, segmentom gospodarskoga života. Brodovi - i to „*omnes naves nationis nostrae*“ - popisivali su se „prema običaju“, kako proizlazi iz jedne odluke Maloga vijeća iz 1566. godine.¹³⁴ Vlasti su nastojale organizirati i urediti pomorsko-pravne i brodograđevne odnose počevši od donošenja novoga pomorskog reda (1511. godine), preseljenja državnoga brodograđilišta na prikladniji prostor u Gružu, centraliziranja brodograđevne djelatnosti (1525. godine), donošenja opsežnoga pomorskog zakona 1535. godine pa sve do pravnoga reguliranja pomorskoga osiguranja (1568. godine).¹³⁵ Valja podsjetiti i na spomenutu obvezu iz 1462. godine po kojoj se na brodu morao nalaziti pisar vlastelin s jedne strane kako bi stjecao praktična iskustva, ali i nedvojbeno zato da vlasti imaju uvid u promet i trgovinu.

No, trgovinsko-pomorski uzlet tijekom 16. stoljeća velikim su dijelom na svojim brodovima nosili imućni građanski veletrgovci. Valovi uspjeha i blagostanja zapljuskivali su ne samo državu i njezinu blagajnu, nego možda još i više građane, dubrovačke *cittadine* okupljene u dvjema vodećim gradskim bratovštinama - starijoj antuninskoj i nešto mlađoj lazarinskoj (utemeljenoj 1531. godine). Nastavljali su tako trend započet još u 15. stoljeću, a vidljiv, primjerice, i u omjeru udjela vlastele i građana u iznosima kreditne trgovine, koji je čitavo vrijeme odmicao u korist novoga građanstva.¹³⁶ Primjetno je to i na drugim razinama, poput one da se početkom stoljeća još bilježe patroni iz vlasteoskih redova, dočim se prema kraju stoljeća spominju svega tri do četiri kapetana plemića.¹³⁷ U spomenutom popisu pedesetak brodova iz 1599. godine gotovo da se i ne spominju vlastelini kao njihovi vlasnici odnosno patroni;

¹³⁴ DAD, *Acta Consilii Minoris*, sv. 48, f. 52'; Krekić, "Ragusa (Dubrovnik) e il mare", 147

¹³⁵ *Liber croceus*, c. 214 (17. 3. 1511.), c. 228 (14. 7. 1516), c. 253 (14. 12. 1535), c. 285 (5. 3. 1568.); Tadić, "Organizacija dubrovačkog pomorstva", 55-57; Tadić, "O pomorstvu Dubrovnika", 174-175; Stulli, "Ordines artis nauticae", 208-221, 218-220; Krekić, "Ragusa (Dubrovnik) e il mare", 139-142, 144-146.

¹³⁶ To, primjerice, potvrđuju i kvantitativni podaci o dubrovačkoj kreditnoj trgovini koje je donio Ignacij Voje. Tako je godine 1368. vlastela nadzirala oko 88% kreditnih poslova, stranci svega 1,2%, a ostatak domaći građani. Međutim, već 1380. godine udio vlastele smanjio se na 73%, stranci su sudjelovali sa zanemarivih 0,09%, što znači da je domaće građanstvo doseglo udio od oko 25%, to jest četvrtine dubrovačke kreditne trgovine. Prema kraju 14. stoljeća omjer je pokazivao još veći uspon građanstva. Vlastela je i dalje kontrolirala većinu kredita (67,5%). Međutim, stranci su ponovno ojačali (4,5%) kao i domaće građanstvo (oko 30%). U najintenzivnijemu razdoblju dubrovačke kreditne trgovine (od 1418. do 1449) dogodila se i bitna promjena u strukturi vjerovnika. Udio vlastele sve se više smanjivao, udio stranaca iznova jačao, ali su oni zajedno držali sve manji ukupni postotak. Oko 1430. godine vlastela je kreditirala oko 51%, stranci oko 12%, dok su domaći građani, kao vjerovnici, kontinuirano zauzimali sve veći udio. Oko 1440. godine zajednički udio vlastele i stranaca iznosio je jedva šezdeset posto, od čega je vlasteli pripadalo samo 36%, a strancima 23-25%. Sve ostalo, to jest oko četrdeset posto, pripadalo je domaćemu građanstvu. Taj se trend nastavio i u idućim desetljećima 15. stoljeća. Ignacij Voje, *Kreditna trgovina u srednjovjekovnom Dubrovniku* (Sarajevo: Akademija nauka i umetnosti Bosne i Hercegovine, 1976.), 224, 238, 247-248.

¹³⁷ Tadić, "O pomorstvu Dubrovnika", 176.

tek ih se pet izričito spominje uz plemiće iz rodova Basilio, Ragnina, Cerva, Gethaldi i Bobalio.¹³⁸ Serafino Razzi godine 1595. bilježi da „plemići uglavnom žive od svojih prihoda i od zarade koja im dolazi od udjela na brodovima“. Primijetio je da se još bave trgovinom, ali i da su građani vlasnici brodova, koji također drže trgovine u raznim talijanskim gradovima. Uočio je i da građani „osobno idu trgovati po tuđim krajevima, što plemići tek iznimno čine“¹³⁹

Povlačenje vlastele iz aktivne trgovine i plovidbe odvija se tijekom čitavoga 16. stoljeća, a radi se o procesu karakterističnom i za vladajuću elitu drugih sredozemnih gradova. Mijenjao se socijalni profil glavnih protagonista prekomorske trgovine i vlastela više ne bira rizičnu i prevrtljivu trgovačku sudbinu nego se radije okreće udobnome životu gradske vladajuće aristokracije koja ulaže u zemlju i nekretnine.¹⁴⁰ Dakako, plemići ne napuštaju sasvim pomorstvo i pothvate vezane uz njega, što potvrđuje i slučaj Stjepana Cerve, preminuloga u Kairu, a koji je za života vodio ni manje ni više nego šezdeset svežnjeva računskih knjiga.¹⁴¹ No, vlastela se ipak usmjeravala u druge, komfornije oblike sudjelovanja i profitiranja iz toga dijela gospodarstva poput, primjerice, pomorskoga osiguranja. Dobit iz osiguranja bila je brza i s prilično visokim kamatama te je na godišnjoj razini za osiguravatelja mogla iznositi čak trideset do pedeset posto uloženoga kapitala. Ako se uzme u obzir da su imućniji Dubrovčani ulagali u osiguranja i češće od deset puta godišnje, mogli su zaraditi i više od toga.¹⁴² Stoga ne čudi da se među osiguravateljima nalazio veliki broj vlastele,¹⁴³ koja je dobrim dijelom građanima prepustila brodarenje i plovidbu po svjetskim morima.

Veza između uspona građanskoga sloja i vrhunca dubrovačkoga pomorstva upravo se najbolje ogleđa na primjeru građanskoga roda Stijepović-Sagrojević. Uz Mihu

¹³⁸ S. Vekarić, "Dubrovačka trgovačka flota", 427-429. Dakako, moguće je da su plemići imali suvlasništvo u brodovima koji se spominju uz druge vlasnike ili kapetane, što se iz popisa ne može saznati.

¹³⁹ Serafino Razzi, *Povijest Dubrovnika* (Dubrovnik: Matica hrvatska - Ogranak Dubrovnik, 2011.), 152.

¹⁴⁰ O pojačanom ulaganju vlastele u zemlju i nekretnine v.: Janeković Römer, *Okvir slobode*, 277-281. Usp. Pezzolo, "The Venetian Economy", 266-267.

¹⁴¹ Toma Popović, "Poslovna knjiga Nikole Mioše - dubrovačkog trgovca u Mlecima (1581-1591)", *Istorijski časopis* 38 (1991.): 267.

¹⁴² Tadić, "Pomorsko osiguranje", 109-112; Stulli, "Ordines artis nauticae", 218-220.

¹⁴³ Tek letimičan pogled na jedan svezak arhivske serije pomorskih osiguranja potvrđuje vrlo aktivnu uključenost vlastele u te poslove. Vidi primjerice: DAD, *Noli e scurtà di notaria*, sv. 4, f. 2, 3, 5-5'; sv. 22, f. f. 80', 82, 83'. Vidi i: Luetić, "Dva priloga", 137-139.

Pracata,¹⁴⁴ s kojim su bili i rodbinski povezani,¹⁴⁵ radi se vjerojatno o najpoznatijemu primjeru građana 16. stoljeća u čijemu su životnom fokusu bili trgovina i pomorstvo. Slikovito bi se moglo reći – gdje su Kotrulji u 15. stoljeću stali, Sagrojevići su u 16. stoljeću nastavili. U presjeku njihovih karijera, uspinjući se na društvenoj ljestvici kao ljudi „od mora“ i „od pera“, ponajbolje se zaokružuje prikaz uloge pomorstva u društvenome usponu dubrovačkih građana. Pomorska i trgovačka aktivnost njezinih brojnih članova, poznatih još i pod prezimenom Krivonosović odnosno Stjepović, daleko bi nadmašila opseg i namjenu ovoga prikaza te ću radi ilustracije izdvojiti tek nekoliko crtica.¹⁴⁶ Obitelj je svoj put uspona započela s otoka Šipana na koji su, prema predaji, došli iz Bosne nakon osmanskih osvajanja.¹⁴⁷ Već 1519. godine u matrikulu antunina upisani su Tomo i Frano Sagri,¹⁴⁸ a 1533./1534. antuninskim bratimom postao je i Tomo Antunov Krivonošević.¹⁴⁹ Tako su u okrilju elitne gradske bratovštine stekli i svojevrsnu stalešku građansku legitimaciju snažno se usmjerivši na trgovinu,

¹⁴⁴ O Mihi Pracatu, dubrovačkome kapetanu, brodovlasniku i dobrotvoru, dosta je pisano, uglavnom s osloncem na temeljnu studiju: Jorjo Tadić, *Miho Pracatović - Pracat: Prilog istoriji dubrovačkog pomorstva* (Dubrovnik: s.n, 1933).

¹⁴⁵ Druga supruga Mihe Pracata bila je Vica, kći Frana Stjepanovog Krivonosovića. VGA, f. 316'; DAD, *Test. Not. sv.* 56, f. 4-8'; Tadić, *Miho Pracatović - Pracat*, 29-33.

¹⁴⁶ Do multipliciranja prezimena došlo je zbog razdvajanja dviju grana roda, od kojih ona kapetana Antuna Tominog Krivonosovića zadržava nadimak *Krivonosović*, ogranak kapetana Tome Stjepanovog (oko 1490.-1559.) dobiva patronimsko prezime Stjepović (talijanizirano *Stefani*), a ogranci kapetana Frane (*oko 1495.-1549.) i Marina (*oko 1500.) nose izvorno prezime u talijaniziranome obliku *Sagri*. VGA, f. 315-320. Zasad jedini sintetski historiografski prikaz obitelji Sagrojević–Stjepović–Krivonošević još uvijek je rad Jorja Tadića o Vici Stjepoviću Skočibuhi. Jorjo Tadić, *Dubrovački portreti* (Dubrovnik: Srpska književna zadruga, 1948.), 198-233. Vidi i: Jurica Bačić, "Stjepović–Skočibuha (Dubrovačka Republika od konca 15. do pred kraj 16. stoljeća)," *Zbornik Dubrovačkog primorja i otoka* 3 (1991.): 157-186; Milan Pelc, "Fortuna s "grba" Skočibuha - identitet i mentalitet trgovaca u renesansnom Dubrovniku" u: *Metamorfoze mita. Mitologija u umjetnosti od srednjega vijeka do moderne (Zbornik radova znanstvenog skupa "Dani Cvita fiskovića" održanog 2010. godine)*, ur. Dino Milinović i Joško Belamarić (Zagreb: Odsjek za povijest umjetnosti Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, 2012.), 67-76 te Gianluca Masi, "Scoccibucca (Skočibuha) and Faccenda (Facenda), Two Families of Shipowners and Merchants in Ragusa (Dubrovnik) between 16th and 17th Century", u: *L'Italia e la frontiera orientale dell'Europa, 1204-1669 - Italy and Europe's Eastern Border, 1204-1669*, ed. Iulian Miha Damian, Ioan Aurel Pop, Mihailo St. Popović i Alexandru Simon (Frankfurt am Main-Berlin-Bern-Bruxelles-New York-Oxford-Wien: Peter Lang Verlag, 2012), 259-282. Ovaj zadnji rad donosi i neke nove dokumente iz Državnoga arhiva u Firenci o djelatnosti obitelji Skočibuha, no autor, pored dosta detaljnoga pregleda trgovačkih aktivnosti članova obitelji utemeljenih i na detaljnome uvidu u vrela iz dubrovačkoga arhiva, nažalost, sadrži i neke krupne genealoške pogreške. One su, čini se, proizašle ponajprije iz nekonzultiranja Vljakijeve genealogije antunina, temeljne genealoške zbirke dubrovačkih građana. Vidi, primjerice, bilješku 4., u kojoj je pogrešno identificiran Tomo Stjepović Skočibuha. Masi, "Scoccibucca (Skočibuha) and Faccenda (Facenda)", 259-260, bilješka 4.

¹⁴⁷ VGA, f. 315.

¹⁴⁸ DAD, *Matrikula antunina*, f. 48'.

¹⁴⁹ DAD, *Matrikula antunina*, f. 53.

a još više na plovidbu. Među spomenutim procijenjenim tonažama i vrijednostima dubrovačke trgovačke mornarice u 16. stoljeću veliki su dio zasigurno zauzimali brodovi u vlasništvu nekoga Stjepovića odnosno Krivonosovića. Veličinom se isticala nava *Sv. Duh i Sveta Marija Loretska* u vlasništvu patrona Antuna Tomina Krivonosovića (oko 1510.-1571.), nosivosti 1.100 kola.¹⁵⁰ Za njom nije mnogo zaostajao ni brod *Sveta Katarina* nosivosti šesto kola, koji je na Šipanu od 1555. do 1557. godine građen za Antunova rođaka, Tomu Stjepovića (oko 1490.-1559.) s nadimkom Skočibuha.¹⁵¹ A da se doista radilo o velikome brodu, nazire se i iz Tomine molbe dubrovačkoj vladi 1547. godine da mu pomogne oko njegova porinuća na Šipanu. Vlada mu je već ranije dala dopuštenje, a i potreban materijal, dakako uz Tominu odgovarajuću financijsku naknadu.¹⁵² Ova je odluka tim zanimljivija što je vlada njeome činila iznimku od nastojanja po kojemu bi se svi brodovi trebali graditi isključivo u državnome gruškome brodogradilištu.¹⁵³ Vlada je dopuštenje obrazložila i velikom zauzetošću gradnjom drugih brodova, ali i time što se "brod rečenog patrona zbog svoje dužine ne može izraditi u gruškome brodogradilištu".¹⁵⁴

Samo letimičan pogled na rodoslovlja i sačuvane oporuke svjedoči da su gotovo svi muški članovi ogranaka ove obitelji bili vezani uz pomorstvo, brodogradnju i trgovinu, a i žene su se udavale u građanske, pomorske obitelji.¹⁵⁵ More im je donosilo i poslovne uspjehe i društveni prestiž, ali i oduzimalo živote. Tako se Tomo Antunov godine 1555. utopio u vodama rodnoga Šipana.¹⁵⁶ Njegov sin Antun, spomenuti patron velike nave od tisuću i sto kola, umro je u Napulju 1571. godine dok je zapovijedao tim velikim brodom.¹⁵⁷ Nikola Franov Sagrojević (tal. Sagri), koji je uz plovidbu napisao i dvije teoretske rasprave maritimne tematike: *Rasprave o promjenama plime i oseke u zapadnom oceanu* (*Ragionamenti sopra le varietà de i flussi et riflussi del mare oceano occidentale*), posthumno objavljeno 1574. godine i *Izlaganja o plimi i oseki kod Mesinskoga svjetionika* (*Discorsi de i flussi et riflussi del Faro di Messina*), posthumno objavljeno 1580.

¹⁵⁰ DAD, *Test. Not.* sv. 43, f. 166-169`.

¹⁵¹ Tadić, *Dubrovački portreti*, 205.

¹⁵² DAD, *Acta Consilii Rogatorum*, sv. 48, f. 44'; Bačić, "Stjepović-Skočibuha", 165-166.

¹⁵³ Tadić, "Organizacija dubrovačkog pomorstva", 55.

¹⁵⁴ DAD, *Acta Consilii Rogatorum*, sv. 47, f. 87; Bačić, "Stjepović-Skočibuha", 165-166.

¹⁵⁵ VGA, f. 315-320.

¹⁵⁶ DAD, *Test. Not.* sv. 41, f. 1-2; VGA, f. 315'.

¹⁵⁷ DAD, *Test. Not.* sv. 43, f. 166-169`.

godine,¹⁵⁸ umro je 1573. godine u Manfredoniji¹⁵⁹ gdje je život završio i njegov sin Ivan-Nikola oko 1594. godine, koji se tu zatekao kao patron jedrenjaka.¹⁶⁰ Stjepan Vickov Stjepović (Stefani) - Skočibuha preminuo je 1590. godine u Barletti,¹⁶¹ a u Napulju je 1601. godine umro i Ivan-Batista Sagrojević (Sagri).¹⁶² Nesretnu sudbinu za dlaku je izbjegao 1555. godine i znameniti Vice preživjevši napad gusara na obiteljskome brodu. No, te sreće nisu bili njegov brat Rusko i još desetorica mornara koji su plovili s njime, izgubivši život u tome napadu. Taj je strašan doživljaj bratove pogibije i gusarske nemilosrdnosti toliko obilježio Vicin život da se nakon toga povukao iz duge plovidbe i svoju uspješnu karijeru trgovca gradio pretežno iz grada Dubrovnika.¹⁶³

U dubrovačkim okvirima, među Sagrojevićima najveću su slavu zasigurno stekli kapetan Tomo Stjepović (oko 1490. - 1559.), nadimkom Skočibuha i spomenuti mu sin Vice (1534.-1588.). I otac i sin nadasve su uspješno stjecali dobit, kako ploveći po morima, tako izgrađujući gustu trgovačku mrežu s glavnim uporištima u Napulju gdje su im živjeli brojni rođaci, u Ankoni i u Sofiji.¹⁶⁴ Sačuvana poslovna knjiga Vice Stjepovića tek donekle ilustrira svu razgranatost njegovih poslova i ogromnu imovinu kojom je raspolagao.¹⁶⁵ Vice je svojom rukom u siječnju 1585. godine zabilježio vrijednost svoga imetka te je u nekretninama, brodovima, kućnim stvarima, kod dužnika i u gotovini imao 77.284 dukata.¹⁶⁶ Drži se da je posjedovao najmanje sedamnaest brodova, što u cijelosti, što u suvlasništvu.¹⁶⁷ Stečeni je kapital i on, kao i njegov otac Tomo, rado investirao u nekretnine. Tako su tri generacije iz obitelji Sagrojević, Tomin otac Stjepan, sam Tomo i sin mu Vice na rodnome otoku i u gradu Dubrovniku podignuli možda najljepše primjere dubrovačke kasnorenesansne arhitekture. Ta su se zdanja - raskošna obiteljska kuća u elitnome dijelu dijelu grada na Pustijerni te ljetnikovci i kuće na Šipanu i u dubrovačkome predgrađu Bononovu

¹⁵⁸ Arnolfo Bacotich, "Nicolo Sagri de Ragusa (+ 1573) matematico e autore di scritti nautici", *Archivio storico per la Dalmazia* 21 (1936): 167-172; Ivo Šišević, „Računanje obujma broda u Dubrovniku XVI vijeka“, *Analni Historijskog instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku* 1 (1952.): 151-170

¹⁵⁹ DAD, *Test. Not.* sv. 44, f. 26-30.

¹⁶⁰ DAD, *Test. Not.* sv. 50, f. 24'-29.

¹⁶¹ DAD, *Test. Not.* sv. 48, f. 145'-148.

¹⁶² DAD, *Test. Not.* sv. 51, 141'-144

¹⁶³ Tadić, *Dubrovački portreti*, 206-207.

¹⁶⁴ Razgranatost trgovačkih poslova Vice Skočibuhe dosta detaljno raščlanjuje Masi, "Scoccibucca (Skočibuha) and Faccenda (Facenda)", 265-276.

¹⁶⁵ DAD, ser. XIX Privata, sv. 32 a. *Libro di Negozio di Vincenzo Stefani*.

¹⁶⁶ DAD, *Libro di Negozio di Vincenzo Stefani*, f. 1-11; Masi, "Scoccibucca (Skočibuha) and Faccenda (Facenda)", 268.

¹⁶⁷ Masi, "Scoccibucca (Skočibuha) and Faccenda (Facenda)", 268.

- isticala po izuzetnoj ljepoti i arhitektonskoj zrelosti.¹⁶⁸ Impresionirala su i Serafina Razzija, koji je za ljetnikovac na Boninovu kod Tri crkve napisao da je bio „kraljevske veličajnosti“.¹⁶⁹ Gradeći takve palače, opremajući ih bogato iznutra i naručujući slike i portrete,¹⁷⁰ Sagrojevići su pokazivali da imaju sluha (a nedvojbeno i novca) za visoke arhitektonske i umjetničke dosege. A uzgred, sigurno im nije bilo zgorega slijediti i davne Kotruljeve savjete da je kuća morala biti lijepa i reprezentativna radi onih koji su dolazili u nju, a dobar je izgled kuće “koristio trgovcu”. Vlasniku je tako “rastao građanski ugled, jer je u sjaju i obilju u kućanstvu živio uljuđeno i pristojno”.¹⁷¹

Da je Stjepovićima, osobito Tomi i Vici, građanski ugled doista narastao, svjedoči i krug ljudi koji su u te raskošne ljetnikovce zalazili i s njima se družili. Možda je najznamenitije ime ono dubrovačkoga nadbiskupa Lodovica Beccadelija, koji Tomu naziva svojim „dragim prijateljem“ i titulira ga kao „*patrone honoratisimo di nave*“.¹⁷² Prema Razzijevim riječima u gradu se čak govorilo da je Vicu Senat za života htio učiniti plemićem „jer Republici bijaše poklonio znatan iznos.“¹⁷³ Ukoliko je doista ta ideja i bila razmatrana među vlastelom, o čemu nema potvrde, ona nije realizirana. Možda se moglo raditi o nekoj vrsti počasne titule koja nije uključivala prenošenje na Vicinu djecu, kako istične Razzi. Je li dubrovačka vladajuća politička elita u tome vremenu doista pokazivala nešto veći senzibilitet prema statusnome priznavanju građanske elite na višoj simboličnoj razini od one koja je do tada bila prisutna, teško je nagađati. Nije isključeno da se doista šušalo o nekakvome nagrađivanju najuglednijega (i očito vrlo imućnoga) građanina, baš kao što su Vicinoga rođaka i poslovnoga druga kapetana Mihu Pracata nagradili za njegova dobročinstva i u znak zahvalnosti nakon njegove smrti te mu podignuli spomenik u Kneževu dvoru, jedini spomenik nekoj osobi u Dubrovniku.¹⁷⁴ No, spominjući ovaj slučaj i odgovor na pitanje je li Miho doista samo zbog svojih dobročinstava i velikih oporučnih legata dobio spomenik ili iza toga ipak stoji svojevrsno priznanje čitavome staležu kojemu je pripadao, znala su samo vlastela koja su o tome i odlučivala.

¹⁶⁸ Frano Kesterčanek, "Nekoliko podataka o renesansnoj palači Skočibuha-Bizzarro u Dubrovniku", *Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku* 4-5 (1956.): 235-244; Bačić, "Stjepović-Skočibuha", 163, 171-181; Nada Grujić, "Reprezentativna stambena arhitektura," u: *Zlatno doba Dubrovnika - XV. i XVI. stoljeće* (Zagreb-Dubrovnik: Muzejski prostor Zagreb i Dubrovački muzej, 1987): 72; Masi, "Scoccibucca (Skočibuha) and Faccenda (Facenda)", 262.

¹⁶⁹ Razzi, *Povijest Dubrovnika*, 186.

¹⁷⁰ Razzi, *Povijest Dubrovnika*, 186.

¹⁷¹ Kotrulj, *Libro*, 436; Nada Grujić, "Kuća 'savršenog trgovca'" po Benediktu Kotruljeviću", *Dubrovnik* 4, br. 4 (1995.): 202; Janeković Römer, *Okvir slobode*, 342.

¹⁷² Josip Torbarina, "Fragmenti iz neizdatih pisama nadbiskupa Lodovika Beccadelija, 1555-1564", *Dubrovnik*, 9-10 (1933): 333; Masi, "Scoccibucca (Skočibuha) and Faccenda (Facenda)", 263.

¹⁷³ Razzi, *Povijest Dubrovnika*, 186.

¹⁷⁴ Tadić, *Miho Pracatović - Pracat*, 52-55.

Na koncu se i ne čini odveć pretjeranim zaključiti da su Stjepovići/Sagrojevići ponajbolje ostvarili idealan spoj dvaju Kotruljevih opisanih umijeća – trgovine i plovidbe. Dakako, nisu bili jedini koji su iskoristili izuzetno potentnu isprepletenost trgovine, plovidbe i društvene afirmacije dubrovačkoga kasnoga srednjovjekovlja i ranoga novog vijeka. Gotovo se može reći da je ona dotaknula skoro svakoga dubrovačkog građanina toga vremena. Navedeni primjeri - od Tadije iz Firence ili Vlahe de Radovana u 14. stoljeću, nezaobilaznoga Benedikta Kotrulja u 15. stoljeću ili brojnih Sagrojevića u 16. stoljeću - u ovome su osvrtu tek zrnca koja te dotičaje ilustriraju. Konačno, tu su isprepletenost upravo Sagrojevići ovjekovječili i na simboličkoj razini. Bivajući dijelom „sekundarne elite“ grada, nisu se mogli poslužiti pravim grbovima kakvima se dičila dubrovačka vlastela. No, želeći upotpuniti svoj dosegnuti obiteljski, a i staleški identitet, Tomo Sagrojević i njegovi sinovi daju izraditi „grb“ - amblem stiliziran u obliku pravoga grba s glavnim motivom božice sreće (Fortune) koja obnažena jezdi na dupinu držeći u rukama napuhano jedro dok joj kosa vijori na vjetru. Taj je znak uklesan u kamenu svih kuća koje je obitelj posjedovala – od cisterne u kući na Pustijerni u gradu, glavnome portalu ljetnikovca na Boninovu i na ljetnikovcima u Suđurđu na Šipanu.¹⁷⁵ Doista se može reći da je taj „grb“, premda upotrijebljen kao „privatni“ znak, vrlo snažan vizualni označitelj kolektivnoga mentaliteta dubrovačkog trgovačkog građanstva na razmeđi humanizma i renesanse. Odnosno, kako je formulirao Milan Pelc, „u semiotici privatnog odražavale su se ideološke i komuni-kacijske sastavnice kolektivnog značaja“.¹⁷⁶

Spoj plovidbe i trgovačke sreće - u 15. stoljeću slikovito isprepleten Kotruljevim vještim perom, a u 16. stoljeću „heraldički“ urezan u kamen Skočibuhinih kuća - presudno je definirao poslovne, obiteljske, ali i staleške putove *novih građana*. Ti su se *cives Ragusini*, njihovi rođaci i bratimi iz antuninske i lazarinke bratovštine, otiskivali iz dana u dan na morsku pučinu u potrazi za profitom i uzdajući se u Fortunu. I dok su brodovi opjevane dubrovačke mornarice, *kraljice od svih plavi*,¹⁷⁷ isplovljavali iz gradske luke, njihovi su bližnji, žene i djeca, ispraćujući barkuzije, nave, karake i galijune, možda negdje uz zebnju izgovarali molitve slične onoj koju je u stihove pretočio također jedan antunin Mavro Vetranović (1482.–1576.): „*Oštra zima kad li pride ter se nadme sinje more, valovi se svuda vide, po pučini kako gore (...)* Nu ja tada

¹⁷⁵ Pelc, "Fortuna," 67-69.

¹⁷⁶ Pelc, „Fortuna“, 72.

¹⁷⁷ „(...) *Dubrovačka je mornarica dom patrona i kraljica od svih plavi i svih driva što po slanoj vodi pliva (...)*“ Mavro Vetranović, *Pjesme Mavra Vetranovića Čavčića* (Zagreb: JAZU, 1871./1872.), 225.

*Boga molju i u zvonce tada zvonim, ter tuj tugu i nevolju ja od sebe tako gonim (...).*¹⁷⁸ No, strepnje bi minule kada bi brodovi sretno uplovili natrag u luku vraćajući muževe i očeve, donoseći hranu, ulje, mirodije, lijekove, fine tkanine, svakojake materijale, informacije i nova znanja te, kako ne zaboravlja istaknuti Filip Diversi koji je tome svjedočio nekoliko godina, i „mnogo dukata“.¹⁷⁹ Na barkuzijima pa sve do slavnoga galijuna dubrovački su građani jedrili morima na vlastitu korist izgrađujući osobni, obiteljski i staleški status, ali jednako tako, u svim stoljećima njegova postojanja, činili su to na čast i dobrobit svoga grada Dubrovnika.

NEOBJAVLJENA VRELA IZ DRŽAVNOGA ARHIVA U DUBROVNIKU

ser. 22.1/21 *Matrikula antunina*

RO 161 *Vlajkijeva genealogija antunina*

Ser. 10. 1. *Testamenta notaria*

ser. 5 *Acta consilii minoris*, sv. 48

ser. 3 *Acta consilii rogatorum*, sv. 48

ser. 56 *Noli e sicurtá di notaria*, sv. 4

OBJAVLJENA VRELA I LITERATURA

Benjamin **Arbel**, “Venice’s Maritime Empire in the Early Modern Period” u: *A Companion to Venetian History, 1400-1797*, ed. Eric R. Dursteler. Leiden: Brill, 2013.: 125-253.

Eric. H. **Ash**, “Navigation Techniques and Practice in the Renaissance” In *History of Cartography: Cartography in the European Renaissance*, ed. David Woodward, III/1, 509-527. Chicago: University of Chicago Press, 2007.

Arnolfo **Bacotich**, “Nocolo Sagri de Ragusa (+ 1573) matematico e autore di scritti nautici”, *Archivio storico per la Dalmazia* 21 (1936.): 167-172.

Jurica **Bačić**, “Stjepović-Skočibuha (Dubrovačka Republika od konca 15. do pred kraj 16. stoljeća) “. *Zbornik Dubrovačkog primorja i otoka* 3 (1991.): 157-186.

Davor **Balić**, “Vrste plovila u Kotruljevićevu udžbeniku plovidbe”. *Metodički ogledi* 17, br. 1-2 (2010): 61-86.

Đivo **Bašić**, “Pomorstvo Dubrovnika od XII. do početka XX. stoljeća”. *Pomorski zbornik* 44 (2006.): 139-17

Lukša **Beritić**, “Dubrovački arsenali.” *Mornarički glasnik* 5 (1956.): 577-586.

¹⁷⁸ Mavro Vetranović, *Pjesme*, 16; Kužić, *Hrvatska obala*, 142.

¹⁷⁹ De Diversis, *Opis*, 40.

Luca **Boschetto**, "Tra Firenze e Napoli. Nuove testimonianze sul mercante-umanista." *Archivio storico italiano*, br. 163 (2005.): 687-715.

Luca **Boschetto**, "Il primo viaggio fiorentino di Benedetto Cotrugli: nuove testimonianze biografiche e una riconsiderazione de Il libro dell'arte di mercatura." u: *Custodi della tradizione e avanguardie del nuovo sulle sponde dell'Adriatico. Libri e biblioteche, collezionismo, scambi culturali e scientifici, scritture di viaggio fra Quattrocento e Novecento*, ed. Luisa Avellini i Nicola D'Antuono. Bologna: Clueb, 2006.: 133-163.

Fernand **Braudel**, *Strukture svakidašnjice: Materijalna civilizacija, ekonomija i kapitalizam od XV. do XVIII. stoljeća*. Zagreb: August Cesarec, 1992.

Bartolomeo **Crescenzo**, *Nautica mediterranea: nella quale si mostra la fabrica delle galee galeazze, e galeoni con tutti lor armamenti, ufficii et ordini et il modo di far vogar una galea a tutti transiti del mar con solo vinti remier*. Rim: appresso Bonfadino, 1607.

Filip **De Diversis**, *Opis slavnog grada Dubrovnika*. Prev. Zdenka Janeković -Römer. Zagreb: Dom i svijet, 2004.

Dušanka **Dinić-Knežević**, "Trgovina žitom u Dubrovniku u XIV veku". *Godišnjak Filozofskog fakulteta u Novom Sadu* 10 (1967.): 79-131.

Mihailo **Dinić**, *Odluke veća Dubrovačke Republike I*. Beograd: SANU, 1951.

Sabine Florence **Fabijanec**, "Pomorstvo na istočnom Jadranu: trgovački promet i pomorske opasnosti krajem srednjega vijeka i početkom modernog doba". *Historijski zbornik* 65 (2012.): 41-64.

Piero **Falchetta**, "Il trattato De navigatione di Benedetto Cotrugli (1464-1465). Edizione commentata del ms. Schoenberg 473 con il testo del ms. 557 di Yale". *Studi veneziani* LVII (2009.): 1-334.

Piero **Falchetta**, "Benedetto Cotrugli et son traite *De Navigatione* (1464-1465)". *The Historical Review* 9 (2012.): 53-62.

Vinko **Foretić**, "Korčula, Dubrovnik, Boka Kotorska i Lepantska bitka". *Adriatica maritima Zavoda za povijesne znanosti u Zadru* 1 (1974): 165-183.

Vinko **Foretić**, "Dubrovačke bratovštine" u: *Studije i rasprave iz hrvatske povijesti*. Split-Dubrovnik: Književni krug-Matica Hrvatska, 2001.: 151-165.

Paladije **Fusko**, *Opis obale Ilirika*. Prev. Bruna Kuntić Makvić. Zagreb: Latina et Graeca, 1990.

Jozsef **Gelcich** i Lajos **Thallocy**, *Diplomatarium relationum reipublicae Ragusanae cum regno Hungariae*. Budapest: Kiadja A. M. Tud. Akademia Tört. Bizottsaga, 1887.

Nada **Grujić**, "Reprezentativna stambena arhitektura" u: *Zlatno doba Dubrovnika - XV. i XVI. stoljeće* Zagreb-Dubrovnik: Muzejski prostor Zagreb i Dubrovački muzej, 1987.: 65-108.

Nada **Grujić**, "Kuća "savršenog trgovca" po Benediktu Kotruljeviću" *Dubrovnik* 4, br. 4 (1995.): 198-212.

Robin **Harris**, *Dubrovnik : a History*. London: Saqi, 2003.

Zdenka **Janeković Römer**, "Na razmeđi ovog i onog svijeta: Prožimanje pojavnog i transcendentnog u dubrovačkim oporukama kasnog srednjeg vijeka". *Otvim* 2, br. 3-4 (1994.): 3-15.

Zdenka **Janeković Römer**, *Okvir slobode: Dubrovačka vlastela između srednjovjekovlja i humanizma*. Zagreb-Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 1999.

Zdenka **Janeković Römer**, *Višegradski ugovor temelj Dubrovačke Republike*. Zagreb: Golden marketing, 2003.

Zdenka **Janeković Römer**, "Dubrovačko 15. stoljeće: vrijeme rada i bogaćenja" u: *Opis slavnog grada Dubrovnika*. Zagreb: Dom i svijet, 2004.: 18-31.

Zdenka **Janeković Römer**, "Benedikt Kotrulj: U potrazi za savršenim trgovcem" u: *Libro del arte dela mercatura = Knjiga o vještini trgovanja*, ed. Zdenka Janeković Römer. Dubrovnik - Zagreb: Zavod za povijesne znanosti HAZU i Hrvatski računovođa, 2009.: 15-111.

Franjo **Kesterčanek**, "Nekoliko podataka o renesansnoj palači Skočibuha-Bizzarro u Dubrovniku". *Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku* 4-5 (1956.): 235-244.

Benedikt **Kotrulj**, *Libro del arte dela mercatura = Knjiga o vještini trgovanja*. Prev. Zdenka Janeković Römer. Dubrovnik - Zagreb: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku i Hrvatski računovođa, 2009.

Benedikt **Kotruljević**, *De navigatione = O plovidbi*. Prev. Damir Salopek. Zagreb: Ex libris, 2005.

Desanka **Kovačević**, *Trgovina u srednjovjekovnoj Bosni*. Sarajevo: Naučno društvo NR Bosne i Hercegovine, 1961.

Mithad **Kozličić**, "Brodovlje Dubrovačke Republike." *Mogućnosti* 40, br. 3/4 (1993.): 177-191.

Mithad **Kozličić**, *Kartografski spomenici hrvatskog Jadrana: Izbor karata, planova i veduta do kraja 17. stoljeća*. Zagreb: AGM, 1995.

Bariša **Krekić**, *Dubrovnik i Levant*. Beograd: Naučno delo, 1965.

Bariša **Krekić**, "Contributions of Foreigners to Dubrovnik's Economic Growth in the Late Middle Ages" u: *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages*. London: Variorum Reprints, 1980.: XIX: 375-394.

Bariša **Krekić**, "Four Florentine Commercial Companies in Dubrovnik (Ragusa) in the First Half of the Fourteenth Century" u: *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages*. London: Variorum Reprints, 1980.: I: 25-41.

Bariša **Krekić**, "Le relazioni fra Venezia, Ragusa e le popolazioni serbo-croate" u: *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the late Middle Ages*: Variorum Reprints, 1980.: IV:389-401.

Bariša **Krekić**, "Le rôle de Dubrovnik (Raguse) dans la navigation des "mudae" vénitiennes au XVe siècle." u: *Dubrovnik: A Mediterranean Urban Society, 1300-1600*. Aldershot: Ashgate Variorum, 1997., XII: 247-254.

Bariša **Krekić**, “Ragusa (Dubrovnik) e il mare: aspetti e problemi (XIV-XVI secolo)” u: *Ragusa e il Mediterraneo: ruolo e funzioni di una repubblica marinara tra Medioevo ed età Moderna*, ed. Antonio di Vittorio. Bari: Cacucci Editore, 1990.: 131-151.

Bariša **Krekić**, “La navigation ragusaine entre Venise et la Méditerranée orientale aux XIV^e et XV^e siècles.” u: *Dubrovnik: A Mediterranean Urban Society, 1300-1600*. Aldershot: Ashgate Variorum, 1997., XIII: 129-141.

Bariša **Krekić**, “Le port de Dubrovnik (Raguse), entreprise d’Etat, plaque tournante du commerce de la ville (XIIIe-XVIe siècle)” u: *Dubrovnik: A Mediterranean Urban Society, 1300-1600*. Aldershot: Ashgate Variorum, 1997., XIV: 653-673.

Bariša **Krekić**, “Helias and Blasius de Radoano, Ragusan merchants in the second half of the fourteenth century.” *Zbornik radova Vizantološkog instituta* 41 (2004.): 399-422.

Bariša **Krekić**, “Dubrovnik and Venice in the thirteenth and fourteenth century: A short survey” u: *Unequal Rivals: Essays on Relations between Dubrovnik and Venice in the thirteenth and fourteenth centuries* Zagreb-Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 2007.: 9-46.

Stjepan **Krivošić**, *Stanovništvo Dubrovnika i demografske promjene u prošlosti*. Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti JAZU u Dubrovniku, 1990.

Krešimir **Kužić**, “Kojim su brodovima 1217. godine prevezeni križari kralja Andrije II.?” *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru* 46 (2004): 93-107.

Krešimir **Kužić**, *Hrvatska obala u putopisima njemačkih hodočasnika XIV.-XVII. st.: opora - vinorodna - kršćanska*. Split: Književni krug, 2013.

Frederic C. **Lane**, “Family partnerships and joint ventures in the Venetian Republic” *The Journal of Economic History* 4, br. 2 (1944.): 178-196.

Frederic C. **Lane**, “The Economic Meaning of the Invention of the Compass” *The American Historical Review* 68, br. 3 (1963.): 605-617.

Frederic C. **Lane**, “Venetian merchant galleys, 1300–1334: Private and communal operation.” *Speculum* (1963.): 179-205.

Frederic C. **Lane**, “Tonnages, medieval and modern” *The Economic History Review* 17, br. 2 (1964.): 213-233.

Frederic C. **Lane**, *Venice, A Maritime Republic*. Baltimore-London: John Hopkins University Press, 1973.

Liber croceus, Zbornik za istoriju, jezik i književnost srpskog naroda, III. odeljenje, knjiga 24, ed. Branislav M. Nedeljković. Beograd: SANU, 1997.

Libri Reformationum. Monumenta Ragusina I-V, Monumenta spectantia historiam Slavorum Meridionalium, ed. Josip Gelcich. Zagreb: JAZU, 1879.-1897.

Nella **Lonza** i Zdravko **Šundrica**, *Odluke dubrovačkih vijeća 1390-1392*. Zagreb-Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 2005.

Nella **Lonza**, *Odluke dubrovačkih vijeća 1395-1397*. Zagreb - Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 2011.

Josip **Lučić**, "Utjecaj Lepantske bitke na dubrovačko pomorstvo." *Adriatica maritima Zavoda za povijesne znanosti u Zadru* 1 (1974.): 201-210.

Josip **Lučić**, *Dubrovačke teme*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1991.

Josip **Lučić**, "Pomorsko-trgovačke veze Dubrovnika na Mediteranu u XIII. stoljeću" u: *Dubrovačke teme*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1991.: 372-412.

Josip **Lučić**, "Prilog brodogradnji u Dubrovniku u drugoj polovici XIV. stoljeća" u: *Dubrovačke teme*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1991.: 173-182.

Josip **Lučić**, "O pomorskim vezama Dubrovnika sa Zadrom i ostalim gradovima Dalmacije u XIII. stoljeću" u: *Dubrovačke teme*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1991.: 267-302.

Josip **Lučić**, "Pomorsko-trgovački odnosi Dubrovnika i Kotora u XIII. stoljeću" u: *Dubrovačke teme*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1991.: 303-346.

Josip **Lučić**, "Pomorsko-trgovački odnosi Dubrovnika i Kotora u XIII. stoljeću" u: *Dubrovačke teme*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1991.: 303-346.

Josip **Lučić**, "O kartografiji u Dubrovačkoj Republici" u: *Dubrovačko povijesno iverje*. Dubrovnik: Matica hrvatska Ogranak Dubrovnik, 1997.: 179-194.

Josip **Luetić**, "Dubrovački galijun druge polovine XVI. stoljeća". *Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku* 6-7 (1959.): 129-141.

Josip **Luetić**, "Povijest pomorstva Dubrovačke Republike." *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962* 2 (1962.): 1699-1724.

Josip **Luetić**, *Tisuću godina dubrovačkog brodarstva*. Zagreb: Zora, 1969.

Josip **Luetić**, "O nekim tipovima dubrovačkih jedrenjaka". *Dubrovnik* 14, br. 3 (1971.): 93-97.

Josip **Luetić**, "Tipovi brodova hrvatskih primorskih gradova u Lepantskoj bitki (s posebnim osvrtom na dubrovačke brodove)". *Adriatica maritima* 1 (1974.): 29-38.

Josip **Luetić**, "Dubrovačka međunarodna pomorska djelatnost u 14. stoljeću". *Rad JAZU, Razred za medicinske znanosti* 16 (1980.): 57-83.

Josip **Luetić**, "Dva priloga pomorskoj povijesti Dubrovačke Republike". *Anali Zavoda za povijesne znanosti JAZU u Dubrovniku* 22/23 (1985.): 135-152.

Josip **Luetić**, "Profesionalni moreplovc i brodovlasnici iz Župe Dubrovačke, Bosanke i Brgata u svjetskom brodarstvu Dubrovačke Republike". *Zbornik Župe Dubrovačke* 1 (1985.): 106-120.

Josip **Luetić**, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1997.

Šime **Ljubić** (ur.), *Listine o odnošajih između južnoga slavenstva i Mletačke Republike I*. Zagreb: JAZU, 1868.

Irmgard **Mahnken**, *Dubrovački patricijat u XIV veku*. Beograd: Srpska akademija nauka i umetnosti, 1960.

Ante **Marinović**, *Dubrovačko pomorsko pravo: povijesni pregled. Knjiga 1: Statutarno pomorsko pravo srednjovjekovne dubrovačke komune*. Split: Književni krug, 1998.

Gianluca **Masi**, "Scoccibucca (Skocibuha) and Faccenda (Facenda), Two Families of Shipowners and Merchants in Ragusa (Dubrovnik) between 16th and 17th Century", u: *L'Italia e la frontiera orientale dell'Europa, 1204-1669 - Italy and Europe's Eastern Border, 1204-1669*, ur. Iulian Miha Damian, Ioan Aurel Pop, Mihailo St. Popović i Alexandru Simon. Frankfurt am Main-Berlin-Bern-Bruxelles-New York-Oxford-Wien: Peter Lang Verlag, 2012., 259-282.

Nicholas **Mirkovich**, „Ragusa and the Portuguese Spice Trade“, *Slavonic and East European Review. American Series*, 2 (1) (1943): 174-187.

Ilija **Mitić**, „Dubrovački konzularni predstavnici na Siciliji od kraja XIV do početka XIX stoljeća“, *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest* 16 (1983.): 97-108

Branislav M. **Nedeljković**, *Liber viridis*. Beograd: SANU, 1984.

Antun **Ničetić**, *Povijest dubrovačke luke*. Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku i Pomorski fakultet Dubrovnik, 1996.

Antun **Ničetić**, "Galije trireme i bireme bile su tijekom više stoljeća ratni brodovi Dubrovnika". *Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku* 40 (2002.): 9-56.

Natko **Nodilo**, *Annales Ragusini Anonymi item Nicolai de Ragnina*. Zagreb: JAZU, 1883.

Darko **Novaković**, "Novopronađeni rukopis Benedikta Kotruljevića." u: *Dubrovanin Benedikt Kotruljević*, ed. Vladimir Stipetić. Zagreb: HAZU i Hrvatski računovođa, 1996.: 19-31.

Milan **Pelc**, "Fortuna s "grba" Skočibuha - identitet i mentalitet trgovaca u renesansnom Dubrovniku" u: *Metamorfoze mita. Mitologija u umjetnosti od srednjega vijeka do moderne (Zbornik radova znanstvenog skupa "Dani Cvita fiskovića" održanog 2010. godine)*, Ur. Dino Milinović i Joško Belamarić. Zagreb: Odsjek za povijest umjetnosti Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, 2012.: 67-76.

Zrinka **Pešorda Vardić**, *U predvorju vlasti. Dubrovački antunini u kasnom srednjem vijeku*. Zagreb - Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku i Hrvatski institut za povijest, 2012.

Đurđica **Petrović**, "Sepulkralni spomenici u srednjovjekovnom Dubrovniku." u: *Likovna kultura Dubrovnika 15. i 16. stoljeća*, ed. Igor Fisković. Zagreb: Muzejsko-galerijski centar, 1991.: 127-136.

Luciano **Pezzolo**, "The Venetian Economy" u: *A Companion to Venetian History, 1400-1797*, ed. Eric R. Dursteller. Leiden: Brill, 2013.

Toma **Popović**, "Poslovna knjiga Nikole Mioše - dubrovačkog trgovca u Mlecima (1581-1591)". *Istorijski časopis* 38 (1991.): 265-273.

John H. **Pryor**, *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*: Cambridge University Press, 1992.

Klemen **Pust**, "Defending the Christian Faith With Our Blood". The Battle of Lepanto (1571) and the Venetian Eastern Adriatic: Impact of a Global Conflict on the

Mediterranean Periphery.” U: *5th Annual International Conference on Mediterranean Studies 4-7 April 2012*, 1-13. Atena, Grčka, 2012.

Jovan **Radonić**, *Dubrovačka akta i povelje I/1*. Beograd: SKA, 1934.

Gordan **Ravančić**, *Vrijeme umiranja. Crna smrt u Dubrovniku 1348.-1349.* Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2010.

Serafino **Razzi**, *Povijest Dubrovnika*. Dubrovnik: Matica hrvatska - Ogranak Dubrovnik, 2011.

Milan **Rešetar**, *Dubrovačka numizmatika (I dio)*. Sremski Karlovci: SKANU, 1924.

Momčilo **Spremić**, “Dubrovački brodovi i zapadno Sredozemlje”. *Istorijski časopis* 21 (1974.): 19-27.

Statut grada Dubrovnika: sastavljen godine 1272. Prev. A. Šoljić, Z. Šundrica i I. Veselić. Dubrovnik: Državni arhiv, 2002.

Željko **Stepanić**, “Hrvatsko pomorsko nazivlje od početaka do polovice 19. stoljeća”. *Naše more* 52, br. 5-6 (2005.): 248-257.

Slavica **Stojan**, “”Trista vica udovica”: Iz lopudske svakodnevice u drugoj polovici 16. stoljeća “ *Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku* 45 (2007.): 191-218.

Diana **Stolac**, *Hrvatsko pomorsko nazivlje. Božo Babić, njegovi prethodnici i nastavljači*. Rijeka: Izdavački centar, 1998.

Bernard **Stulli**, “Ordines artis nauticae secundum consuetudinem civitatis Ragusii” u: *Studije iz povijesti Dubrovnika*. Zagreb: Konzor, 2001.: 190-246.

Ljerka **Šimunković** i Ivan **Pederin**, “Prilog proučavanju srednjolatinškoga pomorskog nazivlja u mletačkoj Dalmaciji u XIV.i XV. stoljeću,” *Čakavska rič* 24, br. 1-2 (1996): 95-110.

Ivo **Šišević**, „Računanje obujma broda u Dubrovniku XVI vijeka“, *Anali Historijskog instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku* 1 (1952.): 151-170

Jorjo **Tadić**, “Pomorsko osiguranje u Dubrovniku XVI stoljeća” u: *Zbornik iz dubrovačke prošlosti: Milanu Rešetaru o 70-oj godišnjici života prijatelji i učenici* ed. Vladimir Ćorović et al. Dubrovnik: s. n., 1931.: 109-112.

Jorjo **Tadić**, *Miho Pracatović - Pracat: Prilog istoriji dubrovačkog pomorstva*. Dubrovnik: s. n, 1933.

Jorjo **Tadić**, *Dubrovački portreti*. Dubrovnik: Srpska književna zadruza, 1948.

Jorjo **Tadić**, “Organizacija dubrovačkog pomorstva u 16. veku”. *Istorijski časopis* 1-2 (1948.): 54-104.

Jorjo **Tadić**, “O pomorstvu Dubrovnika u XVI i XVII veku.” u: *Dubrovačko pomorstvo: U spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*. Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952.: 165-188.

Jorjo **Tadić**, “O društvenoj strukturi Dalmacije i Dubrovnika u vreme renesanse”. *Zgodovinski časopis* 6-7 (1952.-1953.): 552-565.

Jorjo **Tadić**, "Istorija Dubrovnika do polovine XV veka". *Istorijski časopis* 18 (1971.): 13-45.

Alberto **Tenenti**, *Piracy and the Decline of Venice, 1580-1615*. Los Angeles: University of California Press, 1967.

Josip **Torbarina**, "Fragmenti iz neizdatih pisama nadbiskupa Lodovika Beccadellija, 1555-1564", *Dubrovnik* 9-10 (1933.): 320-340.

Chet **Van Duzer**, "Benedetto Cotrugli's Lost Mappamundi Found—Three Times" *Imago Mundi: The International Journal for the History of Cartography* 65, br. 1 (2013.): 1-14.

Nenad **Vekarić**, "Dubrovački rod Kotrulj." u: *Dubrovačanin Benedikt Kotruljević: hrvatski i svjetski ekonomist XV. stoljeća* ed. Vladimir Stipetić. Zagreb: HAZU i Hrvatski računovođa, 1996: 33-52.

Nenad **Vekarić**, *Vlastela grada Dubrovnika. Svezak 1: Korijeni, struktura i razvoj dubrovačkog plemstva*. Zagreb-Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 2011.

Stjepan **Vekarić**, "Dubrovačka trgovačka flota 1599. godine". *Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku* 3 (1954.): 427-431.

Stjepan **Vekarić**, "Vrste i tipovi dubrovačkih brodova XIV. stoljeća". *Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku* 10-11 (1962./1963.): 19-42.

Stjepan **Vekarić**, "O gradnji dubrovačkih brodova u XIV stoljeću". *Pomorski zbornik* 1 (1963.): 465-476.

Stjepan **Vekarić**, *Naši jedrenjaci*. Split: Književni krug, 1997.

Mavro **Vetranović**, *Pjesme Mavra Vetranića Čavčića*. Zagreb: JAZU, 1871./1872.

Ignacij **Voje**, *Kreditna trgovina u srednjovjekovnom Dubrovniku*. Sarajevo: Akademija nauka i umetnosti Bosne i Hercegovine, 1976.

Kosta **Vojnović**, *Bratovštine i obrtne korporacije u Republici Dubrovačkoj od XIII. do konca XVIII. vijeka II* Monumenta historico-juridica Slavorum meridionalium VII/2. Zagreb: JAZU, 1900.

From the *barcusium* to the galleon: a few sketches on the role of seafaring in the rise of Dubrovnik's citizenry in the Late Middle Ages and Early Modern era

Zrinka Pešorda Vardić

Croatian Institute of History

Opatička 10

10000 Zagreb

Croatia

E-mail: zrinka.pesorda@zg.t-com.hr

Summary

The history of seafaring is certainly among the better researched themes in Dubrovnik historiography, which comes as no surprise given how deeply navigation and shipping were interwoven into the everyday fabric of life in Dubrovnik over the centuries. This article, however, presents the role played by seafaring in the formation and social ascent of the late medieval bourgeoisie in Dubrovnik. Starting in the fourteenth century, and throughout the fifteenth and sixteenth centuries, the social stratification of Dubrovnik's population ultimately resulted in a tripartite division of society. All power in the city was wielded by the political elite that consisted exclusively of the city's aristocracy – the ruling urban elite of Dubrovnik which became formally closed off in the 1330s. At the same time, a new class of Dubrovnik citizens was formed from the broadest layer of those who were not nobles but rather commoners, gathered predominantly in the Fraternity of St. Anthony the Abbot – which is why they were often called Antunini. It largely encompassed the wealthy merchant families of Dubrovnik, and in the sources it was sometimes referred to as the fraternity of merchants (*scuola dei mercadanti*).

When speaking of the Dubrovnik economy, this was undoubtedly its peak. Never before or after was such a juncture of economic activity and financial results recorded. One of the prime components of this juncture was the increasingly potent development of seafaring and trade, and the associated activities. This merger of seafaring and trade facilitated the rise of both the city as a whole and its citizens: the aristocracy and the bourgeois elite. During this period, members of the "bourgeoisie" became the drivers of Dubrovnik's maritime life together with the aristocracy.

The article, following Dubrovnik's maritime development and the growth of Dubrovnik's fleet and the relationship of the authorities to this activity, depicts the rise

of the bourgeois citizenry through several key examples. From the end of the fourteenth century, several Antunini citizens were chosen as illustrative examples, such as Tadija from Florence, Vlaho de Radovano and certain others; the fifteenth century is superbly illustrated by the well-known Benedikt Kotrulj, also an Antunin, who was all the more important because he was the author of two treatises which in fact ideally depict the symbiosis between trade and seafaring (*Libro de l'Arte de la Mercatura* and *De navigatione*), while the sixteenth century is represented by a brief outline of the Stjepović/Sagrojević family (with the nickname *Skočibuha*), which probably best illustrates the ascent achieved by the bourgeoisie primarily through navigation and trade. This symbiosis also manifested itself wonderfully at the visual level through the formation of a sort of familial "coat of arms" of the Stjepović/Skočibuha family bearing motifs of the sea and the goddess Fortuna.

The melding of navigation and mercantile good fortune, so vividly intertwined in Kotrulj's works in the fifteenth century and "heraldically" engraved into the stone of the *Skočibuha* homes in the sixteenth century, crucially defined the business, familial but also class trajectories of the new citizens. On their barque-like vessels known as *barkuzije* and then on their famed galleons, Dubrovnik's citizens sailed the seas to their own great benefit, building their personal, familial and class status, but by the same token, they did so to the honour and benefit of their city, Dubrovnik, over the centuries of its existence.

Key words: Dubrovnik, seafaring, Antunini, citizenry, „bourgeoisie“, Benedikt Kotrulj, Vice Stjepović *Skočibuha*, 14th-16th centuries