

DVA POMORCA IZ HRVATSKE U PLOVIDBAMA NA RUBU POZNATOG SVIJETA (POČ. 15. ST.)

Krešimir KUŽIĆ
Zagreb, Hrvatska

UDK: 94(497.5:450 Venezia)¹⁴
Izvorni znanstveni rad
Prihvaćeno: 12. ožujka 2016.

U radu je prikazan jedan primjer neuobičajene plovidbe trgovačkog jedrenjaka iz prve polovice 15. stoljeća u čemu su sudjelovala dva pomorca iz hrvatskih krajeva. Slučaj je zanimljiv zbog toga što je plovilo dospjelo do krajnjih granica tada poznatog svijeta – na jugu do Kanarskih otoka, a na sjeveru do Lofotskog otočja. Stečena saznanja ugrađena su u jedan od najvažnijih kartografskih spomenika kasnog srednjeg vijeka. Osim toga, na povratku su preživjeli posjetili Ivana VI. Frankopana u Švedskoj.

Gljučne riječi: hrvatski pomorci, Mletačka Republika, Kanarski otoci, Lofotski otoci, portulanske karte.

UVOD

Nazočnost pomoraca iz hrvatskih krajeva na mletačkim brodovima bila je činjenica odavno poznata i obrađena u historiografskim djelima. Međutim, u prošlosti je pozornost bila usmjerena na njihove ratne zgrade u sastavu posada ratne mornarice Republike Sv. Marka, a tek u posljednje vrijeme porastao je udjel prikaza naših ljudi ukrcanih na trgovačke jedrenjake i druga plovila koja su se kretala po cijelom Sredozemlju, ali i izvan njega – sve do Sjevernog mora.¹ U ovom radu pokušat ćemo dati potpun prikaz jedne plovidbe koja je prešla uobičajene granice doplovljavanja tih brodova i naših članova njihovih posada.

Veze Mletaka s lukama na Sjevernom moru uspostavljene su u 13. stoljeću, i to s dvadesetak godina kašnjenja za Đenovom. To je bilo drugo od šest (ili sedam) regionalnih tržišta na koja je upućivan jednak broj odreda trgovačkih galija koji su bili pod većim ili manjim stupnjem kontrole Mletačke Republike.² Jedini konvoj

¹ Takav je već prvi rad: Koriolan CIPIKO, *O Azijskom ratu*, prev. V. Gligo, Split, 1977. Za 20. st. usporedi npr. zbornik: *Lepantska bitka – udio hrvatskih pomoraca u Lepantskoj bitki 1571. godine*, Zadar, 1974.; Lovorka ČORALIĆ, „Senjani u Veneciji od 15. do 18. stoljeća“, *Senjski zbornik*, 20, Senj, 1993., 79 – 102; Lovorka ČORALIĆ, „Hrvatski mornari u Mlecima (XV.-XVIII. st.)“, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 43, Zagreb-Zadar, 2001., 276, 279, 281, 295; Lovorka ČORALIĆ, *Iz prošlosti Boke – odabrane teme*, Samobor, 2007., 118., 149.

² Frederic C. LANE, *Povijest Mletačke Republike*, prev. T. Mršić, Zagreb, 2007., 365 – 367; Giovanni FOSCARI, *Viaggi di Fiandra 1463-1464 e 1467-1468*, Venezia, 2012., 41, 45.



koji je gotovo od samog početka (od 1315., odnosno 1322.) ostao pod državnom upravom bila je *muda di Fiandra*.³ Razlozi za takvu odluku bili su financijske prirode i stvar političkog prestiža. Država je željela istjerati konkurentsku, a počesto i neprijateljsku Đenovu s bogatih sjevernih tržišta, a ujedno je nastojala uspostaviti veze s vladarima zemalja koje su gravitirale tim lukama razmjene – uključujući i gradove Hanse. U spomenutom razdoblju od 1315. do 1464. godine iz Venecije su u pravcu La Manchea isplovile 393 trgovačke galije, a samo između 1400. i 1429. godine njih 107.⁴

U sklopu tih aktivnosti ipak je ostao golem prostor za privatnu trgovačku inicijativu. Ona je polazište imala u nezaustavljivom porastu trgovačke razmjene između tri gospodarska stožera kasnog srednjeg vijeka – levantskog, talijanskog i sjevernomorskog. Trebalo se samo uključiti u tu maticu i uz malo sreće ostvarivati velike zarade, a Mlečani su to (bez obzira na konkurenciju) prvi shvatili. O sudjelovanju hrvatskih pomoraca i brodara govori ploča iz Southamptona i relativno kasna crtica Hvaranina Pribojevića.⁵

GEOGRAFIJA, POMORSKE VEZE

Plovidba Jadranom bila je osigurana od 1420. osvajanjem većeg dijela njegove sjeveroistočne obale. Isto tako, prema Kreti je bio niz uporišta – od Krfa do Modona. Zapadnije u Jonskom moru, oko Sicilije te duž obala Afrike i Pirinejskog poluotoka moralo se ipak računati na (straho)poštovanje zastave Svetog Marka, odnosno toleriranje mletačkih brodova i naplaćivanje usluga. Od Gibraltara prema sjeveru bile su uobičajene luke Cadiz i Muros, a preplovivši Biskajski zaljev i zaobišavši Bretanju, krajnje točke bile su Southampton i London u Engleskoj te Sluis, odnosno Brugge u Flandriji.⁶

O svemu tome nam svjedoče portulani i portulanske karte koji su nastali kao posredni rezultat pomorskog iskustva⁷ – uzмимо primjere iz 1435.,⁸ 1464.,⁹

³ G. FOSCARI, *Viaggi di Fiandra*, 44, 47.

⁴ Bernard DOUMERC, „Il dominio del mare“, u: *Storia di Venezia*, IV, a cura di Alberto Tenenti e Ugo Tucci, Roma, 1996., 114.

⁵ Vinko PRIBOJEVIĆ, *O podrijetlu i zgodama Slavena*, prev. V. Gortan, Zagreb, 1951, 109/213.

O brojnosti hrvatskih pomoraca vidi: Lovorka ČORALIĆ, „Grobnica bratovštine hrvatskih pomoraca u južnoj Engleskoj (kasni srednji vijek)“, *Acta Histriae*, 20/1-2, Koper, 2012., 50 – 52.

⁶ G. FOSCARI, *Viaggi di Fiandra*, 56 – 61.

⁷ Tony CAMPBELL, „19. Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500“, u: *The History of Cartography*, volume one, *Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*, ur. J. B. Harley, D. Woodward, Chicago – London, 1987., 372, 410 – 412, 428, 444.



1477.¹⁰ i 1490.¹¹ kao vremenski najbliže našoj temi. Zajednička značajka ovih priručnika je obuhvaćanje atlantske i sjevernomorske obale samo do ušća Rajne i Maasa, tj. do Flandrije – uključujući i nasuprotnu englesku i irsku obalu.

U Benincasinu djelu, osim što je opisana *Chandia* (Kreta) i spomenut *el Mar maggiore* (Atlantski ocean), nedostaju podatci za atlantske obale. Da Mosto od otoka *Candia* prema Gibraltaru navodi niz luka i uvala na berberskoj (sjevernoafričkoj) obali, a u pravcu Flandrije spominje i opisuje *Cades*.¹² U portulanu nepoznatog mletačkog plemića opisana su sva „sidrišta, dna, zaljevi, uvale, morske mijene“ od Cadiza do Sluisa. Među njima nalazimo i mjesta spomenuta u naša dva opisa: *bassa di San Pietro* (pličina De Sancti Petri), *cadex / chades* (Cadiz), *lisbona* (Lisabon), *porto muros* (Muros), *cauo finis terre* (rt Finisterre), *ixola de usenti* (otok Ouessant), *ixola de scales / Sales* (otočje Scilly), *ixola d'Irlanda* (Irska), *chauo o chlara* (Kerry Head).¹³ On nam također donosi situaciju na pravcu od grada Kandije (*chandia*) prema zapadu kojom je *Querina* krenula na svoje sudbonosno putovanje iza tjesnaca Gibraltar (*stretto erchuleo / de zibeltar*).

Znakovito je izostavljanje obala Skandinavskog poluotoka, kao i Danske, iako su oni bili poznati, što vidimo po tome da su ti dijelovi Europe bili prikazivani još od početka 11. stoljeća na tzv. T-kartama. Na pitanje što je tome bio razlog, vjerojatno je najbliži istini odgovor da Mlečanima te obale nisu bile važne jer nisu ni doplovljavali do njih. Katalonci su imali nešto širi pristup.¹⁴ U tom je smislu putovanje Mlečanina Antonija Zena (napravljeno oko 1390.,

⁸ Grazioso BENINCASA, *Atlas nautique de l'océan Atlantique Nord-Est, de la mer Méditerranée et de la mer Noire / Gratius Benincasa Anconitanus composuit Rome Anno domini MCCCCLXVII*, 1467., u: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b5901110p>; pristupljeno 3. rujna 2015.; Ernesto SPADOLINI, „Il Portolano di Grazioso Benincasa“, *La Bibliofilia*, 9/6-7, Firenze, 1908., 221.

⁹ Benedikt KOTRULJEVIĆ, *De navigatione – O plovidbi*, prev. Damir Salopek, Zagreb, 2005., 221 – 225. Plovidbeni priručnik Dubrovčanina Benedikta Kotruljevića ne uzimamo u razmatranje zato što nije korišten u stvarnosti, a uz to mu nedostaje dio s opisom obala sjevernije od Gibraltara.

¹⁰ Alvise da MOSTO, *Il portolano del mare*, Venezia, 1806., 36 – 37.

¹¹ Bernardino RIZO da Novaria (izdavač), *Portolano per i naviganti*, Venezia, 1490., (bez paginacije). To je samo dio portulanske i kartografske produkcije u Veneciji. Vidi: Ingrid BAUMGÄRTNER, „Kartographie, Reisebericht und Humanismus. Die Erfahrung in der Weltkarte des venezianischen Kamaldulensermonch Fra Mauro (†1459)“, *Das Mittelalter*, 3/2, Berlin, 1998., 173 (bilj. 51), 174, 177 (bilj. 68).

¹² A. da MOSTO, *Il portolano del mare*, 12 – 15, 27 – 29, 36 – 37.

¹³ B. RIZO, *Portolano per i naviganti*, (bez paginacije) – ... *starie, fundi, colfi, vale, corsi dacque e maree...*; G. FOSCARI, *Viaggi di Fiandra*, 124, 144, 403.

¹⁴ Anna-Dorothee von den BRINCKEN, „Die kartographische Darstellung Nordeuropas durch italienische und mallorquinische Portolanzeichner im 14. und in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts“, *Hansische Geschichtsblätter*, 92, Lübeck, 1974., 47, 50 – 51



iako ga neki osporavaju kao stvarno postignuće) doživljeno kao izvanredan uspjeh, ali ono uopće nije utjecalo na promjenu broja, tj. destinacija, redovnih trgovačkih linija.¹⁵

PUTOVANJE I BRODOLOM

Temeljna vrela su dva izvješća, od kojih su jedno napisali časnik Cristofalo Fioravante i pisar Nicolò de Michiele, a drugo parun Pietro Querini (1402. – 1448.).¹⁶ Osim njih neke podatke daje i kronika Antonija Morosinija.¹⁷ Querini je bio bogati posjednik i na Kreti se bavio proizvodnjom vina malvazije – tada glavnim izvoznim artiklom mletačkih teritorija na Egejskom moru koji je imao uhodano tržište u zemljama oko Sjevernog mora. Naš parun je upravo u bogatoj Flandriji želio zaraditi na svojim proizvodima.

Brod *Querina* krenuo je *in ponente* s Krete 30. travnja 1431. godine natovaren vinom malvazijom, pamukom, obrađenom mirisnom čempresovinom te začinima paprom i dumbirom, ali i drugom vrijednom robom. U sastavu posade bila su najmanje dva pomorca iz hrvatskih krajeva: Alviž Nasimbenov (*Alvise di Nascimben/Nassimben*) iz Zadra i Andrija Petrov iz Šibenika. Tijekom plovidbe zbog protivnih vjetrova pristajali su nekoliko puta na obali Berberije (današnji Tunis, Alžir i Maroko) i tako su prošli Gibraltarski tjesnac. Uslijed peljareva teškog previda 3. lipnja doživjeli su manje nasukavanje u blizini Cadiza zbog čega su im oštećeni oplata i kormilo, što će kasnije negativno utjecati na manevarske sposobnosti i u konačnici na sudbinu broda. Zbog saznanja o izbijanju rata između Venecije i Đenove Querini je pojačao posadu te je ona sada brojala 68 osoba. Isplovio je 14. srpnja u pravcu rta São Vicente (krajnji jugozapadni dio Portugala), ali ga je sjeverni vjetar bacio u pravcu Oceana i Kanarskog otočja – za koje kaže Querini da su „luoghi incogniti et spaventosi“.

¹⁵ Nicolò ZENO, *Dei commentarii del viaggio in Persia di M. Caterino Zeno (...) et dello scoprimento dell'Isole Frislanda, Eslanda, Egrouelanda, Estotilanda, & Icaria fatto sotto il Polo Artico, da due fratelli Zeni, M. Nicolò il K. e M. Antonio*, Venezia, 1558., 58rv; Richard H. MAJOR, *The Voyages of the Venetian Brothers, Nicolò & Antonio Zeno, to the Northern Seas in the XIVth Century*, Hakluyt CII, New York, 1873., 1 – 35

¹⁶ Giovan Battista RAMUSIO, *Secondo volume Delle navigationi et viaggi*, Venezia, 1574., 199v – 206r, 206r – 211r (jednostrano paginirano); Pietro QUERINI, Nicolò de MICHIELE, Cristofalo FIORAVANTE, *Il naufragio della Querina – Veneziani nel circolo polare artico*, Roma, 2007., 15
U venetskom dijalektu njegovo ime glasi Piero Quirino.

¹⁷ Antonio MOROSINI, *Chronique d'Antonio Morosini – extraits relatifs a l'histoire de France*, tome 3, Paris, 1901., 370 – 373



Tek nakon 45 dana uspjeli su 29. kolovoza doploviti do Lisabona, gdje su ponovo morali popravljati kormilo (Sl. 1). Nastavili su 14. rujna prema sjeveru ometani vjetrovima i 26. listopada pristali su u luci Muros (Galicija), a rt Finisterre prošli su 28. listopada.¹⁸ Nadnevka 9. studenoga brod je uplovio u La Manche, gdje ga je zahvatila oluja s vjetrovima iz istočnog kvadranta i bacila oko 140 talijanskih milja (preko 200 km) u visinu otoka Ouessant ispred najzapadnijeg rta poluotoka Bretanje (Querini navodi otočje Scilly ispred Cornwalla). Pod trajnim udarima vjetra 10. studenoga pukli su nosači kormila i brod je dospio pred jugozapadnu obalu Irske, navodno oko 60 milja od rta Kerry Head (grofovija Kerry). Oluja nije jenjavala i po takvom vremenu susreli su dva flandrijska broda na putu iz Francuske za Irsku. Vjetar je 12. studenoga i nadalje jačao, pa je puklo improvizirano kormilo koje su, prema savjetu broskog drvodjelca, izradili od dijelova jarbola. Tek je 15. oluja malo oslabila, ali nakratko. Sljedeći udari razderali su jedra, a kako otprije nisu imali kormilo, ostali su bez mogućnosti kontrole pravca kretanja – na milosti i nemilosti elementarnih sila. Dana 27. studenoga stanje je postalo beznadno, a nije bilo nikakvih znakova popuštanja strašnog nevremena. U sljedećih nekoliko dana gubili su redom svako jedro koje bi postavili radi održavanja kretanja, a 8. prosinca zapuhao je bijesni istočnjak tako jako da su valovi počeli prelijevati brod. Querini je izračunao kako su se u tom trenutku nalazili oko 700 milja (više od 1000 km) zapadno od Irske (Sl. 1). Kad se uvidjelo da se kreću bočno, parun je odlučio napustiti brod i ukrcati posadu na dvije barke – 21 osoba određena je za manju, a 45, uključujući i paruna, za veću. Nadnevka 18. prosinca *Querina* je prepuštena moru, ogoljena od jedrilja i bez kormila.¹⁹ Unatoč nastojanju da se drže zajedno, manja se barka odvojila jer ih je prekrila gusta magla (Querini navodi kako je razdvajanje prouzročila oluja s jugozapadnim vjetrovima). Budući da je naša barka bila pretovarena i ljudima i živeži, kako se ne bi potopili morali su baciti velik dio kruha i vina. Ubrzo su počeli trpjeti žeđ, a svim spomenutim strahotama pridružila se uskoro i ljuta studen, praćena dugotrajnim mrakom koji je trajao 21 sat dnevno. U takvim okolnostima do 31. prosinca 1431. godine bilo je dana kada su od napora, gladi i nevremena umirala dvojica, ali i trojica ili četvorica – ukupno je preminulo 26 od 45 mornara na parunovoj barki. Tjerani vjetrom u pravcu sjever-sjeveroistoka, 18 dana nakon napuštanja broda, 3. siječnja 1432. ugledali su prvo kopno, ali nisu mogli pristati zbog istočnog vjetra. Tek 5.

¹⁸ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 199v – 200r, 206r.

¹⁹ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 200r – 201v, 206r – 207v; P. QUERINI, N. MICHIELE, C. FIORAVANTE, *Il naufragio*, 22.



siječnja uspjeli su se iskrcati na nenaseljeni otočić Sandøy „Santi“ koji pripada Lofotskom otočju, ispred obale sjeverne Norveške (Sl. 1 i Sl. 2). Iako su žed utožili otopljenim snijegom, vjerojatno bi svi pomrli od gladi da na obali nisu pronašli svježu lešinu nekog velikog morskog sisavca (kita ili morža?) koju su jeli sljedećih 10 dana, a kasnije su skupljali rijetke puževe i priljepke. Prve ljude ugledali su tek 2. veljače i s njima su otišli na otok Røst, gdje su svoju nevolju ispričali župniku porijeklom iz Njemačke. Na tu vijest žurno je provedeno prebacivanje i razmještaj po kućama siromašnih, ali gostoljubivih ribara (cijelo naselje brojalo je 120 stanovnika). Za dvojicu od 13 spašenih brodolomaca ipak je pomoć stigla prekasno, pa su umrli od iscrpljenosti. Nakon što su se oporavili, 14. svibnja otplovili su prema Trondheimu i putem su pronašli ostatke manje barke, što je značilo da su se svi brodolomci iz druge skupine utopili. Nešto kasnije sreli su nadbiskupa Nidarosa (Trondheima) te su se iskricali 29. svibnja u tom norveškom gradu. Poslije 10 dana odustali su od čekanja na brod, te su dobili savjet da nastave kopnom prema Švedskoj (Sl. 1). Tamo su trebali „trovar uno messer Zuan Franco cavaliere fatto per il Re di Dacia“.²⁰ Putem su svratili u samostan Vadstena i onda su 13. srpnja došli u utvrdu *Stichimborg* u kojem je stolovao spomenuti *Zuan Franco*.

Pružen im je izvanredno gostoljubiv smještaj, a nakon toga su se uputili u luku Lödöse blizu švedske obale Sjevernog mora. Tamo su se brodolomci podijelili u dvije skupine, od kojih je na čelu prve bio Cristofalo Fioravante i još dvojica, te su otplovili u Rostock. Drugu je predvodio Querini, a s njim su bili: Francesco Querini, Piero Gradenigo, Bernardo da Cagliari, Alviž Nasimbenov iz Zadra, mornar Andrija Petrov iz Šibenika, Cola da Otranto i Nicolò Querini. Oni su, ukrcavši se na brod, stigli u Englesku (*Lisla*, odnosno Ely ili King's Lynn). Odatle su Querini i suputnici preko Cambridgea stigli u London te dalje u Flandriju i preko Basela konačno u Veneciju. Tamo je 12. listopada 1432. godine stigla i trojka s Fioravanteom na čelu (Sl. 1).²¹

ANALIZA

Brod *Querina* bio je izgrađen na Kreti, a glede tipske pripadnosti susrećemo nesuglasje jer njegov vlasnik izrijeком kaže da je karaka, dok ga Fioravante

²⁰ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 201v – 204v, 207v – 210v; P. QUERINI, N. MICHIELE, C. FIORAVANTE, *Il naufragio*, 27.

²¹ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 205r – 206r, 210v – 211r.



navodi kao koku (!) – svakako, bio je isključivi jedrenjak.²² Imao je tri jarbola od kojih su prednji i glavni imali križna jedra, a stražnji latinsko jedro, što mu je davalo mogućnost da u manjoj mjeri bordižava, odnosno da jedri uz vjetar. Na pramcu je bio još kosnik, a na vrhu srednjeg jarbola košara za izvidnika.²³ U skladu s prethodnim značajkama njegova dužina mogla bi se procijeniti na oko 30 – 32 m, a nosivost mu je iznosila 700 bačava (oko 480 tona).²⁴ Brod je na sebi nosio i dva manja plovila – na jednom mjestu Querini ih naziva: *barca maggiore* i *schiffo*, a na drugom *piccole fuste*.²⁵ *Querina* je imenovana po svom vlasniku kao što je bio običaj kod mletačkih pomoraca i općenito državnih službi.

Nažalost, nemamo podatak o broju pravih članova posade, ali ih je prema veličini moglo biti oko 50. Ostali su ukrcani u cilju zaštite od eventualnog napada Đenovljana²⁶ i iz kasnijih zbivanja jasno je da su bili Španjolci (odnosno Kastiljci), a spomenut je i jedan Flamanac. Za početnih pedesetak pomoraca kroz tekstove se spominju uža zanimanja: noštromo, škrivan, brodski tesar, trpezar i mornari.²⁷

²² Kroničar i suvremenik A. Morosini piše da je bila koka. Vidi: A. MOROSINI, *Chronique d'Antonio Morosini*, 370.

Što se tiče konstrukcijskih razlika između karake i koke, one su nastajale postupno, pa se u početku nisu izrazito primjećivale. Ipak su karake bile općenito veće. Vidi: B. KOTRULJEVIĆ, *De navigatione*, 124 – 129; Alfred DUDSZUS, Ernest HENRIOT, Friedrich KRUMREY, *Das Grosse Buch der Schiffstypen*, Berlin, 1988., 152 – 154, 161 – 163; *Pomorska enciklopedija*, 3, Zagreb, 1976., 467, 628.

Za usporedbu o veličinama i drugim značajkama vidi: Marin SANUDO, *Le vite dei dogi 1423-1474*, I tomo 1423-1457, a cura di A.C. Arico, Venezia, 1999., 33 – 34, 44, 80, 96, 396, 439.

²³ Bordižavanje u to vrijeme nije bilo moguće ako je vjetar puhao izravno u pramac, nego samo u slučajevima odstupanja od 30° od željenog pravca plovidbe – otprilike u polubok. Osim toga, bordižavanje su ometali tradicionalni krmeni i pramčani kašteli kod koka i karaka. Vidi: B. KOTRULJEVIĆ, *De navigatione*, 132 – 135.

²⁴ Pri preračunu držali smo se veličina za Kretu. Vidi: Marija ZANINOVIĆ-RUMORA, „Mjere dalmatinskih luka u priručnicima XVI. stoljeća“, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 45, Zadar, 2003., 132.

²⁵ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 201rv.

Osim razlike u veličini nemamo drugih oblikovnih osobina ovih plovila, pa je stoga teško dati stvarni naziv na hrvatskom jeziku osim velika i mala barka. Iz izvješća je jasno kako su bile opremljene jedrima i veslima, što nas navodi na pretpostavku da su imali trupove u obliku većeg i manjeg leuta. Glede fuste, poznat je njezin oblik dugog i uskog plovila pogonjenog jedrom i veslima, ali svakako mnogo manjeg od borbene fuste iz 15. i 16. stoljeća namijenjene za samostalnu plovidbu i naoružane topovima. Jedan od naziva za pomoćno plovilo u 15. i 16. stoljeću bio je i fregata (na venetskom dijalektu: *fregàda*), koju također ne smijemo miješati s istoimenim velikim jedrenjakom 17. i 18. stoljeća. Vidi: Giuseppe BOERIO, *Dizionario del dialetto veneziano*, Venezia, 1867., 287, 292, 626; A. DUDSZUS, E. HENRIOT, F. KRUMREY, *Das Grosse Buch*, 107, 113.

²⁶ Rat između Mletaka i Đenove trajao je od 1431. do 1433., a pomorske borbe vodile su se na širokom području od Ligurskog, Tirenskog, Jonskog i Egejskog mora. Vidi: Giuseppe GULLINO, „Le frontiere navali“, u: *Storia di Venezia*, IV, a cura di A. Tenenti – U. Tucci, Roma, 1996., 42 – 44; M. SANUDO, *Le vite dei dogi*, 109 – 112 (123).

²⁷ G. FOSCARI, *Viaggi di Fiandra*, 283, 403.



Dva pomorca iz hrvatskih krajeva bila su na udaljenim mjestima brodske posadne hijerarhije. Alviž Nasimbenov²⁸ bio je časnik na vrlo zahtjevnom mjestu.²⁹ On ne samo što je odgovarao za brojno stanje i očuvanost ukrcanog tereta nego se morao i brinuti za pravilan i uravnotežen raspored. Taj detalj bio je jako važan za plovidbene značajke jer je nagnutost ili neučvršćenost, primjerice bačava, mogla biti kobna za brod – osobito u oluji. Mornar Andrija Petrov³⁰ pripadao je najbrojnijem, ali i statusno najnižem dijelu posade. On i njegovi kolege izvršavali su zapovijedi noštroma oko rukovanja jedriljem, isto tako podizanja i spuštanja sidara, a u izvanrednim slučajevima, kao što je bio slučaj *Querine*, morali su iskrcavati i vraćati teret u brodske štive. Osim toga davali su svaku pomoć u hitnim popravcima brodskih oštećenja. Ionako teško i mukotrpno zanimanje, puno opasnosti, u slučaju ovakvog udara elementarnih sila i havarija postajalo je oličenje životne ugroze.³¹

Nažalost, nemamo nikakvih pokazatelja gdje su se i kad *Nassimben* i Andrija Petrov ukrcali na *Querinu*. Jesu li možda bili nezaposleni pomorci koji su se našli na Kreti, koja je inače bila stjecište pomorskih veza kako brodova iz Venecije tako i iz dalmatinskih gradova pod njezinom vlašću? No također je velika vjerojatnost da su se ukrcali u metropoli prigodom nekog uplovljenja *Querine* u njezinu luku.

²⁸ Uvjetno rečeno, „prezime“ ovog pomorca nalazimo u nekim sjevernotalijanskim gradovima, uključujući i Veneciju. Vidi: Andrea da MOSTO, *L'Archivio di stato di Venezia – indice generale, storico, descrittivo ed analitico I*, Roma, 1937., 76, 228, 239, 247 – 257, 260, 266; *Dizionario biografico degli Italiani*, 77, 2012. (Stefano Nascimbeni); Relja SEFEROVIĆ, „Strani učitelj i domaći povjesničar: Nascimbene Nascimbeni i Serafin Cerva o retorici“, *Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku*, 45, Dubrovnik, 2007., 54. Na istočnoj obali Jadrana na Cresu početkom 16. stoljeća nosi ga osoba izabrana za pučkog zastupnika. Vidi: Stefano PETRIS, „Spoglio dei »Libri Consigli« della città di Cherso (Vol. II, 1531-1556)“, *Programma dell'I. R. ginnasio superiore di Capodistria*, Capodistria, 1897., 19, 22, 25 – 26, 28 – 29, 33. Nadalje, u spisima zadarskih bilježnika nalazimo nekoliko osoba zapisanih kao *Nassemani* (Petrus de Serčana, iz 1394.) ili kao *Nasmanich* (Trottis-Prandino, iz 1410. godine), koji su bili iz plemena Lapčana, odnosno Karinjana. Vidi: Mladen ANČIĆ, „Registar Petrus de Serčana“, *Fontes – izvori za hrvatsku povijest*, 15, Zagreb, 2009., 52 – 53; Damir KARBIĆ, Maja KATUŠIĆ, Ivan MAJNARIĆ, „Zajednički registar Ivana de Trottisa i Teodora de Prandina“, *Fontes – izvori za hrvatsku povijest*, 18, Zagreb, 2012., 82 – 84 (osim toga naveden je još jedan pomorac koji je bio pripadnik hrvatskog plemstva, Matej Radušević od Čudomirića). Vidi: M. ANČIĆ, „Registar Petrus de Serčana“, 95. Od svih primjera creski i zadarski imaju solidne indicije za porijeklo časnika s *Querine*, uzmemo li u obzir nedosljednost mletačke grafije, ali i zvučno prilagođavanje stranih imena venetskom izgovoru.

²⁹ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 211r. Izvorno stoji: *penese* – to je naziv za brodskog službenika koji raspoređuje teret i zapovijeda u potpalublju. Vidi: B. KOTRULJEVIĆ, *De navigatione*, 120 – 121.

³⁰ Osobe kojima je otac bio Petar, odnosno koje su zabilježene pod prezimenom Petrović spominju se u šibenskim spisima iz 15. stoljeća. Vidi Ante ŠUPUK, *O prezimenima, imenima i jeziku starog Šibenika*, Šibenik, 1981., 30.

³¹ O brodskim dužnostima vidi: Krešimir KUŽIĆ, *Hrvatska obala u putopisima njemačkih hodočasnika XIV.-XVII.*, Split, 2013., 267 – 271, 426, 456.



Tamošnja hrvatska kolonija upravo se početkom 15. stoljeća počela sve više povećavati, a iz nje su potjecali i ukrcavali se na brodove pomorci raznih profila.³² Nije slučajnost da su naši članovi Querinijeve posade bili iz Zadra i Šibenika jer je upravo iz tih gradova bilo najviše doseljenika u Veneciju.

Odnos paruna (u načelu vlasnika broda ili u slučaju udioništva, ovlaštenog zapovjednika) broda s časnicima i mornarima po svemu sudeći bio je profesionalan, s jasno određenim zadaćama i odgovornostima. Oštećenja kormila i trupa parun nije zanemario, nego ih je nastojao popraviti, pa je samo tom prigodom izgubio 25 dana u Cadizu, a brod je čak bio ispražnjen i izvučen na suho. Drugi popravak u Lisabonu trajao je 15 dana. Na nekoliko mjesta vidljiva je emocionalna povezanost paruna s brodom. Ipak, znakovito je kako je Querini priznao da je ostalo nekoliko slabih točaka, ali nije odustajao od dalje plovidbe. Požrtvovnost i suosjećanje paruna s članovima posade bila je istaknuta u nekoliko navrata, a može se najbolje očitati iz osobito iz Querinijevih riječi: „Braćo mila i najdraža, ujedinjeni u ovom beznadnom trenutku“, upućenih u govoru posadi negdje nasred oceana.³³ Stručnost i brižnost za brod i posadu pokazali su i časnici, a svi njihovi potezi izgledaju s ove distance svrsishodno.

No je li bilo baš sve tako – je li to bio lanac nesretnih okolnosti, nepogoda, kvarova, tuđih propusta ili ima i nečije krivice? Naime, kod paruna su se u kritičnim trenucima u nekoliko navrata nazirali znakovi malodušnosti, što nije moglo proći neprimijećeno kod posade. Nadalje, on sam priznaje kako nije bio profesionalni pomorac, nego je putovanje poduzeo više radi zalječenja gubitka uzrokovanog smrću sina koja ga je potresla nekoliko dana prije isplavljenja *Querine*.³⁴

Kako smo vidjeli, Querinijevu koku je pred portugalskom obalom zahvatio sjeveroistočnjak (*Agione*). Trajni vjetar iz ovog pravca obilježje je mjeseca srpnja, a trajanje puhanja mu je jako dugo – od lipnja do rujna, u nekim sezonama i kasnije.³⁵ Parun nije mogao oteti brod iz vlasti vjetra dokle god nije

³² Lovorka ČORALIĆ, „Zadrani u Veneciji od XIV. do XVIII. stoljeća“, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 35, Zadar, 1993., 67 – 69, 117; L. ČORALIĆ, „Hrvatski mornari u Mlecima“, 276, 279, 281, 295; Lovorka ČORALIĆ, *Šibenčani u Mlecima*, Šibenik, 2003., 45, 52 – 53, 187.

Jedan Šibenčanin je 1492. umro „na oceanu“ tijekom neke plovidbe. Vidi: Krsto STOŠIĆ, „Šibenski škver, galija i galijoti“, *Šibenska revija*, II/4-5, Šibenik, 1955, 14.

³³ Iako je govor mogao biti naknadno dotjeran, značajno je da su ga zabilježili i Michiele i Fioravante. Vidi: P. QUERINI, N. MICHIELE, C. FIORAVANTE, *Il naufragio*, 20 – 21.

³⁴ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 199r, 200r.

³⁵ Inocencio FONT TULLOT, „El clima de las Islas Canaria“, *Anuario de Estudios Atlánticos*, 5, Madrid-Las Palmas, 1959., 58, 66 – 72; Victoria MARZOL JAÉN, Pablo MÁYER SUÁREZ, „Algunas reflexiones acerca del clima de las Islas Canarias“, *Nimbus – Revista de climatología, meteorología y paisaje*, 29 – 30, Almería, 2012., 404. Mlečanin Alvise Ca da Mosto također navodi kako ga je protivni vjetar u kolovozu 1454. prisilio da čeka u zavjetrini rta São Vicente dok je plovio prema Flandriji. Vidi: Robert KERR, *A general history and collection of voyages and travels II.*, Edinburgh – London 1824., 203.



doplovio do Kanarskih otoka (Sl. 1 i Sl. 3). Tamo je vjerojatno uhvatio zapuh istočnjaka te je pored zapadnih otoka zašao na atlantsku pučinu, a odatle je s jugozapadnjakom, ne dodirujući ni otoke Selvagens ni otok Madeiru, stigao pred Lisabon. Iznenadujuća je Querinijeva tvrdnja kako su Kanarski otoci nepoznati za pomorce Mlečane, kao i za one iz mletačkih posjeda – znači i s hrvatske obale.³⁶ Naime, ovi otoci, spominjani već u antici, nakon višestoljetnog europskog zaborava ponovno su otkriveni u 14. stoljeću. Možda je ipak mislio na vode južno od ovog otočja, što bi s obzirom na susjednu afričku obalu s rtovima Non (Non) i Bojador bilo prihvatljivo. Znakovita imena – rt Non/Não znači rt Ne („Quem o passa, tornará ou não“ / Ako ga prođete, nećete se vratiti), kao i rt Bojador oko kojega je područje opasnih grebena, bili su do 1412. obilježeni užasom kod svih pomoraca – između rta Non i Kanara bilo je „zlokobno“ *Mare tenebroso* (Mračno more).³⁷

To da su Kanari bili strašni možemo prihvatiti uzevši u obzir da ih nisu naseljavali Europljani, ali taj atribut zacijelo je više izazvao golemi aktivni vulkan Pico de Teide (3716 m). Pomorci tog vremena vjerovali su da je on najviša planina na svijetu. Nalazi se na otoku koji danas nosi ime Tenerife, a u to vrijeme i još dugo nakon toga nazivali su ga Pakleni otok (*Isola de Inferno*).³⁸ Osim toga, upravo u ljetnim mjesecima privjetrinske padine zapadnih otoka prekrivaju debele nakupine oblaka i guste magle koja se ponekad zna spustiti sve do mora, što je nesumnjivo izazivalo nelagodu i strah kod pomoraca.³⁹ Jedan povod strahu iščitavamo kod Benedikta Kotruljevića (1416. – 1469.) koji tvrdi kako su Kanarski otoci nedostupni zbog morskih struja.⁴⁰ Provjeravajući suvremene peljare, dolazimo do zaključka kako upravo Kanarska struja, a uz nju i dominantni

³⁶ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 200r; *Pomorska enciklopedija*, 3, Zagreb, 1976., 461.

³⁷ Đenovski istraživač Lancelloto Malocello ponovno je otkrio Kanarske otoke 1312. godine i po njemu je nazvan otok Lanzeroto. O otocima opširno priča nepoznati franjevac u svojoj knjizi iz 1345. Vidi: Nancy F. MARINO, *El Libro del conocimiento de todos los reinos (The Book of Knowledge of All Kingdoms)*, Tempe, 1999., 48.

Portugalski knez Henrik Pomorac sustavno je organizirao istraživačka putovanja duž marokanske obale prema jugu, te su korak po korak istraživači upoznivali značajke obale u pravcu Senegala i Gvineje. Vidi: Charles R. BEAZLEY, *The Chronicle of the Discovery and the Conquest of Guinea written by Gomes Eannes de Azurara*, vol. 1, London, 1896., 27 – 28, 30 – 34.

³⁸ Vidi: Emmanuelle VAGNON, „Un atlas retrouvé de Grazioso Benincasa – cartographie marine à la fin du XVe s. d'après les collections de la Bibliothèque nationale de France“, *Revue du Comité français de Cartographie*, 184, Paris, 2005., 17.

³⁹ I. FONT TULLOT, „El clima de las Islas Canaria“, 84, 103 ; V. MARZOL JAÉN, P. MÁYER SUÁREZ, „Algunas reflexiones acerca“, 402 – 403.

⁴⁰ B. KOTRULJEVIĆ, *De navigatione*, 221 – 225. Usporedi to s portugalskim kroničarem. Vidi: Ch. R. BEAZLEY, *The Chronicle of the Discovery*, 31 – „while the currents are so terrible that no ship having once passed the Cape, will ever be able to return“.



vjetrovi iz sjeveroistočnog kvadranta olakšavaju doplovljavanje do tih otoka, ali i uvelike otežavaju povratak prema portugalskoj i općenito europskoj obali. Jesu li Querini i/ili njegovi brodski časnici imali susrete s drugim pomorcima kojima su prenijeli svoja saznanja i iskustva? Ta se mogućnost naime mogla pružiti tijekom dvotjednog boravka u Lisabonu, a poznato je kako je Henrik Pomorac dobivao saznanja o neuobičajenim plovidbama preko svojih doušnika. Kad se sagledaju sve činjenice, *Querina* je ljeti 1432. doprla do Kanarskih otoka, a možda i nešto južnije, a već je 1433. Henrikov istraživač Gil Eannes ponovio istu rutu, dok je sljedeće godine oplovio rt Bojador i konačno otvorio put prema Gvineji.⁴¹

Nadalje, iako Querinijevim pomorcima Biskajski zaljev nije bio ugodan, tek su se u La Mancheu i Keltskom moru našli pod udarom olujnih protivnih vjetrova koji su ih odnijeli sasvim na zapad i sjeverozapad.⁴² U toj fazi plovidbe vjerojatnija je privremena pozicija ispred rta Dunmore Head nego rta Kerry Head (oba u grofoviji Kerry) zato što se ovaj drugi nalazi 70 km sjeveroistočno u pozadini. Nakon mnogobrojnih nevolja Querini je zapisao kako je brod dosegao krajnju poziciju udaljenu 700 milja, a Fioravante od 500 milja zapadno od obala Irske (Sl. 1). Nadalje, ostaje dvojbeno je li Querinijeva skupina odatle plovila u pravcu sjeveroistoka kanalom: a) između Färöerskih i Shetlandskih otoka ili: b) između Islanda i Färöerskih otoka. Jak argument da su brodolomci prošli prvim kanalom daje nam podatak kako mnogo jači ogranak Golfske struje upravo prolazi tim pravcem, a u tom morskom prostoru pretežu jugozapadni vjetrovi.⁴³ Također, postoje indicije da je Querinijeva lađica pod udarom jugozapadnog vjetrova zanesena dalje na sjever, možda i iznad paralele 70° N, ali je na svu sreću tada zapuhao sjeverac, pa su se kroz gusti splet grebena i otočića uspjeli iskrcati kod otoka Røst (Lofotski otoci).⁴⁴ S obzirom na ružu vjetrova ovog otoka, to također izgleda vjerodostojno (Sl. 2 i Sl. 4).⁴⁵ Nadalje, i u prvom i u drugom opisu nalazimo brojke o prevaljenom putu poslije napuštanja broda. Dok parun govori

⁴¹ Ch. R. BEAZLEY, *The Chronicle of the Discovery*, 33. Još dragocjenije je saznanje o otkrivanju navigacijskog postupka, kasnije nazvanog od Portugalaca „volta do mar“. Radi se o iskorištavanju kružnog puhanja vjetrova na prostoru od portugalske obale, prema Kanarima, preko Azora i ponovo na obalu Portugala.

⁴² *Wind and wave frequency distributions for sites around the British Isles*, Southampton, 2001., tablice poslije str. 24.

⁴³ *Climatological Atlas of the Nordic Seas and Northern North Atlantic*, Silver Spring, 2014., 10 – 12; *Wind and wave frequency*, tablice poslije str. 24.

⁴⁴ *Pomorska enciklopedija*, 4, Zagreb, 1978., 326 – 327.

⁴⁵ *North and West Coasts of Norway, Pub. 182 Sailing Directions (enroute)*, Springfield, 2015., 170; B. JONES, Souyad BOUDJELAS, Elisabeth Gay MITCHELSON-JACOB, „Topographic steering of winds in Vestfjorden, Norway“, *Weather*, 52/10, London, 2012., 305 – 307; Placido ZURLA, „Di Marco Polo e degli altri viaggiatori Veneziani più illustri II“, Venezia, 1818., 99.



o 2000 talijanskih milja (2960 km), njegov časnik daje daleko veći podatak – 2500 milja (3700 km). Ako uzmemo za referentne točke spomenutu poziciju sjeverozapadno od Irske i prostor sjeverno od Lofota, onda se moramo prikloniti Fioravanteu. Vjerojatno nam nevjericu izaziva činjenica kako su tu udaljenost preplovili za 18 dana, dok su otprilike isti broj milja prešli od La Manchea do točke napuštanja, ali za 42 dana. Valja se prisjetiti da je *Querina* bila spori trbušasti brod (svejedno – koka ili karaka), uz to tijekom ove vremenski duže dionice većim dijelom bez jarbola i jedrilja te je više plutala nošena nestalnim vjetrovima i ogrankom Golske struje. Brodolomci su pak bili u manjem vretenastom brodu opremljenom jedriljem, a uz to je puhanje vjetra bilo konzistentnije. Sljedeću dionicu oporavljeni brodolomci prešli su u fusti po ugodnom sjeveroistočnjaku, karakterističnom za kasno proljeće i ljeto. Do Trondheima (odnosno Nidarosa) bilo je oko 600 km u pravcu jugozapada (u izvješću piše 1000 milja = 1480 km, što je svakako pretjerano).⁴⁶

Susretljivi nadbiskup na kojeg su naišli zvao se Aslak Harniktsson Bolt (1428. – 1450.) i bio je svojedobno imenovan na intervenciju kralja Erika.⁴⁷ Vrlo je zanimljiv podatak kako su Norvežani, nekadašnji hodočasnici u Svetu zemlju, prepoznali i pomogli brodolomce kad su saznali da su Mlečani. To je potvrda kako su bili dobro primljeni u Veneciji tijekom svojeg putovanja, pa su stoga osjećali obvezu da im na taj način uzvrate.⁴⁸

Dalje su Querinijevi pomorci putovali pješke kroz pokrajinu Jämtland. Pod imenom *Stichimborg* krije se utvrda Stegeborg u pokrajini Östergötland u blizini obale Baltičkog mora. No za nas je svakako najzanimljivije da se pod imenom *Zuan Franco*, odnosno *Giouan Francho*,⁴⁹ krije Ivan VI. (kraj 14. st. – 1436.), sin Nikole IV., najmoćnijeg člana porodice knezova Krčkih, tj. Frankopana. Taj hrvatski velikaš došao je u Švedsku na poziv Erika VII. Pomeranskog (1412. – 1439.),⁵⁰ kralja Danske, Švedske i Norveške (tzv. Kalmarske unije). Svoju službu

⁴⁶ *North and West Coasts*, 141, 164; Gustav STORM, „Venetianerne paa Røst i 1432.“, *Det Norske Geografiske Selskab*, Aarbog VIII, 1896-1897, Kristiania, 1897., 50 – 51.

⁴⁷ G. STORM, „Venetianerne paa Røst“, 50. Pripadao je uskom krugu kraljevih pouzdanika, kao i knez Ivan Frankopan.

⁴⁸ Vidi: M. SANUDO, *Le vite dei dogi*, 25 – 26, 29; Mladen IBLER, „Putovanje skandinavskog kralja Erika VII. Pomeranskog kroz Hrvatsku 1424.-1425“, *Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku*, 39, Zagreb-Dubrovnik, 2001., 127 – 130; Krešimir KUŽIĆ, „Nordijski hodočasnici u hrvatskim primorskim krajevima (14.-17. stoljeće)“ (u tisku).

⁴⁹ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 205r, 209v.

⁵⁰ *Hrvatski biografski leksikon*, 4, Zagreb, 1998., , 410 – 411. Erik je bio vojvoda Pomeranije (sjeveroistočni dio Njemačke). Njegovo je pravo ime bilo Bogislaw (Bogislaus), a ime Erik uzeo je radi nastavljanja skandinavske tradicije. Vidi: *Allgemeine deutsche Biographie*, VI, Leipzig, 1877., 206 – 207.



zavrijedio je pomaganjem kralja tijekom hodočašćenja u Jeruzalem 1424. godine (glede ovog dijela biografije Ivana VI. opširno je pisao M. Ibler⁵¹). Dalje je većim dijelom puta brodolomce pratio mladi gospodin *Mafio/Mapheo*, izričito naveden kao Ivanov sin.⁵² Upada u oči kako autori oba izvješća hrvatskog velikaša nazivaju „caualliero Venetiano“, „della nostra natione“, „compatriota nostro“.⁵³ Nema sumnje kako su Querini i Ivan međusobno razgovarali na talijanskom jeziku, ali među brodolomcima su bila i dvojica njihovih supatnika iz hrvatskih krajeva koji su im mogli kazati odakle je Ivan. U konačnici, ni vrlo dobro informirani Sanudo u jednoj bilješci svoje kronike ne navodi otkuda je kraljev tumač *Zuan Francho*.⁵⁴ Uslijed toga, ova kriva informacija iz oba opisa ušla je u sva kasnija izdanja, ali i u sve znanstvene i popularne radove koji su imali za temu slučaj *Querine*.

Nakon boravka u Švedskoj naši ljudi u sastavu Querinijeve skupine, krenuvši iz luke Lödöse (na rijeci Göta älv, sjeverno od današnjeg Göteborga), preplovili su Sjeverno more i iskricali se u King's Lynnu u zaljevu Wash (dionica od 1050 km). Posljednje morsko putovanje od 190 km bilo je od Londona do spomenute luke Sluisa kod Genta – nesuđenog odredišta zlosretnog broda *Querine* (Sl. 1).⁵⁵

Te iste zime 1431./1432. godine, dok su naši brodolomci gladovali i smrzavali se na pučini Norveškog mora, Hrvatsku je pogodila strašna studen od koje su stradale masline i smokve, a propala je pšenica i druga žita.⁵⁶ Ova elementarna nepogoda bila je samo dio složenog zimskog meteorološkog ekstrema koji je pogodio sjevernu i srednju Europu, a primjerice u nekim dijelovima Njemačke trajao je od listopada 1431. do travnja 1432. godine.⁵⁷ U kontekstu vremenskih nepogoda zanimljiva je Fioravanteova usporedba hladnoće koju su trpjeli brodolomci na sjevernom Atlantiku s jednom strašnom zimom u Veneciji kada su se zaledili svi kanali i laguna, a led je bio toliki da su konjanici i kola mogli prijeći s kopna u grad. Na kraju zaključuje „che quella regio ne sia senza comparatione

⁵¹ Vidi: M. IBLER, „Putovanje skandinavskog kralja, 127 – 130; Mladen IBLER, Birgitta FRITZ, „Kunglig reseledare i Heliga landet och slottshövitsman i Sverige“, *Scandia*, 70/1, 2004., 3 – 16.

⁵² G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 205r, 210v. Maffeo je talijanska varijanta kršćanskog imena Matthaueus, odnosno u hrvatskom obliku Matej ili Matija. Budući da se Ivan vjenčao s Katarinom Nelipić 1416., a iz Milana je krenuo u Dansku 1426., Matija je imao jedva 15 godina.

⁵³ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 205r, 210v.

⁵⁴ Vidi: M. SANUDO, *Le vite dei dogi*, 25 – 26, 29.

⁵⁵ Querini se u Londonu susreo s mletačkim trgovcima, ali nažalost ne znamo ništa o djelovanju naših ljudi. Za pretpostaviti je da su bili u istom dijelu grada u kojem su se okupljali trgovci sa Sredozemlja. Vidi: L. ČORALIĆ, „Grobница bratovštine hrvatskih“, 51.

⁵⁶ Ivan MILČETIĆ, „Hrvatska glagoljska bibliografija“, *Starine JAZU*, XXXIII, Zagreb, 1911., 514; Vjekoslav ŠTEFANIĆ, *Glagoljski rukopisi Jugoslavenske akademije I*, Zagreb, 1969., 109.

⁵⁷ Cornelius EASTON, *Les hivers dans l'Europe occidentale*, Leyden, 1928., 78, 198.



molto piu fredda del paese d'Italia".⁵⁸ Ovaj slučaj u Veneciji dogodio se vjerojatno zimi 1425./1426. godine.⁵⁹ Međutim, najgora zima koju je pratilo zamrzavanje cijele lagune počela je svom oštrinom 6. siječnja 1432., a trajala je do 22. veljače iste godine, a zabilježene su studeni 1413. i 1419.⁶⁰

Osim što je plovidba *Querine* dala doprinos putopisnoj literaturi, ona je ostvarila i trajan utjecaj na kartografiju, i to ne samo kroz točnije ucrtane obale sjeverne Europe. Naime, mletački crtač karata fra Mauro iskoristio je saznanja Pietra Querinija da na svoju kartu poznatog svijeta dopiše sve značajke Norveške obuhvativši geografiju, etnografiju i živi svijet, uz nezaobilazne antičke i religijske crtice (Sl. 5). Fra Mauro je zabilježio: „In questa provincia de norvegia scorse misier Piero Querini, come è noto“, a onda je nastavio: „Norvegia è provincia latissima circumdada da mar e conçonta con la svetia, et in questa non li nasce né vin ni oio, la çente è robusta e forte e de gran statura. Similiter la Svetia sono homeni ferocissimi cum li qual secondo alguni Iulio Cesaro have respeto tuor bataglia. Item questi populi hano dato grande affliction a l'europa e al tempo de Alexandro l'audatia de i greci non have animo de intrometerli ma hora sono sminuidi e non hano tanta reputation quanta haveano antichamente. Qui se dice esser el corpo de sancta Brigida, la qual secondo alguni fo de svetia. Item qui se dice esser molte novità de animali maxime orsi bianchi grandissimi e de altre fere salvaçe.“⁶¹

Od ostalih lokacija na kojima su Querinijevi pomorci boravili, fra Mauro je naveo: *Lodoxe, Vastena, Stitiborgo* u kojima prepoznajemo spomenute Lödöse, Vadstena i Stegeborg, što je još jedan dokaz povezanosti pomorca i kartografa.⁶² Vrijedi još istaknuti kako je u izradi fra Maurove karte *Mappamondo* sudjelovao fra Francesco da Cherso – za sada pobliže nepoznati Crešanin.⁶³ Perifernost Skandinavije objašnjava paradoks kako najstarije sačuvane portulanske karte dolaze s Mediterana pored stoljetnog vikinško/normanskog pomorstva, na kojega se vezuje brodarstvo gradova Hanse, ali i Norveške te Danske. Svijest o zabačenosti najbolje ocrta naziv domaćeg pučanstva za sjever Norveške – *Stražnjica svijeta*.⁶⁴

⁵⁸ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 207v.

⁵⁹ Vidi: M. SANUDO, *Le vite dei dogi*, 53.

⁶⁰ Dario CAMUFFO, „Freezing of the Venetian Lagoon since the 9th century A.D. in comparison to the climate of western Europe and England“, *Climatic Change*, 10, 1987., 45 – 47, 59.

⁶¹ P. ZURLA, „Di Marco Polo“, 99; I. BAUMGÄRTNER, „Kartographie, Reisebericht und Humanismus“, 181 – 183, 191.

⁶² P. ZURLA, „Di Marco Polo“, 99 – 104.

⁶³ I. BAUMGÄRTNER, „Kartographie, Reisebericht und Humanismus“, 171.

⁶⁴ A. BRINCKEN, „Die kartographische Darstellung Nordeuropas“, 48 – 55; G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 204r.



Na kraju valja napisati i nekoliko riječi o jednom novom prehrambenom iskustvu koje su brodolomci s juga Europe stekli na dalekom malom otoku sjeverne Norveške. Pisci oba izvješća nisu skrivali iznenađenje kad su vidjeli „,ribe tvrde kao drvo. Kad ih hoće jesti, tuku ih ušicom sjekire (pesci duri come legno. Quando si vogliono mangiare, li battono col roverso della mannara)“⁶⁵. Ta je riba, za koje su im domaći kazali da se zove *Stochfis*,⁶⁵ naš dobro poznati bakalar. Goleme količine te ribe sušene su na vjetru, a onda su je ribari sabirali i prevozili u Bergen te tamo razmjenjivali za kožu, tkanine, željeznu robu, mahunarke i ostalo što bi im trebalo.⁶⁶ Ovi naši brodolomci prvi su Mediteranci koji su jeli bakalar, a kao prvi ljudi iz hrvatskih krajeva to su bili časnik *Nassimben* i mornar Andrija Petrov.

ZAKLJUČAK

Putovanje mletačkog broda *Querina* ne može se okarakterizirati kao namjeravano i planski organizirano istraživanje nepoznatih plovnih puteva ili dalekih zemalja. Za komparaciju nam najbolje može poslužiti sveobuhvatna i promišljena aktivnost Portugalca Henrika Pomorca (Henrique O Navegador) i postignuti rezultati u kojima provoditelji nisu bili isključivo Portugalci, nego i pomorci drugih zemalja unajmljeni za vođe ekspedicija. U tome su znatno zaostajali Španjolci (tada još Kastiljci i Katalonci), a doprinos ostalih bio je zanemariv do kraja 15. stoljeća. Spomenuta dva člana posade iz hrvatskih krajeva, uostalom kao i ostali na *Querini*, bili su putnici u nepoznato mimo svoje volje, kako u prvoj blažoj polovici puta tako i u drugom dijelu s mnogo brutalnijim završetkom. No unatoč takvom odstupanju od planirane rute punom meteoroloških i geografskih iznenađenja, pokazali su se kao izvrsni pomorci, spremni na iznimne napore i opasnosti proizišle iz meteoroloških ekstrema kojima su bili na udaru. Vjerujemo da se mogu prihvatiti tvrdnje Querinija o krajnjoj dosegnutoj poziciji broda udaljenoj 700 milja ili barem Fioravantea od 500 milja zapadno od obala Irske! Preračunamo li to u kilometre dobit ćemo veličine od oko 1000, odnosno 700 km, što daje približne pozicije 52° N – 25° W ili 52° N – 21° W. Budući da je brod na jugu dosego neimenovane otoke u Kanarima, imamo pretpostavljenu poziciju 28°–29° N – 14°–15° W. Naposljetku, na sjeveru su brodolomci bačeni na poziciju u Lofotima od nekih 68°–69° N – 15°

⁶⁵ *Pomorska enciklopedija*, 4, Zagreb, 1978., 327. To je u stvari njemačka riječ: *der Stockfisch*.

⁶⁶ G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 203v, 209v.



E. Povežemo li sve te točke dobit ćemo broj od preplovljenih 7600 nautičkih milja ili oko 14 100 kilometara.⁶⁷ Bez obzira na sva moguća odstupanja, nesumnjivo je kako su *Querina* i s njome spomenuti pomorci iz hrvatskih krajeva postigli najdalje točke doplovljavanja u razdoblju prije Kolumba, odnosno uspostave uobičajenih prekoatlantskih putovanja u kojima su svakako prednjačili Dubrovčani, bilo na vlastitim, bilo na brodovima Španjolske.

Valja kazati kako su samo u prvoj polovici 15. stoljeća mnogi mletački trgovački brodovi doživjeli brodolom, pa i neki koji su plovili prema Flandriji,⁶⁸ ali ni jedan slučaj nije izazvao toliku pozornost kao ovaj paruna Pietra Querinija. To je prvenstveno zasluga pisanih izvješća sve trojice sudionika, ali i G. B. Ramusija. On je ove njihove izjave tiskao i na taj ih način napravio dostupnima širokom čitateljstvu, ali i znanstvenicima koji su ih uporabili u svojim istraživačkim radovima.⁶⁹

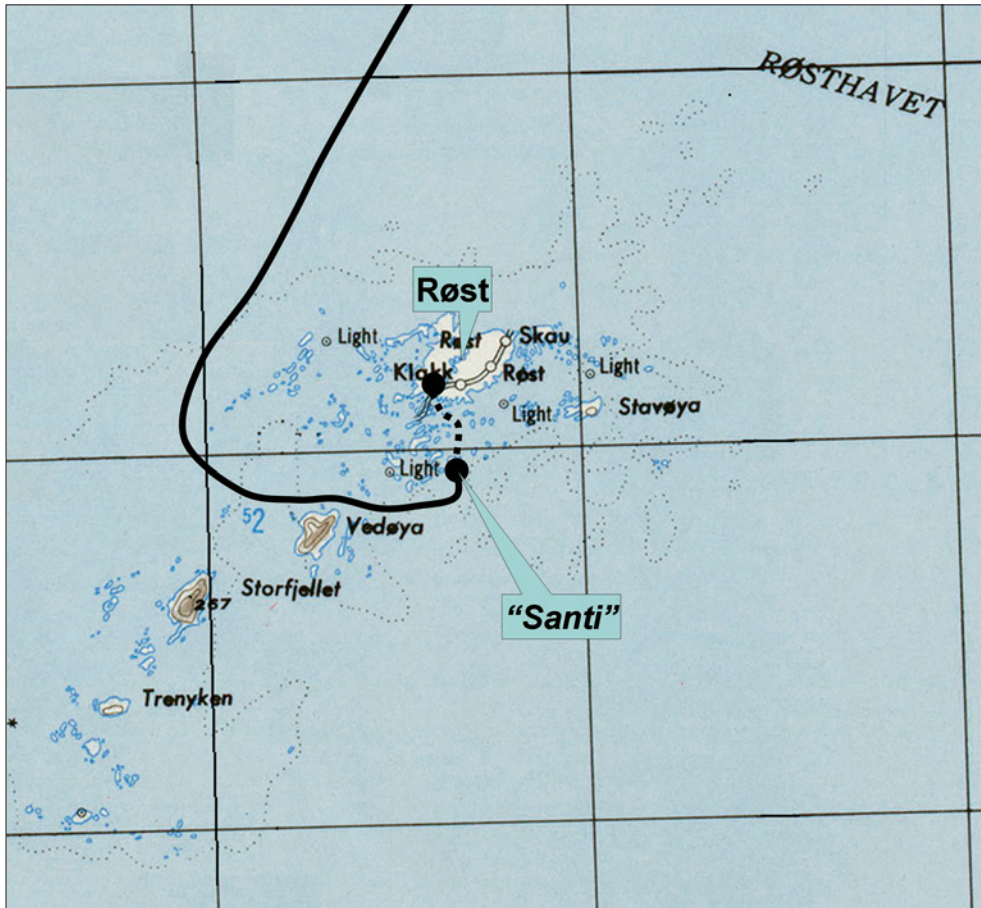
⁶⁷ Ukupna dužina puta u koji je, osim dionica do Lofota, uključeno putovanje kopnom preko Skandinavije, morem do Engleske i preko nje te morem do Flandrije, kao i kopneni put preko Basela do Venecije iznosi približno 18 400 km.

⁶⁸ M. SANUDO, *Le vite dei dogi*, 37, 151, 248, 390 – 391.

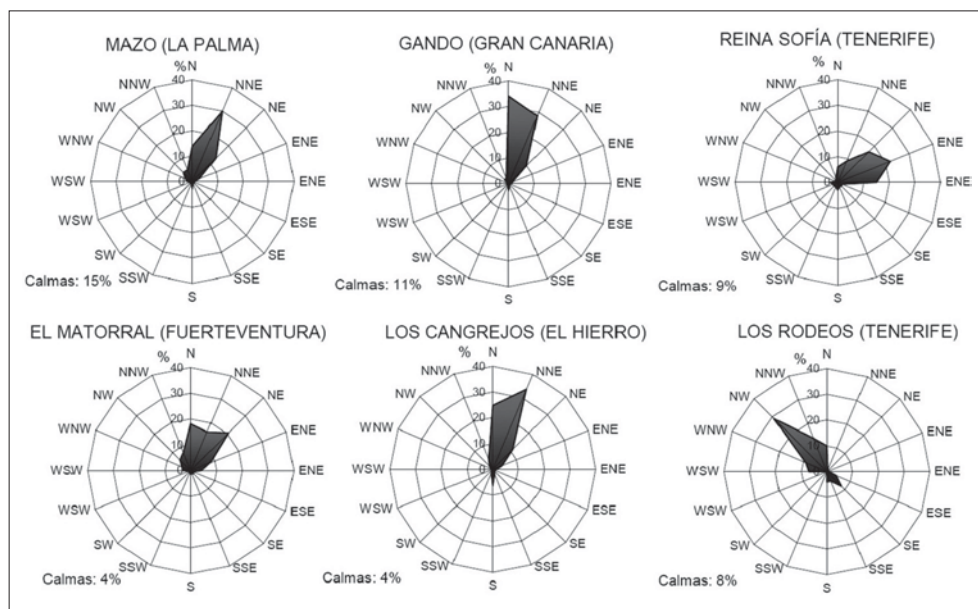
⁶⁹ Ovaj putopis tiskan je nekoliko puta u 16. stoljeću, a slijedila su izdanja iz 18. i 19. stoljeća. Vidi: G. B. RAMUSIO, *Secondo volume Delle*, 199v – 206r, 206r – 211r; Hieronymus MEGISER, *Septentrio Novantiquus oder Die Neue Nort Welt*, Leipzig, 1613., 473.; Thomas WALKER, *Walker's Hibernian Magazine or Compendium of Entertaining Knowledge*, Dublin, 1786., 720; John R. FORSTER, *History of the voyages and discoveries made in the north*, London, 1786., 489; P. ZURLA, „Di Marco Polo“, 408; Jean Louis H. S. DEPERTHES, *Storia di naufragi ovvero raccolta delle più interessanti relazioni di naufragi, svernamenti ecc. dal XV secolo fino al presente*, Milano, 1822., 320; Carlo BULLO, *Il viaggio di M. Piero Querini e le relazione della Repubblica Veneta colla Svezia*, Venezia, 1881., 55 – 71.



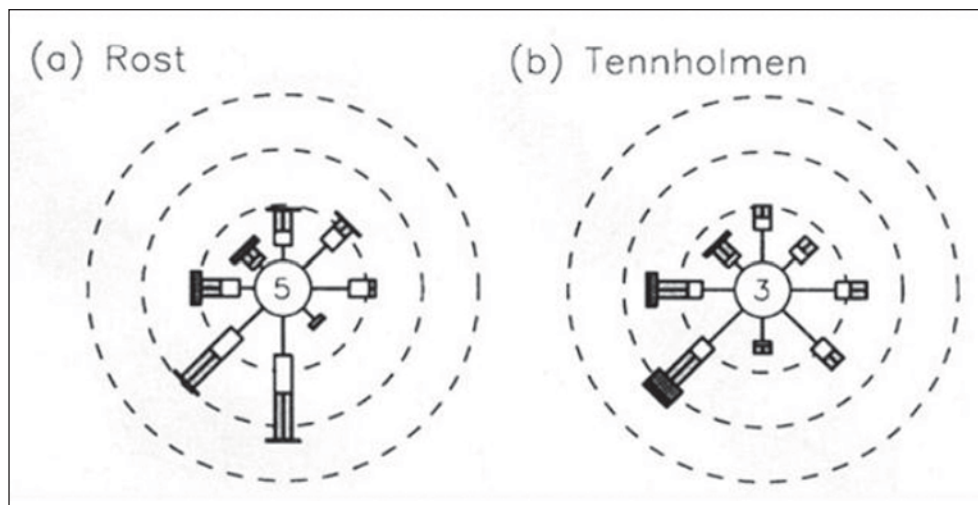
SLIKA 1: Zemljovid s rutom plovidbe koke *Querine* te kopnenim putovanjima brodolomaca paruna Pietra Querinija



SLIKA 2: Zemljovid rute plovidbe brodolomaca *Querine* oko otoka Røst



SLIKA 3: Ruža vjetrova na lokacijama s Kanarskih otoka (V. Marzol Jaén, P. Máyer Suárez, „Algunas reflexiones acerca“, 404)



SLIKA 4: Ruža vjetrova na dvije lokacije kod otoka Røst (B. Jones, S. Boudjelas, E.G. Mitchelson-Jacob, „Topographic steering of winds“, 304)



SLIKA 5: Detalj zemljovida *Mappamondo* kartografa fra Maura iz Venecije (1459.), s tekstom koji spominje P. Querinija



Krešimir KUŽIĆ

TWO SEAMEN FROM CROATIA IN VOYAGES UP TO THE EDGE OF THE
KNOWN WORLD (EARLY 15TH CENTURY)

SUMMARY

Towards the end of the 13th century, Venetian Republic established bonds with harbours in the North Sea. For reasons of prestige and financial profit, state control was kept over the convoys sent in this direction, yet enough room was left for private trading initiative as well. Thanks to the experience gained and for the purpose of facilitating the sailing itself, a whole set of cartographic products and portolan charts with descriptions of shores, harbours, anchorages, and sea characteristics were developed. The principal feature of those maps was that they did not include the shores southward of the Canary Islands, Cape Bojador, and the north shores of Scandinavia. Pietro Querini's voyage was described in two reports written by the surviving crew members. Their sailing ship set on the voyage from Crete on 30 April 1431, freighted with barrels of malmsey wine and other goods. The crew numbered around fifty seamen, among whom there were two Croatians – one from Zadar, and the other from Šibenik. During the voyage, the ship passed the Gibraltar and was wrecked near Cadiz. The damage to the steering wheel decided the ship's further fate. After repair, the wind directed them to the Canary Islands, which caused fear among the crew. This was in line with the belief that all ships that sail behind Capes Non and Bojador would suffer a wreck. They however managed to return and, after passing Cape Finisterre, arrived to the Channel. They were caught in a sequence of storms, which destroyed their steering wheel and sails, and consequently arrived to a position approximately 1,000 km westward of Ireland. After leaving the ship, they embarked two smaller boats. One of them carried Querini and another 44 seamen; they set to the northeast under strong wind and the Gulf Stream. The majority died of cold, hunger and thirst, while only thirteen of them managed – on 5 January 1432 – to disembark on Sandøy in the Lofoten Islands (in the north of Norway). The islanders of Røst rescued them and offered them hospitality, so that they recovered. The eleven men who had survived (the two from Zadar and Šibenik with them) set off on a journey home. They crossed Norway and Sweden on foot up to the harbour of Lödöse. Ivan VI Frankopan, who was in service of King Erik VII at that time, offered them hospitality on the way. Querini and Croatian seamen continued to sail to England, and later to Flanders. They arrived in Venice on 12 October 1432. Though shipwrecks were rather frequent



in that period, none of the other cases attracted as much attention as the case of Querini. It is interesting due to the fact that the ship had reached the ultimate borders of the world as known at that time – the Canary Islands in the south, and the Lofoten Islands in the north; the voyage crossed 14,100 km in total. Additionally, as a result thereof, certain data were entered into cartographic products of later dates – for instance into the *Mappamondo* by friar Mauro of 1459. The seamen who survived were the first South Europeans who ate codfish. For us, it is of interest that two seamen from Croatian lands took part in the voyage and managed to survive all the hardships.

Keywords: Croatian seamen; Venetian Republic; Canary Islands; Lofoten Islands; portolan charts.