

## TIPOVI BRODOVA HRVATSKIH PRIMORSKIH GRADOVA U LEPANTSKOJ BITKI

UDK 629.123.1 : 355.49 : 94 "16" Lepant

Izvorni rad

## I.

Pred 1971. godinu od Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru dobio sam zadatak da se osvrnem na tipove brodove hrvatskih primorskih gradova koji su aktivno sudjelovali u lepantskoj bitki, a posebno na tipove dubrovačkih trgovački jedrenjaka (oni su sudjelovali kao pričuva, a ne u brobenoj formaciji). Što se tiče hrvatskih ratnih brodova, bit će riječ samo o galijci (galeotti).

Ali prije nego što prijedem na izlaganje o tipovima brodova hrvatskih primorskih gradova, nešto ću reći, umjesto uvoda, o nekim svojim općenitim razmatranjima s obzirom na lepantsku bitku.

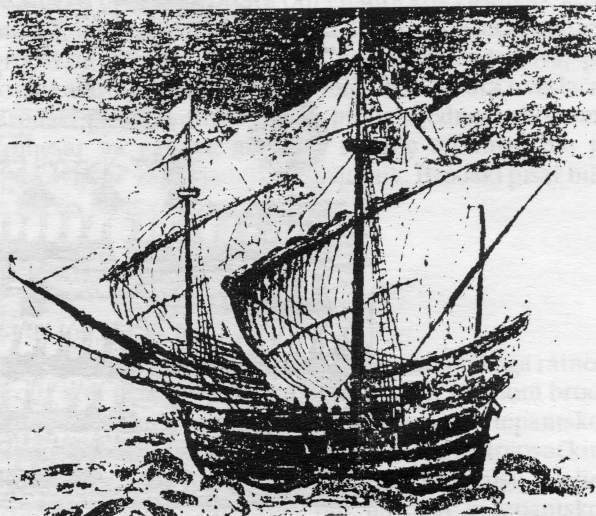
Prvi put sam nešto upoznao s pripremama, sastavom, organizacijom, te o pomorsko-ratnim ishodu i o posljedicama učinka lepantske bitke čitajući radova Rinalda Caddea, a posebno djelo Maria Nani Moceniga *L a B a t t a g l i a d i L e p a n t o*. Mocenigo je među ostalim poukama i zaključcima o Lepantu utvrdio i napisao da je to bilo "Vittoria pretamente Italiana"<sup>1</sup>. Drugi povjesničari s Apeninskog poluotoka, kao Cammileri ili Vottorio Bacigalupo<sup>2</sup>, što se tiče Hrvata u toj bitki nisu pošli dalje, nego su slijedili Moceniga. Svi ti radovi ne dotiču se hrvatskih pomoraca i hrvatskih brodova. Tako i admiral (ammiraglio di squadra) Casimo Basile (Lepanto: ultima gloria dell'Occidente Cristiano) u svojim zaključcima tvrdi da ta bitka "Non lo si dimentichi - fu soprattutto gloria d'Italia"<sup>3</sup>. Ništa bolji od tih povjesničara s Apeninskog poluotoka nije ni Španjolac Luciano Serrano s dvije knjige pod naslovom *L a L i g a d e L e p a n t o* (1570 - 1573).<sup>4</sup> U tome ga je slijedio Dragonetti de Torres, izdavanjem knjige s istim naslovom.<sup>5</sup>

Od spomenutih talijanskih i španjolskih autora nešto se razlikuje Francuz Paul Chack. On je u svom radu o lepantskoj bitki spomenuo kako je u to vrijeme

Mletačka Republika bila u velikoj prednosti s obzirom na svoju mornaricu, jer su Mlečani imali u Dalmaciji "dobar izvor ljudi za svoje brodove". Dakle (da i ja počnem sa zaključcima), Paul Chack je i te kako shvatio koliko su hrvatski pomorski visokokvalificirani stručnjaci i mornari (pa i brodograditelji i drugi) vrijedili i značili za Mletačku Republiku.<sup>6</sup>

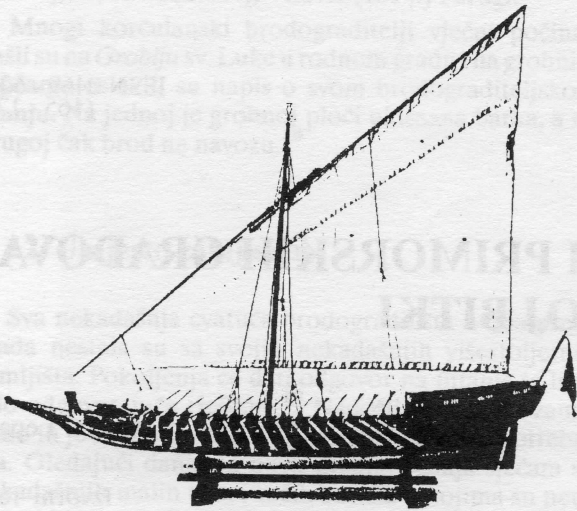
Ali odnos talijanskih povjesničara prema Hrvatima i prema udjelu hrvatskih pomoraca u lepantskoj bitci jednak je kao i njihov odnos prema sudjelovanju grčkih pomoraca i grčkih brodova u tom povijesnom događaju. To je u svom radu utvrdio grčki povjesničar Hasiotis, u knjizi *G r c i u o č i l e p a n t s k e b i t k e* (1568 - 1571), objavljenoj u Solunu 1970. godine.

Od naših povjesničara lepantskom bitkom bavili su se akademici Grga Novak<sup>7</sup> i Jorjo Tadić,<sup>8</sup> zatim kapetan bojnog broda Vilim Bačić<sup>9</sup>, dr Danilo Klen<sup>10</sup> i neki drugi. Međutim, moju je posebnu pažnju privuklo pisanje dr. Vinka Foretića koji je najcjelovitije obrazložio sudjelovanje hrvatskih, a posebno dubrovačkih pomoraca i njihovih brodara u toj pomorskoj bici.<sup>11</sup>



Slika 1. Dubrovački galijum iz druge pol.16. stoljeća (Franjevački samostan Slano, Dubrovnik)

\* dr. Josip Luetić  
Od Kaštela 44  
Split



Slika 2. Mala galijska Dubrovačke Republike 18. stoljeća. Model izradio I. Pastuović po znanstvenoj dokumentaciji J. Luetića. Pomorski muzej HAZU Dubrovnik

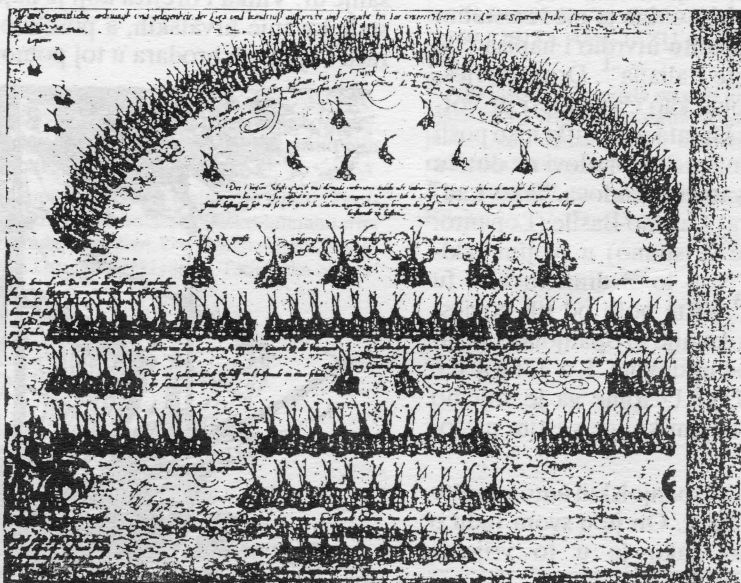
U zaključku ovog uvodnog izlaganja, a na osnovi dostupnih mi izvora i literature, čini mi se da su obje flote i u tijeku bitke bile nekako u sličnim okolnostima i prilikama. To su, prije svega, nespornosti (rivalstvo i sl.) između nekih zapovjednika flotila i pojedinih flotnih jedinica, neujednačenost u zaključcima i dogovorima, rivalitet među narodnostima ili pripadnicima različitih gledišta, zatim samovolja pojedinih uglednijih zapovjednika, različite koncepcije pomorskoratne tehnike i strategije i slične suprotnosti, što je ometalo izvedbom zamišljenih i dogovorenih pomorskoratnih taktičkih

pothvata. To se posebice odnosi na planiranu zamisao turskoga glavnog pomorskoratnog zapovjedništva, a u kojem su se nalazili Srbijanci islamske vjere. Osim toga, bitno obilježje obiju ratujućih strana bila je i činjenica da su se vrhovna zapovjedništva oslanjala uglavnom na osobne vrijednosti i stručno pomorskoratna svojstva i vrsnoće pojedinih zapovjednika flotila, ili čak zapovjednika pojedinoga ratnog broda.

U toj zadnjoj velikoj pomorskoj bici ratnih brodova na vesla gubici su bili golemi i u ljudskim žrtvama i u brodovlju. Od ukupno 525 brodova i 180 000 ljudi uništena je gotovo polovica brodova, a broj ljudskih žrtava iznosio je 50 000 i ranjenih više od 15 000. Među poginulima i ranjenima bilo je mnogo Hrvata, ali i Srbi-janaca koji su bili u sastavu turske flote kao vojnici (mornarička pješadija), a koji su u abordažnom napadu hladnim oružjem operirali po hrvatskim i drugim kršćanskim brodovima. Takve goleme žrtve u jednoj pomorskoj bici nisu bile ni prije ni poslije Lepanta (neki povjesničari pomorskih bitaka uspoređuju je samo s bitkom kod Jutlanda 1916. godine, ali tad je bilo puno manje žrtava). Tom bitkom završena je velika epoha pomorskog ratovanja brodovima na vesla. S Lepantom je zbrisan mit o neuništivosti i nepobjedivosti turske pomorske velesile. Lepant je označio prekretnicu u političkim i gospodarsko-društvenim odnosima na Sredozemlju.

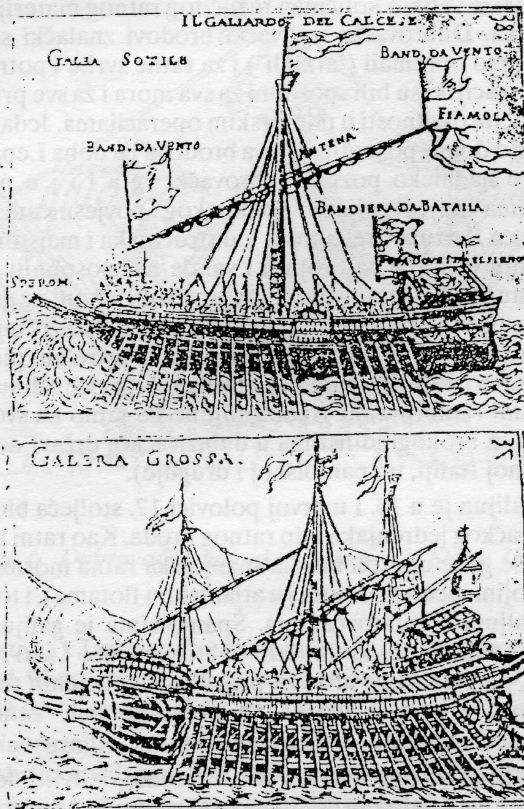
## II.

U flotnom sastavu Svete lige u lepantskoj bitki sudjelovalo je nekoliko tipova brodova hrvatskih primorskih komuna. Od tipično ratnih brodova najviše je bilo galijsa.<sup>12</sup> Ali, budući da je galijsa kao ratni tip broda već vrlo dobro poznata, ona će se u ovom izlaganju izostaviti.



Slika 3. Bojni raspored pred pomorsku bitku kod Lepanta 1571., u kojoj su sudjelovali dubrovački jedrenjaci kao pričuva i prikazani su u donjem lijevom kutu slike. (Izvorna grafika u pomorskom muzeju HAZU u Dubrovniku)





Slika 4. Tipovi ligninih galija u lepantskoj bitki  
(G. Quarti, Lepanto ..., Milano 1931.)

Drugi tip hrvatskoga ratnog broda bila je galijica, a to veća, takozvana galotta, o kojoj se u hrvatskoj pomorskoj bibliografiji vrlo malo zna.<sup>13</sup> A ta galijica zapravo je manja galija, sa 16 do 23 klupe (a mogla je biti i koja klupa više) sa svake strane broda za smještaj (sjedište) veslača (jedan, dva ili više njih za jedno veslo, prema potrebi zamjene). Na galijici su veslači u slučaju potrebe bili ujedno i vojnici (to bi se današnjom terminologijom nazvalo pomorska pješadija), jer su bili posebno naoružani pa su se mogli braniti, ali, što je važnije, i kad zatreba, vrlo djelotvorno i napadati (posebice pri abordaži). Galijica je bila duga oko 50 i više stopa, visina pojedine statve bila i veća od 7 stopa, a širina u sredini broda iznosila je 12 i više, te visina u sredini 6 i više stopa. Galijica je imala samo jednu nepomičnu palubu preko cijelog trupa. Dakle, galijica je bila slična običnim manjim galijama, osim u nekim detaljima, ali gotovo jednake veličine.

Neki autori (povjesničari brodarstva, a posebno ratnoga mediteranskog) tvrde da je galijica slična velikoj filjuzi. To bi bilo vrlo zanimljivo pa i vrijedno provjeriti s obzirom na brojnost hrvatskih filjuga, a posebno zato što je ona u sastavu državne ratne flote Dubrovačke Republike u 17. i u 18. stoljeću imala najvažnije mjesto.<sup>13A</sup>

Od svih poznatih najmjerodavnijih pomorskih povjesničara zacijelo tvrdnje Augustina Jala (Glosaire Nautique, Paris 1848) slažu se s mojim arhivskim

istraživanjima o galijici. Jal tvrdi da se ona, što se tiče oblika i tipa, ne razlikuje od galije, osim što je manja. Međutim, dubrovačka galijica ipak se nešto razlikuje od drugih mediteranskih galijica jer su tom mediteranskom tipu ratnog broda dubrovački brodogradilišni majstori (uz pomoć ili suradnju malteških i napuljskih majstora brodograditelja) dali neke dubrovačke osobine. Galijica je imala (ponajviše) samo jedan jarbol, ali veća galijica mogla ih je imati dva, na kojima su se razapinjala obična latinska jedra. Galijica je bila brza i okretnija od galije (a baš takve tipove ratnih brodova dubrovačka je država trebala - galijice i filjuge). Ukrašeni krmeni dio bio je uzdignutiji od pramčanog dijela. Normalno naoružanje galijice sastojalo se od 6 do 8 topovskih cijevi, uglavnom većih pedrijera (posebna vrsta brodskih topova). Pedrijera je bila tadašnje najsuvremenije vatreno brodsko oružje, s otvorenom barutnom komorom, gdje se postavljao takozvani maškul - neka vrsta metalne kutije koja se nabijala barutom i zatvarala (na stražnjem dijelu topa pedrijere) snažnim metalnim klinom. Pojedina pedrijera imala je dva ili više maškula (uvijek pripravljenih za paljenje). Topovska cijev pedrijere punila se u prvo vrijeme kamenim, a poslije željeznim "Skaljama" (strugotinama) i kamenjem, a poslije željeznim kuglama.

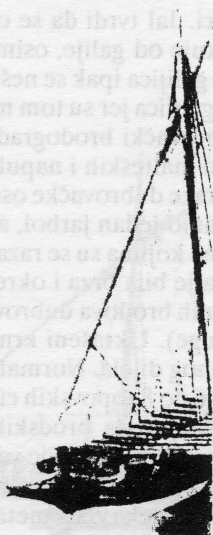
Jarbol galijice bio je usaden kroz palubu do broskog dna, a počivao je na kobilici. Snast broda bila je vrlo jednostavna, ali zato vrlo praktična, Jarbol je bio pričvršćen priponama koje su se privezivale koloturnicima (na bočnoj broskoj oplati, odnosno na rebrima). Zapone i oglavi također su se zatezali koloturnicima.

U gradnji galijica sudjelovali su "proti", pa majstori brodograditelji, te drvodjelci, šuperači ("kalafati"), konopari, veslari (drvodjelci koji samo ili pretežno izrađuju vesla), kovači, limari, bravari, ličiocci, slikari i drvorezbari (koji su ukrašavali galijicu), klesari (izrađivali su "modele" zvir-pulenu-pramčani ukras broda kao i jedan dio krmenih ukrasa), lojari (važni kod porinuća broda), krojači (jedrilja), topioničari-puškari, nadglednici arsenala i nekvalificirani djelatnici. Admiral arsenala imao je posebne ovlasti i dužnosti.

Zapovjednik galijica nosio je naziv kapetan (to je bila velika čast), a ostali članovi brodske posade obavljali su službu broskog pisara (ali i nautičkog časnika), kormilara, komandira veslača, nadglednika veslača, prvoga broskog časnika na pramcu kod sidara i topova, pa topnika, dvaju dočasnika, te običnih mornara i veslača. Brodski pisar-nautički časnik bio je ujedno i ekonom-komesar na galijici, ali i još važnije od toga: bio je "postavljeni" zapovjednikov savjetnik. Brodski pisar bila je osoba od posebna povjerenja.

### III.

Eto, to bi uglavnom bilo o tom tipu hrvatskoga ratnog broda koji je najdjelotvornije, sa svojom srčanom broskom posadom, sudjelovao u tako važnoj lepantskoj bitki. Sad ću ponešto reći o dubrovačkim trgovačkim brodovima. Što se tiče Dubrovčana, oni nisu svojim izrazito ratnim jedinicama bili nazočni u lepantskoj bitki, ali su sudjelovali svojim trgovačkim jedrenjacima. Da, trgovačkim, ali dobro i vrlo djelotvorno naoružanima i za pomorsko ratovanje, izvježbanima i



Slika 5. Pramac galijice

odlično opremljenima, pa su zaista mogli vrlo uspješno i djelotvorno dati svoj doprinos u toj pomorskoj bitki. Dubrovčani su pod Lepantom ponajviše imali galijune - brodove posebno građene "na dubrovački način". Kad već spominjem galijune, potrebno je odmah istaknuti i ovo: dubrovačke galijune su još prije Lepanta Španjolci veoma cijenili kao ratne brodove i vrlo su ih uspješno upotrebljavali u svojim brojnim pomorsko-ratnim pothvatima po svim ondašnjim operativnim morskim prostranstvima; to treba da se zna baš u ovom razmatranju sudjelovanja dubrovačkih galijuna u lepantskoj bitki. A dubrovački brodograditelji gradili su galijune za Španjolce (i na domaćim navozima, kao i španjolskim i njihovim brodogradilištima u Napulju).

Koliko je dubrovačkih brodova sudjelovalo u lepantskoj bitki? Samo 12 ili 20? Njih 13 ili 33?

Ima li taj broj od 33 broda neke veze s brojem dubrovačkih brodova koji su sudjelovali u španjolskoj "Nepobjedivoj armadi"? Kako i zašto su tako brojno Dubrovčani prisutni u tim ondašnjim najznačajnijim pomorskoratnim operacijama? Jesu li Dubrovčani svoje brodove unajmljivali zaraćenim stranama? Jesu li ti dubrovački brodovi i koliko sudjelovali u ratnim operacijama? Na sva ta pitanja držim da i nije tako žurno još odgovoriti. Međutim, odgovor se ipak može zaključiti: mnoga "rekviriranja" (i prije Lepanta i poslije njega!) dubrovačkih trgovačkih brodova u ratne svrhe (prije svega Španjolaca) i nisu uistinu bila prisilna, nego su bila zapravo dobrovoljna, a samo s formalne strane fingirala su kao uzapćenje ili rekvizicija. A nije teško zaključiti razloge - zbog zemljopisne i diplomatsko političke situacije i smještenosti male, politički neznatne i potpuno okružene, vrlo slabe Dubrovačke Republike.

Dubrovačke trgovačke brodove tadašnje velesile (u ratnim mornaricama) visoko su cijenile. Najprije, jer je bilo vrlo dobro poznato da su Dubrovčani svojim trgovačkim jedrenjacima uvelike sudjelovali u međunarodnoj pomorskoj trgovini i u brodskim prijevozima po svim tadašnjim nautički poznatim morima. Tadašnja du-

brovačka trgovačka flota sastojala se od trgovačkih jedrenjaka takvih vrsta i tipova koji su bili sposobni za prijevoze velikih količina i različitog ratnog materijala i vojnika. Dubrovački trgovački brodovi znalacki su se vrlo brzo opremali ("armali") i za ratne svrhe i potrebe, a navigacijski su bili sposobni za sva mora i za sve prilike i različite okolnosti u pomorskim operacijama. Jedan od tih vrlo dobro poznatih tipova brodova i u doba Lepanta bio je nadaleko poznat dubrovački galijun. Po riječima najčuvenijega pomorskog povjesničara 16. stoljeća Bartula Crescentija "od stručnjaka i majstora za gradnju galijuna najbrojniji i valjda najsposobniji su u basenu Sredozemnog mora Dubrovčani, jer oni ne grade druge tipove brodova."<sup>14</sup> Prema njegovim istraživanjima najbrojniji tipovi brodova kojima su Dubrovčani plovili u sastavu i u službi španjolske ratne mornarice bili su baš galijuni (Dubrovčani grade galijune ne samo na svojim brojnim brodogradilištima u dubrovačkoj državi nego i u južnoj Italiji, u Španjolskoj i drugdje).<sup>15</sup>

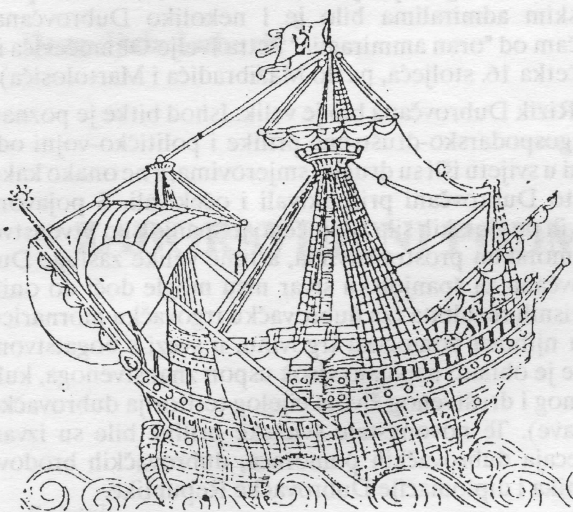
Galijun je u 16. i u prvoj polovici 17. stoljeća bio tip trgovačkog jedrenjaka i tip ratnog broda. Kao ratni brod najviše ga je upotrebljavala španjolska ratna mornarica (u svojim mediteranskim i u atlantskim flotama), i to baš zahvaljujući Dubrovčanima. Španjolcima je galijun (s dubrovačkom posadom) vrlo dobro služio i kao ratni brod, a ujedno kao brod za prijevoz skupocjenih tereta (napose srebra i zlata) iz prekomorskih zemalja (Sjeverne, Srednje i Južne Amerike).

Galijun je bio s tri i s četiri jarbola, s dvije do tri palube. Na prednjem dijelu imao je uzdignuto nadgrade, baluar, a na krmi visoki dvokatni kasar. U oružanim sukobima (bilo onim čisto ratnima i onima gusarskim) na moru i baluar i kasar bili su neka vrsta kula vrlo djelotvornih za obranu, ali jednako tako odličnih i za napad. Na pramcu pod kosnikom galijun je bio ukrašen pulenom (u prošlosti su hrvatski pomorci općenito pulenu zvali zvir - u starija vremena ukras na pramcima hrvatskih brodova bio je neki lik iz bestijarija). Galijun je obično imao kosnik i tri ili četiri jarbola s po jednim košem (i ti koševi su u oružanim sukobima imali važnu ulogu: iz njih se uspješno pucalo iz lakog oružja, a služili su i za izvidnicu).

Od jedara galijun je imao: pod kosnikom takozvano posrtno jedro - nazvano civadera; na prednjem jarbolu dva križna jedra, prvenjaču i košnjaču; na glavnom jarbolu (velejarbolu), postavljenom okomito na kobilicu broda, bila su križna velika jedra, a na krmenom (nešto prema krmi nagnutom) jarbolu razapinjalo se latinsko jedro. Ako je galijun imao četiri jarbola, ona je četvrti imao također jedno latinsko jedro. Uzda krmenog zadnjeg jedra zatezala se s čunca, koji je bio utaknut na vrh izvanjske strane brodske krme. Galijuni su bili brži, okretniji i pokretniji od nava ili urka jer su imali vitkiju liniju broskog trupa.

Naoružanje galijuna određivalo se prema veličini broda. Za svakih stotinu kara (mjera za nosivost broda: 1 kar = 2 tone) galijun je obično bio naoružan s po dva velika topa (uz ostalo vatreno i hladno oružje). Brodska posada na dubrovačkom galijunu uglavnom je bila: kapetan-zapovjednik, patrun, nokier-navigacijski časnik, brodski pisar-nautički časnik, "brijač"-kirurg, brodski tesar-superac, pilot-brodski časnik, kormilar, topnici, pa obični mornari i "mali" (djetići, mornari





Slika 6. Dubrovačka nava kap. Alegreti iz Slana 1574.

početnici). Dubrovački galijuni od 70 do 100 kara imali su od 10 do 25 članova posade, oni od 150 do 300 kara od 25 do 55, a od 300 do 600 kara od 40 do 75 članova.

Naoružanje galijuna sastojalo se od topova zvanih kolubrina i pedrijera i od lakše artiljerije, sakra i majana. Topovi su bili smješteni ispod glavne palube (to su prvi uveli Dubrovčani) i iznad nje, a na krmi je bio po jedan top sa strane kormila. Ratni su galijuni imali i brojniju posadu, te brojnije i jače naoružanje. Posebnost i osobina bili su im na bokovima otvori za topovske cijevi (to se lijepo vidi na galijunima obitelji Ohmučević i Dolistović u Franjevačkoj crkvi u Slanomu). Zapravo, na galijunu su se najprije u svijetu počela upotrebljavati ta vratašca za topove.<sup>16</sup> Nisam mogao utvrditi jesu li manji dubrovački galijuni za pokretanje broda upotrebljavali i vesla, kao što je to bilo kod nekih tuđih sredozemnih galijuna. Eto, to bi bilo o galijunu (općenito i posebno o dubrovačkom), a o drugom tipu dubrovačkog broda koji je također sudjelovao u lepantskoj bitki bit će potrebno, barem nešto, u najkraćim crtama reći. To je bila takozvana nava (mediteranska).

Nava se smatrala najvećim i s navigacijskog gledišta najsigurnijim tipom trgovačkog jedrenjaka. Mogla je, jednako kao i galijun, izvršavati pomorsko-trgovačke nautičko-komercijalne zadatke i poslove po svim morima i oceanima. Nastambe su joj bile smještene iznad glavne palube (kao i galijunu). Dubrovačke nave koje su sudjelovale u lepantskoj bitki obično su imale s oko desetak većih topova i još više manjih komada vatrenog oružja s potpunom opremom. Imale su obično (kao i galijun) dva velika čamca, a ponekad i tri (i ti čamci, "barkuni" znali su ponekad i u pomorskoratnim okršajima vrlo dobro poslužiti u borbama "prsa o prsa"). Snast, takelaza i jedrilje nave nisu se puno razlikovali od onih na galijunu.

Krajem 16. stoljeća u sastavu trgovačke mornarice duge plovidbe dubrovačke države bilo je tridesetak nava (broj nava dubrovačkih brodovlasnika koji su mjesto pod dubrovačkom državnom zastavom-bijelom s likom

Svetog Vlaha- plovili pod nekom tuđom još nije utvrđen). Od najvećih dubrovačkih nava pod dubrovačkom zastavom spomenut ću samo ove: godine 1572. nava kap. Nikole Kuljevana bila je veličina od 1 400 tona nosivosti korisnika tereta; nava "Santa Maria delle Grazie", pod zapovjedništvom kap. Nikole iz Mravince (ponad Slanoga), imala je 470 tona; galijun kap. Nikole Dolistovića (iz Slanoga) bila je veličine od 300 tona; godine 1575. dubrovački trgovački jedrenjak "San Giovanni Eremita" mogao je nositi teret od 540 tona; nava "La Madonna del Rosario e San Biagio", pod zapovjedništvom kap. Ivana Zlatara, bila je od 1 800 tona, a "Santissima Anunziata" kap. Vicka Martolosića (s Lopuda) 1 400 tona, dok je Bratićeva nava "Santissima Madonna del Bissone" bila veličine od 1 200 tona.<sup>17</sup>

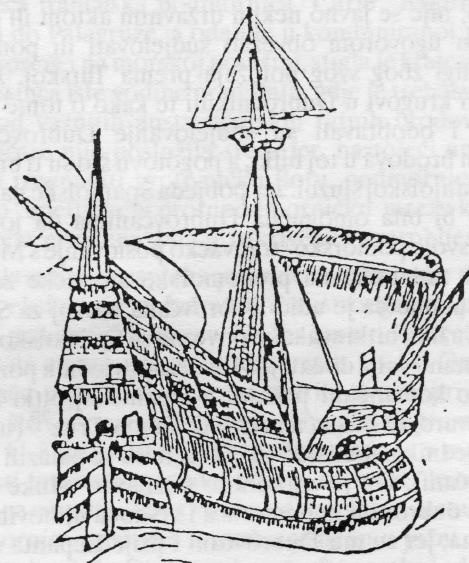
S obzirom na dubrovačke nave poslužiti ću se citatom čuvenoga pomorskog povjesničara Pantera Pantere. Govoreći o tipovima brodova on ističe da su "Dubrovačke nave najveće i najviše cijenjene od svih!"<sup>18</sup>

To bi bili uglavnom tipovi hrvatskih ratnih i trgovačkih brodova koji su dali svoj veliki udio u pobjedi kršćanske flote u čuvenoj lepantskoj bitki.

#### IV.

Na kraju, umjesto zaključka, nekoliko napomena:

U pomorsko-trgovačkim poslovima i zadacima, te svojom diplomatsko-pregovaračkom spretnošću, Dubrovčani su svoje trgovačke brodove (nadasve one koji nisu bili pod pomorskom zastavom svoje države) unajmljivali i time su vrlo dobro zaradivali i u ratnim operacijama stranih država. A konjunktura takva brodskeg prostora bila je osobito velika u vrijeme priprava za lepantsku bitku. Inače, potražnja skladišnog prostora trgovačkog brodovlja i prije lepantske bitke i nakon nje bila je velika.



Slika 7. Veliki lopudski galijun oko 1600. Crtež prema ex votu. Crkveni muzej Lopud

Organizacija i ustroj tadašnjih ratnih mornarica bili su drukčiji nego u novije doba ili kako je to danas. Ali, kao i u današnja vremena, trgovački brodovi odlično su služili kao operativni, a posebno kao pomoćni ratni brodovi. Međutim, mnoge države s jakom i velikom ratnom mornaricom nisu imale i veliku trgovačku flotu. Tako je Mletačka Republika imala snažnu ratnu flotu, a trgovačka mornarica bila joj je sveukupna veličine od 30 000 tona. U isto vrijeme (sredina druge polovice 16. stoljeća) Dubrovačka Republika imala je skromnu ratnu mornaricu, ali joj je trgovačka bila prva na Sredozemlju, u veličini od 66 000 tona nosivosti. Osim toga, valja još i ovo istaknuti za vrijeme brođenja trgovačkim jedrenjacima sve do sredine 19. stoljeća svi trgovački brodovi redovito su se naoružavali topovima i drugim oružjem zbog učestalih gusarskih napada. Iz bezbroj takvih primjera napada može se lako zaključiti da su trgovački jedrenjaci bili sposobni i za pomorske ratne okršaje. O tome su sačuvane vjerodostojne potvrde u našim arhivskim fondovima, pa i u zapisima Pomorskog konzulata skupštine dubrovačke države, u kojima je (od 1624. do 1811. godine) zabilježeno više od 1 000 havarija dubrovačkih i mnogih stranih brodova, a među njima i poneke zbog oružanih napada gusara na trgovačke jedrenjake.

Sudjelovanje hrvatskih pomoraca u lepantskoj bitki svojim ratnim brodovima (s obzirom na dužnosti i obveze prema Mletačkoj Republici) Hvara, Kotor, Trogira, Šibenika itd. razumljivo je i tu ne bih mogao nešto posebno dodati (osim onoga što je već dobro poznato u našoj historiografiji). Također je razumljivo (ako se poznaju povijesne činjenice - broderskopomorska situacija dubrovačke države - kojoj je pomorsko gospodarstvo značilo u punom smislu život!) udio Dubrovčana i njihovih velikih trgovačkih brodara u toj bitki, BEZ OBZIRA NA 22. ČLAN UGOVORA O SAVEZU SVETE LIGE POTPISANOGA U RIMU 24. SVIBNJA 1571., KOJI GLASI: "SI RICONOSCA LA NEUTRALITÀ DEI RAGUSEI!"<sup>19</sup> To je jasno i bez komentara.

Ali, ipak je u zaključku potrebno istaknuti:

Službeni Dubrovnik, odnosno vlada Dubrovačke Republike, nije se javno nekim državnim aktom ili diplomatskim ugovorom obvezao sudjelovati ili pomagati Svetoj ligi zbog svog položaja prema Turskoj. Ali su službeni krugovi u Dubrovniku i te kako o tome vodili računa i odobravali su sudjelovanje Dubrovčana i njihovih brodova u toj bitki, a pogotovu što su ti brodovi bili u španjolskoj službi. Jer pobjeda Španjolske na moru sigurno bi bila omogućila Dubrovčanima da još više prošire svoje pomorsko-trgovačko poslovanje s Mediterana i s Atlantika na prekomorske američke zemlje. Nema sumnje da je udio Dubrovčana u ovoj za Sredozemlje važnoj bitki svakako povezan sa Španjolskom, jer uz već znano valja dodati još i ovo: zapovjednik pozadine i ujedno komandant pričuve u lepantskoj bitki bio je Don Alvaro de Bazan marchis de Santa Cruz<sup>20</sup> (ujedno i zapovjednik napuljskih galija - a tu su se nalazili i neki Dubrovčani). On je vrlo dobro poznao odlike i sposobnost dubrovačkih pomoraca i vrsnoću njihovih nava i galijuna, jer su mu Dubrovčani i prije Lepanta služili

(njemu i mnogim španjolskim admiralima, a među španjolskim admiralima bilo je i nekoliko Dubrovčana, počam od "oran ammiraglia" Petra Ivelje Ohmučevića iz početka 16. stoljeća, pa do Mažibradića i Martolosića).

Rizik Dubrovčana bio je velik. Ishod bitke je poznat, ali gospodarsko-društvene prilike i političko-vojni odnosi u svijetu išli su drugim smjerovima, a ne onako kako su to Dubrovčani priželjkivali i očekivali. S pojavom novih pomorskih sila isključeno je španjolsko prvenstvo na morskim prostranstvima, a time velike zasluge Dubrovčana za španjolsku stvar nisu mogle doći do onih korisnih rezultata (za dubrovačku trgovačku mornaricu i za njihovu pomorsku trgovinu, u svezi s bogatstvom koje je obilato napajalo visok uspon znanstvenoga, kulturnog i društvenog života cijelog teritorija dubrovačke države). Te novonastale svjetske prilike bile su izvan utjecaja dubrovačkih pomoraca, dubrovačkih brodovlasnika i diplomacije Dubrovačke Republike.

## BILJEŠKE

<sup>1</sup> R. Caddeo, D. Cammilleri, E. Ciarlo e M. Nani Mocenigo, Storia marittima dell'Italia, Milano 1942, 851.

<sup>2</sup> V. Basigalupi, Lezioni di storia navale, Livorno 1935, 65 - 70

<sup>3</sup> C. Basile, Lepanto: ultima gloria dell'Occidente Cristiano, Rivista marittima, Anno XIV, br. 10, Roma 1971, 30.

<sup>4</sup> L. Serrano, La lega de Lepanto, Madrid 1918. i 1920.

<sup>5</sup> L. Torres, La lega di Lepanto, Torino 1931.

<sup>6</sup> P. Shack, La bataille de lepante, Paris 1983, 35.

<sup>7</sup> G. Novak, Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća, Beograd 1962.

<sup>8</sup> J. Tadić, Španija i Dubrovnik, SAN, Beograd 1932.

<sup>9</sup> V. Bačić, Dubrovački brodovi u doba procvata dubrovačkog pomorstva u XVI. stoljeću, Zagreb 1941.

<sup>10</sup> D. Klen, Galijoti i ratni brodovi na vesla u našoj prošlosti, Pomorski zbornik, Zadarski institut HAZU, Zagreb 1962, 115 - 141.

<sup>11</sup> V. Foretić, Udio naših ljudi u stranim mornaricama i općim pomorskim zbivanjima kroz stoljeća, Pomorski zbornik, Zadar - Zagreb 1962, 289 - 334. Posebno o Dubrovčanima i lepantskoj bitki na str. 293 - 296.

<sup>12</sup> U brojnim djelima kao na primjer u radovima Blomostera, Furetiera, A. Jala itd. te u različitim enciklopedijama, a pogotovu u našoj Pomorskoj enciklopediji Leksikografskog zavoda "Miroslav Krleža" lijepo je opisana galija.

<sup>13</sup> J. Luetić, Galijica Dubrovačke Republike, Mornarički glasnik, 1, Split 1959.

<sup>13A</sup> J. Luetić, Filjuga - najznačajniji operativni brod dubrovačke države (17 - 19. st.), ANAL Historijskog instituta HAZU u Dubrovniku, Dubrovnik 1976.

<sup>14</sup> B. Crescentio, Nautica Mediterranea, Roma 1604, 4.

<sup>15</sup> B. Crescentio, o.c., 512.

<sup>16</sup> J. Luetić, Dubrovački galijun druge polovice XVI. stoljeća, ANALI Historijskog instituta HAZU u Dubrovniku, VI - VII, Dubrovnik 1959, 129 - 141.

<sup>17</sup> J. Luetić, Brodovlje Dubrovačke Republike XVII. stoljeća, GRAĐA ZA POMORSKU POVIJEST DUBROVNIKA Zavoda za historijska istraživanja pomorstva južne Dalmacije (i Pomorskog muzeja) HAZU u Dubrovniku, knjiga 3, Dubrovnik 1964. Historijski arhiv Dubrovnik - NOLI 56-1, sv.8, f.19,26,30; sv.10, f. 10,34,54,113,238.

<sup>19</sup> C. Basile, o.c., 14.

<sup>20</sup> O Don Alvaru de Bazan, marquis de Santa Cruz, u svom radu J.L. Merillau piše: "un personnage extraordinaire, un des plus grands marins de son temps": J.J. Marillau, Le 40 centenaire de la bataille de Lepante, NEPTUNIA, Numero 104, Paris 1971.