

Plaće dubrovačkih pomoraca na brodovima Dubrovačke Republike

UDK 331.2:629.123(497.13Dbk) »12«

Prastara izreka da se ljudi dijele na žive, mrtve i one na brodovima, slikovito opisuje svu težinu pomoračkog zvanja i na rječit način pokazuje koliko je more izazov hrabrima; samo snažne ličnosti more zove, vuče i pokazuje im put u širok svijet, jedino na brodu pomorac je u svom elementu, u plovidbi i nevremenima se kali i dokazuje, pa nije čudo što o pomorcima kolaju priče kao o junacima u davnim vremenima i što se taj poziv oduvijek smatrao izuzetnim zvanjem. A i zbog toga što pomorački poziv, osim plovidbe i izvršavanja plovidbenih zadataka, jača i svijest o vlastitoj vrijednosti, ulijeva pouzdanje u vlastite snage i predstavlja pomorce kao ambasadore svoje zemlje u svim lukama svijeta gdje pristaju, zbog čega je svakoj pomorskoj zemlji u prošlosti jednako kao i sada — bilo i jest do toga da joj pomorstvo i pomorci budu na nivou pa ih je posebno tretirala i stimulirala raznim beneficijama, nadasve novčanim davanjima, u prvom redu plaćom.

A te beneficije i ta plaća u (dubrovačkom) pomorstvu oduvijek je bila veća nego za mnoga zvanja na kopnu (kakav je i danas slučaj) što je odvajkada izazivalo (a i danas izaziva) razne nedoumice i kontraverze. Jer, po navodima jednih (koji pomorcima, istina, priznaju hrabrost, ali ne i potrebu posebne stimulacije) i na moru se živi, radi i umire kao i na kopnu pa nema razloga da ih se posebno nagrađuje. I dalje: i pomorci su samo ljudi koji obavljaju posao koji su sami odabrali pa im ne treba još za života i unaprijed nikakav aureol herojstva niti njihovom poslu treba pridavati poseban mističan čar... Ukratko: sa svojim (ljudskim) manama i vrlinama nema na njima ničeg nadljudskog...

Drugi imaju svoje razloge pa se čuju suprotni tonovi, a posebno su glasne replike samih pomoraca, nadasve u posljednje vrijeme kada je i naučno utvrđeno da je brod vrlo složen ekološki, ekonomski i socijalni sistem na koji utječe vrlo velik broj faktora pa se za izvršavanje zadataka (i u suvremenim uvjetima i suvremenoj tehnici) u prvi plan ističe nedjeljivo jedinstvo kao plovnog sredstva, tehnike na njemu i čovjeka od čije obučenosti, odgovornosti i izdržljivosti u najvećoj mjeri zavisi izvršenje zadataka na moru i ratnih i trgovačkih brodova. »Psiho-socijalni uvjeti života i rada na brodovima, pogotovo na dužim putovanjima, oduvijek su bili teški i puni osujećenja za čovjeka«. ¹ A i s razvojem nauke i tehnologije oni adekvatno nisu napredovali; naprotiv, neke nove tendencije u pomorskom saobraćaju, negativno se odražavaju na životne i radne uvjete na brodovima.

Samo, o svemu tome tek toliko u okviru ove teme jer će se o moru i pomorcima pisati još mnogo i dugo dok se dođe do prave definicije što pomorcima znači more: da li su povećana primanja u pomorstvu ona pokretačka snaga koja mami po-

morca na brod ili je zov mora taj (koji pravi pomorci čuju) kome odoljeti ne mogu pa odlaze na široka morska prostranstva da okuse »kruh sa sedam kora«.

Međutim, ono o čemu nema dileme, a što je i za ovu našu temu od posebnog značaja, jest da su u Dubrovačkoj Republici za sve vrijeme njenog trajanja, posade na brodovima bile važan faktor u organizaciji pomorstva i značajna snaga u njegovom privrednom životu: plovidba nije bila trka za većim zaradama već u prvom redu neminovnost, jedini način osiguranja golog života: ona poznata izreka u pomorstvu »Navigare necesse, vivere non necesse« nigdje na svijetu nije toliko stvarnost kao što je bila u drevnoj Republici; iz istog razloga je (donekle) i shvatljivo zašto mornari na brodovima Dubrovačke Republike nisu mogli prekidati započeto putovanje niti su smjeli kazati »vratimo se u Dubrovnik«. ² Od pomoraca se tražila velika spretnost, hrabrost i iznad svega poslušnost kako bi se već u početku na brodovima spriječilo sve što je u tim nesigurnim vremenima diplomatskih i političkih zapleta moglo uvući dubrovački Senat u neželjene sporove.

Takove posade armaturi su animirali dobrim platama i drugim davanjima i beneficijama. Jer, Dubrovačku Republiku nije interesirao samo broj i tonaža brodova već u prvom redu kvalitet pomorskih kadrova kao polazište za izgradnju željene mornarice koja u sklopu cjelokupnog gospodarstva Dubrovačke Republike nalazi potvrdu u devizi da svaki raspoloživi dukat valja uložiti prvenstveno u pomorstvo jer je njegova ekonomska snaga preduvjet svakog napretka.

Već smo kazali da je za sve to pomorac u starom Dubrovniku bio dobro plaćen. Međutim, ovo »dobro« jedni apostrofiraju a drugima je povod da izraze suprotno mišljenje, zapravo da ne prihvate mišljenje koje pokušava idealizirati lik pomorskog kapetana u vrijeme Dubrovačke Republike. Tako se npr. navodi detalj da su »dubrovački kapetani, izgleda, upravljali savjesno i pošteno brodovima i tuđom imovinom koja im je bila povjerena pa skoro nije ni dolazilo do ozbiljnijih sporova između njih i brodovlasnika, a rijetki su i sukobi između kapetana i brodske posade«. ³ Međutim, drugi autori navode drugačije podatke: .. »oni su (kapetani) nastojali, da iz svog posla izvuku maksimum koristi, a na štetu i posade, i brodovlasnika i države. To je bila slika kapitalističke pomorske poduzetnosti svuda...« ⁴ »Nesuglasica je bilo od početka dubrovačkog pomorstva pa nadalje, sve do propasti Dubrovačke Republike, ali nisu brojni ili do sada nisu bili obrađeni« ⁵ ..Kapetani su željeli da se brzo obogate: njihovi sebični interesi doveli su u pitanje i interese same Republike«. ⁶ I dalje: sukobi između kapetana i mornara bili su česti još u XVII. stoljeću, ali se u usporedbi sa onim u XVIII. veku mogu smatrati sporednim«. ⁷... U XVIII. sto-

ljeću bilo je teškoća i sukoba kao i drugih izraza nezadovoljstva onih koji su živjeli i radili na dubrovačkim brodovima.«⁸ Redaju se još i drugi detalji u sličnom tonu i zaključuje »da je stanje na brodovima bilo teško, u mnogim slučajevima neizdrživo: bilo je mnogo samovolje, nepoštovanja zakona i bezočne eksploatacije ljudi«. I završava: »Svakodnevna stvarnost umnogome se razlikovala od onoga što je zakonom bilo predviđeno i određeno... »zbog čega je život na brodovima, podrazumijevajući tu i svakodnevne djelatnosti i posebne situacije, morao predstavljati pakao za one koji su se nalazili u položaju posade a često i putnika.«⁹ Navodi se da bi u arhivskim knjigama sličnih detalja bilo zabilježeno mnogo više da odnosne zakonske odredbe nisu omogućavale patrolama brodova da u određenim uvjetima, na licu mjesta, t. j. na brodu, presude i kazne mornare, zbog čega ti sukobi nisu ostavili više tragova u sudskim spisima, odnosno knjigama Dubrovačkog krivičnog suda (iudices causarum criminalium) pa se dodaje: zaključivanja, na temelju djelomične arhivske građe o nekom »skladnom klasnom miru i odnosima između trgovačkog kapitala i najamnih radnika u tadašnjoj pomorskoj privredi Dubrovnika iz osnova su pogrešna.«¹⁰

Nećemo dalje redati citate jer smatramo da su i navedeni dovoljno rječiti koliko su velike razlike pojedinih autora u zaključcima o dubrovačkim pomorcima (posebno kapetanima i armaturima u odnosu na mornare) i njihovim međusobnim odnosima na brodovima što, međutim, osim same konstatacije ne daje zaokruženu sliku i stvarnu karakteristiku tih prilika u određenim vremenskim razmacima pa neki od spomenutih navoda djeluju nametljivo. Jer, idealnog društvenog uređenja nema (ni Dubrovačka Republika nije bila takova) pa je sasvim realno i normalno da je bilo, ima i bit će raznih prijestupa mjere i propisa u svim oblastima življenja i privređivanja od čega nije izuzeto ni pomorstvo. Uostalom, ni danas ne manjka ekscesa ne samo u pomorstvu ove ili one zemlje već svjetskog brodarstva uopće krijumčarenja, dezertiranja, pustolovstva, raznih vidova koristoljublja, trzavica među posadom, rasne netrpeljivosti i sličnog) pa je teško zbog toga kritizirati ondašnje režime kad se to kao problem i danas postavlja. I ničeg čudnog nema u tome što pomorske zemlje (odnosno većina njih) na razne načine nastoje tome stati na kraj pa je razumljivo što je i Dubrovačka Republika na sve načine nastojala da se među posade na njenim brodovima ne infiltriraju takovi ljudi, odnosno da ih se — ako do toga dođe — onemoguću i pod svaku cijenu vrati kući. Jer, Republiku je manje brinulo što je jedan član posade ili nekoliko njih napustilo brod već što su ti dezerteri, iz pohlepe za novcem ili privilegijama, u odgovarajućem trenutku, mogli Dubrovačkoj Republici nanijeti političkih neprilika i druge glavobolje, o čemu ima dokaza zabilježenih i u dokumentima.

Istini za volju, na temelju vlastitog istraživanja arhivskih dokumenata i literature (u HAD) o ovoj temi nailazili smo i sami na podatke koji svjedoče da za sve vrijeme trajanja Dubrovačke Republike na njenim brodovima nije uvijek bilo sve onako

kako je zakonodavac bio predvidio. Tako jedan dokument iz 1344. godine navodi da su mornari pokrenuli (i pred sudom dobili) spor za zaštitu svojih interesa,¹⁴ i izvjesni Radoslav Miokanović podnio je 1443. g. tužbu dubrovačkom sudu protiv Vlahušć Strijedanovića koji mu je, za vrijeme dok su bili u Engleskoj, ukrao 22. dukata;¹² dubrovački konzul u Smirni Nikola Remedelli obavijestio je Senat da je Tomaš Kolarić, mornar s pulake kapetana Kristofere Kristića, teško povrijedio zglob desne ruke mornaru Iliji Rašiću iz Mlina;¹³ mornari s dubrovačkog broda »Alfonsina«, vlasništvo Andrea Jelić s Lopuda, pokrenuli su u Londonu (godine 1541) spor protiv kapetana broda što im tri mjeseca nije dao platu;¹⁴ u više pomorskih zakona (u 16. stoljeću) spominju se »molti liti«, od kojih neki svakodnevno nastaju na dubrovačkim brodovima »pa se ti zakoni i donose da se suzbiju navedeni sporovi, odnosno da reguliraju njihovo rješavanje.«¹⁵

I iz historije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku vidi se da je (1536. god.) bio formiran posebni državni organ — Organ petorice za poslove pomorstva —¹⁶ i donesen odgovarajući zakon jer je dotadašnji zakon od 7. XI. 1477. g. (kart. 68 Croceusa)¹⁷ ne poštuje i ne sprovodi u život tako da je u stvari van kreposti. Međutim, ni taj se organ nije proslavio: propisi i zakoni su izričito naglašavali da patrolni, oficiri i mornari kada god to žele (kada su oštećeni ili obespravljani) mogu pristupiti Pomorskom sudu (kasnije redovnom sudu) i tražiti presudu svojih sporova.¹⁸ Ali dokumenata o tim sporovima nema mnogo: ili sporova nije bilo ili je sudjelovanje ovog suda bilo površno pa je on ukinut poslije svega četiri godine djelovanja.¹⁹ I u slijedećim godinama — istina rijetko — susreće se s nekom optužbom ovog ili onog dubrovačkog pomorca za razne delikte sve do kraja Dubrovačke Republike o kojima se potvrda može naći i u Pravilniku Dubrovačke Republike o nacionalnoj plovidbi (Pomorski edikt Dubrovačke Republike)²⁰ donesen u predvečerje propasti Republike, koji u nekoliko od svojih 60 poglavlja također spominje neke delikte (koji se dešavaju na brodovima) predlažući za njih oštre sankcije.²¹

Međutim, više od redanja prekršaja na brodovima Dubrovačke Republike (jer se i iz navedenih uglavnom vidi o kakvim se deliktima radi) neophodnije je potražiti odgovor na pitanje koji je razlog da se o nesuglasicama i deliktima na brodovima Dubrovačke Republike tako često i kritički govori a u dokumentima se nalazi zabilježen i sačuvan relativno malen broj konkretnih primjera tim prije i više što je u pojedinim razdobljima Dubrovačka Republika raspolagala s velikom trgovačkom flotom na kojoj je plovilo više tisuća pomoraca i što se podaci odnose na vrlo dugo vremensko razdoblje — od donošenja dubrovačkog Statuta 1272. g. pa do pada Dubrovačke Republike 1808. godine. Ne ulažeći u razmatranja već ranije citiranih mišljenja nekih autora o odnosima među posadama na brodovima Dubrovačke Republike (od kojih se s nekim djelomično slažemo) skloniji smo (na osnovu vlastitog traženja) hipotezi da je Dubrovačka Republika u želji da preduhitri ili da nešto postigne često prenaplaćavala događaje²² i prijetila oštrim

kaznama u prvom redu da zaplaši eventualne delikvente ne samo u pomorstvu već i u drugim oblastima života i rada po onoj poznatoj »bolje spriječiti nego liječiti« pa se to održalo i u zakonima koje je donosila. I uspijevala je u tome kad god je događaji nisu iznenadili (a to je uistinu bilo rijetko) preduhitriti i eliminirati u samom začetku (po njenoj ocjeni) sve delikte, pa odatle i razlog zbog koga su sporovi svođeni na podnošljivu mjeru, posebno kada se vrše usporedbe između Dubrovačke Republike i drugih država ondašnjeg svijeta. To temeljimo na činjenici da je Republika Dubrovačka kad god bi se Senatu učinilo da je na terenu popustila pažnja upozoravala promemorijama knezove u knezijama²³ da usmjere pažnju na pojedine moguće događaje počinjuci učestalom frazom: ... dešava se... učestalo je ... u posljednje vrijeme... neophodno je i slično, ali najčešće uvijek neodređeno. Jer, kad smo na temelju toga slijedili događaj na koga se knezu skretala pozornost, rijetko smo kad na njega i naišli, bar ne u zabrinjavajućem obimu, pa nije isključeno da su takovu praksu primjenjivali i u pomorstvu. Jer, teško se u protivnom složiti s mišljenjem »da su materijalni interesi u Dubrovačkoj Republici bili iznad svega te da su se u ime njih ignorirali ili opraštali mnogi prijestupi i zanemarivale postojeće slabosti²⁴ pa bi se u tom ignoriranju i opraštanju trebao nalaziti razlog zbog koga kazne izricane u pomorstvu nisu ostavile dubljeg traga u službenim knjigama i drugim arhivskim papirima. Međutim, tamo gdje su kazne registrirane i delikt dokazan vidimo da suci nisu počiniteljima gledali kroz prste već su svom oštrinom slova postojećih zakona udarili po prekršiteljima koji se (u pomorstvu) nisu mogli opravdati neznanjem jer je posebnim propisom bilo određeno, a Pomorskim ediktom ponovljeno, da svaki dubrovački brod mora sa sobom nositi po jedan primjerak Pravilnika o nacionalnoj plovidbi (širi naziv za spomenuti zakon) u kome su bili objedinjeni svi propisi o pomorskoj plovidbi i odnosima među brodskim posadama uključujući (tečajnu) Tablicu za razmjenu novca i Tarifu plata (minimalnih?) za pojedina zvanja na brodu (kao polazište sudu za eventualne sporove do kojih je moglo doći ako je ugovorena plata bila niža od one koja je tarifom zagarantirana).

I ranije je, ali od donošenja Statuta iz 1272. godine nadalje pa sve do Pomorskog edikta iz 1745. g. i dalje do pada Republike svačiji rad u svim zvanjima u Dubrovačkoj Republici bio podložan kritici, pa tako i u pomorstvu, što je sve i zakonski bilo oblikovano u spomenutim vodećim pravnim aktima Republike: razrađena su svačija prava i dužnosti pa tako i pomoraca, određen način plaćanja njihovog rada i realizacija beneficija i sve tako redom do traženja pravde pred za to nadležnim instancama i tribunalima za učinjene im nepravde.²⁵ Položaj posade je bio preciziran međusobnim ugovorom između kapetana broda i ostalih članova posade za svako putovanje »pa su tako mornari imali prava da se osiguraju u pogledu isplate svojih plata, mogli su u protivnom pozvati kapetana na odgovornost, odnosno dogovor; mogli su kapetanu postaviti određene uvjete i na taj

način ograničiti njegovu vlast nad njima i brodom dok ih ne isplati«²⁶ i tako dalje, što nisu bile samo prazne riječi i lijepe fraze već se i pored vremena, prilika i klasnog karaktera u kome su nastale spomenute postavke vidi da se o ljudima vodila briga na način koji (uglavnom) zadovoljava mornare osiguravajući ujedno sigurnost u tolikoj mjeri da ti propisi i točnost izvršenja postavljenog plovidbenog zadatka »na specifičan način udovoljavaju potrebama svog vremena i daleko ih premašuju«.²⁷

Tako su, — da za ilustraciju spomenute tvrdnje navedemo i dokaze — godine 1344, mornari pokrenuli i riješili u svoju korist spor »za zaštitu svojih interesa«²⁸ Senat je donio odluku da Andrija Matkov iz Kručice mora za kaznu (ne precizira se što je pogriješio) dovesti pred gradsku luku svoj brod (cimbu) i tu ga zapaliti,²⁹ Senat naređuje pregledavačima računa 11. IX 1617. god. da provjere izdatke Miha Hranića, zapovjednika Batitovog broda;³⁰ Senat naređuje 10. VI 1677. g. Malom vijeću da povede postupak protiv onih kapetana koji su bez odobrenja isplovili iz Jadrana,³¹ Senat odlučuje 18. VI 1687. g. da se Ivan Bašica s Lopuda ne postavi za kapetana brigantina (ne navodi se razlog);³² vijećnici Ureda za pomorstvo donose 9. VI 1751. g. presudu da kapetan Taglieran podmiri dugovanje svom mornaru Nikoli Miha Turčinoviću iz Mlina koji plovi na brigantinu »S. Antonio di Padova«;³³ posada kapetana Kobojevića bila je nezadovoljna hranom i platom koju je imala na brodu: ni jedno ni drugo nije bilo »kao što to čine drugi« pa je kapetan pozvan u konzulat da o tome dade izjavu. Pravdao se da je na proteklom putovanju imao gubitak na hrani u iznosu od 140 cekina.³⁴ Nije navedeno obrazloženje kako je nastao taj gubitak, što nije bila rijetkost, jer je u slučaju epidemija, bolesti na brodu i sličnog mornarima davana pojačana (kaloričnija) hrana, tako da ne odgovara (bar ne u potpunosti) uvriježeno mišljenje da se jelovnik pomoraca na dubrovačkim brodovima (i uopće kod pomoraca u prošlosti) sastojao skoro isključivo od slane ribe, dimljenog mesa i suhog kruha (beškota). Usput spomenimo da je i u brodskom dnevniku kapetana Bartula Lazarevića zapisano da je za posadu i bolesnike koje je imao na brodu kupovao kokoške za supu, limune, dunje, šećer, bademe kao i razne trave. A to nije osamljen slučaj jer se i iz niza drugih zabilješki vidi da se za posadu nabavljao i svježi kruh, sir, luk, rajčice, voće, grah, riža, masline te vino, rum i drugo.³⁵ Pođimo dalje: kapetanu Fiskoviću iz Orebića se vjerojatno nije išlo u Bari po sol pa je Senat odlučio da se kazni globom od 300 dukata i šest mjeseci zatvora ako sa svojim brodom ne izvrši taj zadatak.³⁶ Slično je prošao i kapetan Vicko Orebić: njega je Senat kaznio da na vlastiti trošak dovede u Dubrovnik teret soli kao i da plati globu od 60 mletačkih škuda.³⁷ Nekako u to isto vrijeme Senat je uputio cirkularno pismo svim svojim konzulima na Levantu u kome ih obavještava o pooštrenju sankcija protiv kapetana koji se na bilo koji način ogluše o postojeće propise;³⁸ Na temelju izvještaja konzula iz luke u kojoj je došlo do incidenta Senat je (u nekoliko slučajeva) donosio odluku da se povede postupak protiv či-

tavog kolektiva određenog broda.³⁹ Težinu predviđenih kazni među prvima je osjetio kap. Ilarić,⁴⁰ a zatim i kapetan Ivan Marković, Đorđe Rafaeli, Vice Betondić, Cvjetko Palma, Mato Vasiljević i drugi:⁴¹ njihovi prijestupi uglavnom se odnose na zakidanje i nepravovremenu isplatu plaće ili dijela nje mornarima i ostaloj posadi. U Uredu za plovidbu vođeno je u to vrijeme više sporova oko mornarskih plaća, a skoro sve presude bile su u korist mornara. Kako su se osjećali kapetani nakon tih rasprava i drugih sporova nije teško pretpostaviti jer je u popisu kazni za prijestupnike bio predviđen i »zatvor u neprekidnom trajanju od godine dana u jednoj od tri tamnice prema pučini ovog Dvora i da će odmah biti svrgnuti sa zapovjedništva i da više nikada neće moći biti postavljeni za kapetane ili patrone ni na koji brod naše zastave.«⁴² Slične se prijetnje ponavljaju i u nekim drugim poglavljima:⁴³ sigurno je da su one postigle željeni efekat jer se u buduće sve manje susreće samovolja kao povod za optužbu, ali ipak nije sasvim nestala jer su kapetan Kovačević, zatim, kapetan Kuničić, kapetan Hajtilović i drugi, i pored svega navedenog ponovo došli u sukob sa zakonom.⁴⁴

Ovih nekoliko detalja o odnosima među zapovjednicima i mornarima na brodovima Dubrovačke Republike i reagiranju vlasti na njih valjalo je međusobno usporediti i svesti pod jedan nazivnik da se utvrdi da su pomorstvo i pomorci u Dubrovačkoj Republici (uključujući naravno i kapetane) projedrili mnoge burne događaje međusobnih trzavica i međunarodnih konflikata neumorni u traženju vlastitih rješenja za sve nesporazume zbog kojih bi mogla trpjeti plovidba. Proces gradnje sve većih i moćnijih brodova ubrzavao se ili usporavao prema konjunkturama i depresijama. Ali sposobnost brodskih posada i produktivnost njihovog rada na brodovima za sve vrijeme njihove milenijske među zavisnosti nikada se nije mijenjala: bila je to i ostala do kraja stalno otvorena knjiga iz koje se učilo da se upravo u tome kriju mnoge rezerve koje otkrivene i valorizirane pridonose povećanju sigurnosti, konkurentnosti i korisnosti od plovidbe. Dabome, uz odgovarajući stimulans kao motiv posadi za takav nesebičan napor, zbog čega se (nakon svega do sada rečenog) i postavlja pitanje: da li su i koliko su pomorci na dubrovačkim brodovima svojim plaćama u prošlosti bili stimulirani na valjan rad i dodatne napore?

Po navodima nekoliko autora koji su usputno zabilježili i poneki podatak o plaćama dubrovačkih pomoraca u vrijeme trajanja Dubrovačke Republike može se zaključiti da te plaće nisu bile velike. Neki to i decidirano ističu. Međutim, ne navode arhivske izvore na osnovi kojih su došli do tog zaključka niti vremensko razdoblje u kome su plaće bile takove pa je teško određeno kazati radi li se o povijesnoj istini ili je to njihovo osobno mišljenje generalizirano na sve vrijeme trajanja Dubrovačke Republike. Jer, mi smo na temelju arhivskih dokumenata (HAD) istraživali taj isti fenomen i ustvrdili činjenice koje odudaraju od spomenutih navoda. Naime, u određenim vremenskim intervalima plovilo se i za relativno niske plate: ni ta vremena nisu

bila pošteđena ekonomskih kriza, nerodnih godina, elementarnih nepogoda, potresa (najveći 1667. g. epidemija, ratova i drugog pa je sasvim razumljivo da se sve to odražavalo i na proizvodnju i na plovidbu i plaće pomoraca jednako kao što je to u takovim okolnostima slučaj i danas. Primjera radi plaća mornara iznosila je oko godine 1540. jedan po dukat mjesečno, što nije mnogo,⁴⁵ da se u jednoj bilješci pet godina kasnije pročita detalj da je kap. Marin Jelić za plaće četrdesetorici svojih mornara i upotrebu broda (brod je od jula do septembra 1545. g. sudjelovao u ratnim operacijama) dobio ukupno 185 funti (oko 700 dukata) što je u to vrijeme bila sasvim pristojna zarada.⁴⁶ Mnogo je toga ovisilo i o duljini putovanja, opasnosti od gusara, tereta koji je brod prevezio i slično a za tim i o sposobnosti svakog pojedinog pomorca jer su oni svojim plaću dobivali po učinku: koliko je tko bio vrijedan i koristan toliko je bio i nagrađen. Za isto pomoračko zvanje na istom brodu pomorci su imali ponekad različite plaće: brodski pisar, npr. koji se uz rad na radnom mjestu u plovidbi učio i pripremao za budućeg zapovjednika broda (zapravo se doškolovljavao u onim zvanjima i poslovima koje mu škola u tim vremenim nije mogla pružiti) imao je manje mjesečne prihode od brodskog pisara-nautičara: razlika mjesečnih primanja među njima iznosila je 2 do 7 dubrovačkih dukata što nije malo.⁴⁷ Naša istraživanja dovela su nas do zaključka da je omjer u plaćama iznosio (oko) 1:3 između najnižeg (mali na brodu) i najvišeg zvanja (zapovjednik), u pojedinim razdobljima i nešto više ali ne preko 1:4 pa navode nekih autora da se plaće pomoraca u Dubrovačkoj Republici nisu mijenjale kroz duga stoljeća ali su se mijenjale vrlo rijetko, treba uzeti s rezervom omjer između najnižih i najvećih plaća ostajao je isti (ili uz manje iznimke) ali su se vrijednosti mijenjale i to prilično često i naniže i na više. A osim navedenog na plovidbu u vremenu o kome je riječ utjecale su, pored već navedenog i ne baš rijetke perturbacije u trgovini s (dubrovačkim) za leđem, odnosno uopće u trgovini, što je smanjivalo opseg plovidbe a time i plaće pomoraca: mnogi trgovci dolazili su pod stečaj, tendencije ekonomskog protekcionizma i u tim su vremenima bile prisutne i jačale su, i neki politički događaji, posebice ratovi, donosili su neželjen obrt — ukratko: i tada je priređivanje proživljavalo teška vremena koja su ostavljala dalekosežne posljedice. Naime, u međunarodnoj trgovini dolazilo je do brzih promjena povećavan je udio bankarskih transakcija u poslovanju što je tražilo trgovce (i pomorce) koji odlično poznaju financijske operacije i tendencije razvoja na međunarodnim tržištima novca, pa je i to dovodilo do nedoumica u pogledu i načinu formiranja plaća u pomorstvu. Trebalo je, naime, po svaku cijenu sačuvati stečeni ugled, pogotovo u razdoblju kriza koje su povremeno potresale i tadašnji poslovni svijet. Valjalo je preživjeti »smjenu sistema cirkulacije roba« i dočekati vrijeme kad se moglo uspješnije trgovati i ploviti (druga polovica XVI. stoljeća). Međutim, mnogi su u toj trci posustali, kad su napustili oblike poslovanja na koje su bili naviknuti nisu se brzo snašli u novim

uvjetima međunarodne trgovine, a dubrovačka vlastela, koja je jedino posjedovala (do 17. stoljeća) kapital za veće trgovačke poduhvate pomalo je gubila ekonomsku vitalnost. Za razliku od ranije kad novac ulazu u trgovačke i pomorske poduhvate oni ga sada sve više koriste za osiguranje brodskih tereta i ulazu u banke da se oploduje, pa se i to odražavalo i na plovidbu i na plaće onih koji su plovili.

Navedenih ekonomskih činjenica koje su imale svoj posredan ili neposredan odražaj na dubrovačko pomorstvo i plaće članova brodskih posada može se i dalje redati, što, međutim, nećemo raditi jer su dobro poznate: navedeno smo naveli tek toliko da podsjetimo na prastaro saznanje koliko je nezahvalno donositi uopćene sudove samo na temelju ovog ili onog dokumenta i ukažemo da se i pored svega navedenog dubrovačko pomorstvo i održalo i razvijalo: bilo je kroz to vrijeme, naravno, i padova, ali i uspona sve do impozantnog podatka »da je sredinom 18. stoljeća na dubrovačkim brodovima plovilo 5.250 pomoraca s područja Dubrovačke Republike,⁴⁸ odnosno da su »skoro svi Dubrovčani živjeli od pomorstva: jedna tona broskog prostora, otprilike, otpadala je na svakog stanovnika.«⁴⁹

Vratimo se, međutim, nekoliko stoljeća unatrag:

Bizantinski pisac X. stoljeća Konstantin Porfirogenet navodi podatke o znatnom dubrovačkom brodogradnji pa je tako zabilježio i detalj da su dubrovački brodovi još 869. godine prevezli Slavske i druge trupe u Bari,⁵⁰ što bi trebalo da znači da su već i tada Dubrovčani imali vrijedne i hrabre posade na svojim brodovima, koje su (sasvim vjerojatno) za taj svoj rad primale i određenu plaću. Ali arhivskih podataka (bar do sada) o tome nema: o plaćama je tek ponešto zabilježeno u Dubrovačkom Statutu iz 1272. godine, među ostalim i to da je mornarima na općinskom brodu, nosivosti 200 stara i više, bila određena plaća od 24 folara (novčića) dnevno, a na manjim brodovima 30 folara dnevno⁵¹ pa je za pretpostaviti (jer do XII. stoljeća nemamo pouzdanih podataka o pomorskoj trgovini Dubrovčana)⁵² da se u približnim okvirima kretala plaća i mornarima na drugim dubrovačkim brodovima. Naime, dok je Statutom bilo propisano koliko koji brod, s obzirom na njegovu veličinu u rasponu od 20 do 100 miljara, obavezno mora imati mornara,⁵³ pa i barke koje su sa teretom plovile za Albaniju, o plaćama se ne govori ništa: to su utanačivali mornari sa zapovjednikom za svako putovanje posebno.⁵⁴ Dodaje se jedino da naukijeru pripada dvostruka zarada običnog mornara⁵⁵ i ne više, — i to je sve. Brodski pisar (već je Statutom iz 1272. g. odlučeno da svaki dubrovački brod preko 600 spuda mora imati pisara) je sve detalje tih ugovora »zapisivao propisno i bez prevare« kako se to — kao jedna od dužnosti pisara — ističe i u njegovoj zakletvi.

Pa ipak, tih dokumenata je sačuvano malo.

Pojedini brodovi u starom Dubrovniku morali su voditi i svoje posebne knjige i podnositi ih na uvjod vlastima, ali se i od tih knjiga sačuvalo svega nekoliko primjeraka, koji su nam poslužili za utvrđivanje činjeničnog stanja u odnosu na plaće po-

moraca. Razlog: mnoge od tih knjiga su izgubljene, neke nisu cjelovito sačuvane, pretpostavlja se da se izvjestan broj tih knjiga nalazi u privatnim arhivima i slično, a podataka o ovoj temi ima zabilježenih i u drugim serijama i podserijama a ne samo pomorskim (u HAD) što je zanimljivo za ovaj naš rad jer je moguće da se pronađe detalja koje smo mi propustili a koji bi još više obogatili ovo kazivanje, zbog čega ovo štivo ne treba smatrati konačnim, jer mogućnost svake dalje prinove značit će nov događaj značajan za prošlost i poučan za budućnost.

Sve ili gotovo sve što je bilo od značaja za život i rad u starom Dubrovniku ostavilo je svoj trag na papiru, u raznim zabilješkama, odlukama, naredbama, zakonima i drugim, a najčešće ugovorima koji sadrže mnogo stvarnih detalja i situacija koje život sam nameće u svim djelatnostima pa tako i u pomorstvu. Početna stihijnost brzo je ustupila mjesto sistematičnosti, čemu su pridonosili i čiji su jedan vid bili i ugovori koje su posade dubrovačkih brodova sklapale sa patrunima ili kapetanima prije odlaska broda na putovanje. Dogovaranje su (i u ugovore zabilježeni) razni detalji, ali prije svega plaća i hrana. Tih ugovora u početku nije bilo mnogo (bar ih mi nismo našli) ali što dalje sve ih je više. Zapravo, sve što je propusna moć suhozemnih putova (i karavana) postajala manja, dospjevši ubrzo u stanje kad ni uz teškoće nisu uspijevali zadovoljiti opći porast potražnje raznih roba (tržišta na zapadu su usput rečeno doživjela sve snažniju ekspanziju) brod je sve brže postajao ono prijevozno sredstvo koje je ostavljalo konstantnost u opskrbi tržišta, a dobre posade postajale onaj faktor od koga je u mnogome ovisila realizacija određenog plovidbenog zadatka. A kad na tržištu nastupi takova situacija ne ostaje mnogo prostora za manevar: konjunkturu valja brzo iskoristiti a posadu dobro platiti. A da se riječi ne pretvore u međusobna obećanja o svemu je valjalo sačiniti i ugovor, i tako pod zaštitom zakona osigurati ugovorenim strankama omogućiti maksimum sigurnosti. Međutim, ti ugovori nisu bili samo određena sigurnost za posadu već i izvjesna kontrola države nad poslovanjem dotičnog broda, tako da ti ugovori i ugovaranje imaju višestruk značaj na osnovi kojih je moguće izvlačiti raznovrsne zaključke a koji u krajnjem slučaju bacaju svjetlost i na opći položaj koji je imao dubrovački pomorac u društvu čiji je bio građanin, pa mnogi detalji o tome, dosada nejasni ili nedovoljno obrađeni, postaju određeniji i shvatljiviji. Nemoguće je, naravno, pisati o svim ugovorima, a i nepotrebno, jer oni u mnogome naliče jedan drugome, pa smo odabrali nekolicinu — po našem mišljenju — karakterističnih da se zaključci da brodske posade na dubrovačkim brodovima nisu bile bespravne i bespomoćne (kako se to često misli) pred patrunom ili kapetanom.

Dubrovački pomorci bili su izvršni moreplovcii: »Gli Schiavoni vagliano assai nelle cose maritime, e non è gente migliore per il remo«, kaže o njima Mlečanin Giovanni Botero⁵⁶ pa bi bio red da su kao takovi dolično tretirani, solidno plaćeni i zakonima sigurno zaštićeni. Jer, u protivnom, potražiti će ili drugi posao ili drugog patruna.

...Tekla je godina 1323-ća. Na dan 2. rujna Dubrovački senat je naredio da se u službene knjige unese ugovor sklopljen 1. srpnja iste godine, između Martela de Sesa, patruna jednog broda koji se tada nalazio u Dubrovniku, i mornara. Tako je i postupljeno:⁵⁷ jedan stav tog ugovora kaže da mornari imaju pravo da se osiguraju u pogledu isplate svojih plaća, zatim »da mornari mogu postaviti određene uvjete i tako ograničiti vlast kapetana nad njima i lađom bar dok ih ne isplati«. I tako redom: Dubrovačka vlada je ovaj ugovor priznala i dala mu punu valjanost. Sve je na putovanju ovog broda proteklo u redu, ugovor je obostrano poštivan, spora nije bilo.

A da ti ugovori, kad bi došlo do spora, nisu bili samo mrtvo slovo na papiru, govori nam slijedeći primjer:

Dva mornara s broda dubrovačkog kapetana Jache de Georgio (Đurđević) tužila su svog zapovjednika da im je po ugovoru od 12. XII 1344. g. trebao platiti 22 perpera na ime plaće, a on to nije uradio ni četiri i po mjeseca kasnije. Tekst tog ugovora nalazio se »in libro scribano dicte navis«. I kapetan je pozvan pred sud. Knez i sud tražili su od Đurđevića da im preda pisarevu svesku (brodsku knjigu), a kad on to nije učinio osuđen je da mornarima odmah isplati ugovorom naznačeni iznos⁵⁸ jer je »vrlo teško, gotovo nemoguće, pa zaradili spomenutu plaću, a teško je određeno kazati i što se sve u to vrijeme moglo kupiti za taj iznos⁵⁹ jer je »vrlo teško, gotovo nemoguće, pa makar i približno određivati međusobnu vrijednost novca ondašnjeg doba, pretvoriti ga u današnje valute i vršiti usporedbe«. ⁶⁰ A ako se ipak takova računica vrši — usput da kažemo — i ovdje češće pokazuje kako predikati koji se vezuju za rad i odnose u tim dalekim vremenima na dubrovačkim brodovima, odudaraju od konvencionalnih fraza; mi ćemo u ovom radu izostaviti takove usporedbe jer one za ovaj rad nisu od bitnijeg interesa.

Često se, međutim, kad se čitaju reci o dubrovačkim kapetanima, pa i ovi koji se ovdje redaju, čovjeku navre u mislima pitanje: kakovi su ljudi bili ti dubrovački kapetani? Da li su ti morski vukovi samo namrštene kreature utjelovljene zloće i sebičnosti ili imaju i poneku ljudsku vrijednost, što se logički nameće kad se znade da su dubrovačke brodske posade isticane i služile za primjer mornarima u drugim mornaricama pa su i same tražile da ih se tretira kao što se tretiraju pomorci na dubrovačkim brodovima.

Desilo se to godine 1548. kada se u Blekvolu kod Londona nalazio mesinski brod »Santa Maria de Jesus«, čiji je vlasnik zapisan kao Franciscus Gaglyardet a zapovjednik kao Vincensio Mallarde. Između mornara i kapetana došlo je do spora: posada od svog zapovjednika traži ne samo isplatu zaostalih plaća već i da ubuduće bude tretirana na način »kako se postupava s pomorcima na dubrovačkim brodovima«. ⁶¹

Samo, nije to i osamljen slučaj:

...U jednom pismu (5. IV 1570. g.) Filippo Sassetti-a svom rođaku Lorenzu Giacomini-u u Firenzu navodi se i detalj da mornari na jednom brodu »plove na dubrovački način« (navicono alla

raugea). Dugo se oko toga raspravljalo što to pravo znači dok nije definitivno utvrđeno da se ta i slični izrazi imaju shvatiti kao putovanje trgovačkog broda kojeg se čista dobit dijeli na pol između broda i posade, dok se trošak za hranu i piće računa različito, prema kategoriji osoblja zaposlenog na brodu.⁶² To je nešto malo modificirano dobro poznati način plaćanja brodske posade »ad partem«, što se naročito prakticalo u Dubrovniku kao zainteresiranost posade »da s što manje troškova postigne što veću zaradu jer je i sama imala od toga koristi«. (Dr. V. Brajković). Međutim, postojanje i navodi (dr. J. Tadić) »da plaćanje ad partem nije davalo mnogo veću zaradu od one u fiksnom mjesečnom iznosu«. Ne navode se razlozi tome ali se i iz dokumenata i obavljenih radova o tome može ustvrditi da se što dalje sve više plovi za mjesečnu plaću zasnovanu na ugovoru: porastom sigurnosti pomorske plovidbe otpao je osnovni razlog upošljavanja mornara »ad partem« (A. Cvitanović) pa je i napušten jer se u nekim radovima koji obrađuju dubrovačko pomorstvo XVII stoljeća (Dr. J. Luetić) taj način plaćanja dubrovačkih pomoraca više uopće ne spominje. Naime, mornari u starom Dubrovniku mogli su biti ukrcani na brod »za plaću« (ad marinaricium), zatim za određeno vrijeme, za određeno putovanje, za udio u dobiti (ad partes), kao sudionici u trgovačko-pomorskom društvu (entegati) koji je oblik bio vrlo često primjenjivan u praksi i na temelju posebnog ugovora. Sve je to više puta napisano u mnogim izvrsnim radovima dubrovačkih historičara pa navedeno spominjemo samo usputno vraćajući se opet dubrovačkim kapetanima u kratkoj međutemi kao epigonima »ocrnjenim po nastavljanju preživjelih i rđavih metoda svojih prethodnika«, mada ih arhivski dokumenti prikazuju i u drugačijem svjetlu.

...Godine 1558. u Engleskoj se nalazio dubrovački brod »Sveta Gospa od Milosti«, čiji je kapetan Luka Ivanović vodio spor sa mornarom Lukom Petrovićem pred sudom engleskog admiralteta. Mornar je proglašen krivim i strogi engleski sud osudio ga je na kaznu zatvora. Ali kapetan je molio za svog mornara i on je oslobođen ponovno na brodu zauzeo svoje ranije mjesto.⁶³

Ili ... neslavno je završio pohod »Nepobjedive armade«, nastradali su i neki dubrovački brodovi koji su uzeli udjela u njoj pa tako i Kinkovićev brod »San Juan de Sicilia« ... Ali ipak (godine 1597) Jaketa Martolosi, suvlasnik Kinkovićevog broda isplatio je u Dubrovniku svim porodicama mornara koji su bili na spomenutom brodu zaostale plaće u punom iznosu.⁶⁴ Ne navodi se iznos koji je isplaćen, ali je za pretpostaviti da je bio znatan, kako je to najčešće bio slučaj kad su brodovi i posade sudjelovali u ratnim operacijama ili su bili rekvirirani od strane zaraćenih sila za njihove potrebe...

... Engleski krunski savjet naredio je gradskim vlastima Londona i Sauthemptonu da rekviriraju brodove kapetana Marina Pavla Jakšića i Frana Marinovog Radulovića za službu u engleskoj ratnoj mornarici. Od jula do septembra 1545. g. bili su u toj službi (ne kaže se što su radili i kuda su plovili kao ni što se desilo sa Radulovićevim bro-

dom jer se 22. XII 1546. g. u odluci krunskog savjeta spominje samo brod kapetana Marina Pavla Pakšića kome treba da se isplati naknada i nagrada i odaje puno priznanje za izvršenu službu⁶⁵ za što je isplaćeno 185 funti što je u to vrijeme predstavljalo vrijednost od oko 700 dubrovačkih dukata.

I tako dalje: u to vrijeme zlatnog doba dubrovačkog pomorstva (16. stoljeće) plate dubrovačkih pomoraca bile su dobre a sve više se vodilo brige o prehrani posada na brodovima kao elementu koji utječe ne samo na moral i disciplinu posade već i valjano brodsko poslovanje, pa je u ugovorima, uz ostalo, određivana i količina i kakvoća hrane: ugovor nije vrijedio ako je određena količina i kvalitet hrane mogao nanijeti štetu zdravlju i tjelesnoj snazi brodske posade.⁶⁶ Sve je to, uz povoljnu konjunkturu na tržištu, uvjetovalo da su u prvim decenijama XVI stoljeća dubrovački brodovi mogli u toku jedne godine zaraditi skoro cijelu glavicu uloženu u neki brod,⁶⁷ odnosno da kroz veći dio tog stoljeća zaposleni na dubrovačkim brodovima (a plovilo je oko četiri tisuće pomoraca) zarade godišnje na ime plaće i paraspodije najmanje 25 dukata svaki.⁶⁸ Polovinom spomenutog stoljeća (god. 1540. sa svojom dnevnom plaćom mornar je mogao kupiti oko 4 i po kilograma pšenice ili 2,30 kg mesa,⁶⁹ a brodograditelji koji su plovili na dubrovačkim brodovima primali su plaću od dva dinara dnevno te hranu i paraspodiju.⁷⁰ Plaće su, naravno, varirale (iz razloga koje smo već naveli) pa je mornar god. 1589. za svoju dnevnu plaću mogao kupiti 1,75 kg pšenice ili dva kilograma mesa,⁷¹ a jedan korčulanski brodograditelj se 1590. godine obavezao da će zajedno sa sinom u Gružu graditi barku za 16 dinara dnevno.⁷²

Bližio se, naime, početak XVII stoljeća kada je Dubrovnik jako stradao i nalazio se u velikim nevoljama i neprilikama pa i u opasnosti da izgubi svoju slobodu,⁷³ što je dakako utjecalo i na plaće pomoraca, ali ipak ne u tolikoj mjeri da je ekipiranost posada dolazila u pitanje. Taj zaključak izvodimo na temelju podataka što su bilježeni u brodske knjige, koje su dubrovački brodovi morali voditi i u njih bilježiti sve što se na brodu dešavalo: oni su to i radili, ali se tih knjiga sačuvalo svega nekoliko kao dragocjen izvor podataka koji čeka detaljniju obradu. Za ovu temu (zbog ograničenog prostora) ograničili smo se (bez komentara) samo za njihov prikaz i one detalje koji potvrđuju da u pomorskom Dubrovniku pomorac nije bio posljednja stvar na brodu.

Počet ćemo sa Liber Navis nominatae Sanctae Marie Magdalene 1578 — 1584.⁷⁴ (Conto delle spese della Nave nominata Sta Maria Magdalena): vlasnik broda je Steffano de Ruco (str. 17 spomenute knjige) zapovjednik je Luca de Gio, a od 1581. g. Giovanni Simon de Menze... Potpisani su i drugi članovi časničkog kadra s pojedinačnim uobičajenim funkcijama za posade na velikim dubrovačkim brodovima s tim što na ovom brodu pisar ima i pomoćnika (scrivanello) i što se prvi put ovdje susrećemo i sa osobom (il penese)⁷⁵ koja se brine o prehrani posade na brodu. Jede se dvopek (biscotto) i slana riba, ali i svježe meso, svježiji kruh, svježa riba (str. 47), limuni i drugo voće, a uz

obrok se dobija vino koje se nabavlja u znatnim količinama... vrijednost kupljene robe i artikala za prehranu (cibarie) bilježi se u dukatima, realima, scudima (nome de moneta Firenze), u lirama i drugim valutama već prema tome gdje se brod nalazio u vrijeme kada je nabavka artikala izvršena i pretvoren u valutu u kojoj se svake godine vršio obračun. Znatna novčana sredstva trošena su i za održavanje plovidbene i obrambene sposobnosti broda o čemu su na ovoj nabavi, uz zapovjednika, brinula i četiri kalafata, njihov naučnik (suo garzone), zatim drvodjelac i dva topnika: nabavljano je drvo, smola, kečina, katran, kolutovi za topove, kavaleti, kunji, pernjevi, špag za jedra, puščani prah, okovi za kormilo, za jarbole i drugi okovi... popravci su najčešće vršeni na jarbolima, koševima (gabbia grande), kormilu, na čišćenju broskog dna, na održavanju broskih čamac (barca) i drugom. A kako je to izgledalo u praksi citirat ćemo jedan primjer iz ove knjige: 13. maja 1580. godine za vrijeme boravka ove nave u Cadizu potrošeno je sedam reala za četke (bruschino) »per abruschar la barca grande«: 16 reala izdato je za kućinu i smolu »per imepar (imepegolar?) la barca grande«; 22 reala plaćeno je za dnevnicu četvorici kalafata koji su radili na popravcima spomenute barke i drvodjelu koji je radio na popravcima broskog kormila, a najviše 61 real — potrošen je za nabavku hrane i pića za kalafate »kako je dogovoreno«. U knjizi su zabilježeni i predujmovi (avantagio) koji su davani najčešće svakih šest mjeseci, ali nekad i tromjesečno (str. 21) a iznosi i omjer raspodjele nisu uvijek jednaki: 1578. g. za predujam je izdvojen iznos od 485 reala, i podijeljen je nokjeru jedan dio (al nochero una parte), pisaru jedan i po dio »et al Padrone una parte« (str. 13). Slijedećeg puta za predujam je izdvojeno 149 reala: nokjer je dobio pola dijela, pisar jedan i po, drvodjelac pola a »padrone« jedan dio. Predujam kalafata posebno je zabilježen i iznosi 12 reala. U godini 1581. za predujam je izdvojeno 199 lira: pola dijela nokjeru, pisaru dio i po, drvodjelu i kalafatu po pola dijela i tako redom kroz slijedeća razdoblja do povratka broda u domovinu kad je izvršen konačan obračun, raspodjela i isplata.

Za razliku od ove brodske knjige, koja je sačuvana u cijelosti, od brodske knjige dubrovačkog broda »Sveti Duh« iz 1580. godine sačuvan je samo dio,⁷⁶ te odlomak računске knjige malog formata bez sačuvanog naslova jednog broda iz 1603. godine...⁷⁷ nabavka prehrambenih artikala, broskih potrepština i drogog, te ostvarenu dobit po završetku prijevoznikog posla kao brodska zajednica — corpo del vas sello — (vascello?) međusobno sravnavaju vlasnik broda, trgovci, mornari i drugi akteri u odnosnom poslu. Iako je zbog nekompletnosti knjige nemoguće utvrditi kolika je bila zarada svakog člana ove brodske zajednice dokumenat je od značaja jer svjedoči o jednostavnosti i preglednosti kojom su knjiženja vršena.

I tako plovi se, živi se, vrijeme neumitno teče a s njime se mijenjaju i vozarine i plaće: za manju barku, koja je godine 1645. prevozila žitarice iz Albanije u Dubrovnik, najam je iznosio 16 dubrovačkih dukata, plaća dvojici mornara po šest i po

dukata a patru osam i po dukata.⁷³ A točno stoljeće kasnije, 1745. g., kada su poslovi u dubrovačkom pomorstvu ponovno krenuli ulaznom linijom, plaća mornara na brodu tipa pulaka, na putovanju Senj — Puglia — Senj, koje je trajalo dva mjeseca i 17 dana, iznosila je dvadeset mletačkih dukata, dva talira i dvanaest i po solada.⁷⁹ Negdje u to isto vrijeme (1748. g.) zapovjednik pulake imao je plaću od 16 dukata na mjesec i pravo na polovicu zarade od iznajmljivanja salona i ostalog prostora na brodu kako unajmljuju i ostali kapetani koji plove po Levantu.⁸⁰ Iste godine brodski pisar je imao 10 dukata plaće na mjesec. Patrun Kristo Kristić godine 1744. unajmio je tartanu za putovanje Dubrovnik — Moreja — Venezia — Dubrovnik za iznos od 70 mletačkih cekina. Plaće mornara za ovo putovanje iznosile su 10 cekina te po jedan cekin mjesečno za hranu.⁸¹ Iznos hranarine na dubrovačkim brodovima za sve članove posade u to je vrijeme iznosio šest i po groša (godine 1748.)⁸² osim za vođu palube koji je primao šest groša hranarine na dan i platu od 10 dukata na mjesec.⁸³ Mladić Luko Tonkov iz Rijeke Dubrovačke, star 18 godina, sklapa godine 1744. ugovor da će služiti za »maloga« na feluki za vrijeme od tri godine. Prvu godinu primat će hranu i robu, druge godine dobivat će 20 dukata, a nakon isteka druge godine plaću običnog mornara.⁸⁴

Vođa palube je u drugoj polovici 18. stoljeća imao istu plaću kao i brodski pisar koji je bio vješt nautici, to jest 11 dukata na mjesec.

Gvardijan je imao plaću od devet dukata mjesečno; ((od 1744. godine do 1760. g. na dubrovačkim brodovima plovilo je preko 160 vođa palube i gardijana).⁸⁵

Plaća pilota na dubrovačkom brodu (god. 1769) iznosila je 12 dukata na mjesec.⁸⁶

Za izvršenje plovidbenog zadatka na ruti Dubrovnik — Levant — Trst — Dubrovnik — unajmljena je godine 1760. feluka: ugovorilo se da će polovica dobiti od vozarine pripasti kapetanu i posadi, a ostatak suvlasnicima po odbitku svih troškova.⁸⁷

Zarada mornara na brodu za lov koralja u vodama Rodosa iznosila je šest dukata na mjesec i hranarinu od šest i po groša dnevno: ⁸⁸ paraspodija se nigdje ne spominje posebno već se podrazumijeva: očigledno je da se u to vrijeme isplatilo ploviti jer se i u drugim poslovima moglo lijepo zaraditi... n. pr. 1733. g. pomoćnik majstora za izradu konopa imao je 18 a radnik u istom poslu devet dukata mjesečno,⁸⁹ što visoko nadmašuje plaće na brodovima, ali se svejedno nigdje ne susreće podatak da je bilo poteškoća kod sastava posada. Štoviše, posade su plovile po nekoliko godina ne dolazeći u Dubrovnik, a rijetki su bili mornari koji su prekidali putovanje i vraćali se kući, za što potvrdu nalazimo i u dokumentu »Copia dei conti della Nave Amicizia« estratta dell' originale presentato da cap. Giorgio Radich amministratore di detta Nave da 18. X 1775. do 24. X 1779. g.:⁹⁰ navode se razni podaci o nabavkama brodske opreme, sidrenja broda u pojedinim lukama, nagradama mornarima za vršenje straže na brodu u lukama i drugom, ali i o plaćama brodskoj posadi (Paghe) i troškovima za hranu (panaticha) ... brod je plovio

u Dardanele, Smirnu, Livorno, Marselj, Rodos, Maltu, Aleksandriju i druge luke gdje su nabavke izvršene, a obračun je izvršen po završenom putovanju, odnosno kad je koji član posade napustio brod iz bilo kojeg razloga. Obračun je učinjen za 91 člana posade, uključujući i kapetana Đura Radića koji je na ovom brodu proveo 47 mjeseci skoro četiri godine neprekidno, i pristojno zaradio. U spomenutoj su knjizi uz kapetanovo ime zapisani ovi detalji: 47 mjeseci po 132 Cekina Veneta = 6.204.- odbitak za 47 mjeseci Cassa Publica 344:13

Cekini Veneti 5.859,-

A kako su u 4 i po piastre mijenjane za jedan cekin, kapetanove mjesečne prinadležnosti iznosile su nešto iznad 27 piastri. Ali i zarade pomoraca drugih zvanja na ovom brodu također su bile pristojne... istina, variraju za pojedina zvanja a i za ista zvanja ponekad je razlika u plaći što i na ovom primjeru potvrđuje raniju konstataciju da je učinak svakog pojedinca bilo mjerilo za određivanje njegove plaće. Brodski mali (muzzo) imali su najniža primanja: Miho Siriano, Josip Luketa i drugi imali su po dvije piastre mjesečno, pomorac Luka Brsečina, Emanuele Castelano i drugi (ne navodi se zvanje) primaju po tri piastre mjesečno, Andrea Jakobčić i drugi (ne navodi se zvanje) po pet i po piastri mjesečno, Josip Merkanteli (ne navodi se zvanje) šest piastri mjesečno, Mato Duba »in qualità di dispensiere (ekonom) sedam piastri mjesečno, a Petar Antunović, također ekonom, imao je devet piastri mjesečno, Đuro Radica i drugi (ne navodi se zvanje) ima sedam i po piastri mjesečno, Menigo Simoneti, Karlo Bokarčić i drugi »in qualità di marinero« imaju po osam piastri mjesečno, a kad su unapređeni »in qualità di guardiano« plaća im je porasla na deset piastri mjesečno, Pietro Schlabon (Svedese) ima također deset piastri mjesečno (ne navodi se zvanje), Severio Bonačić imao je devet piastri mjesečno (ne navodi se zvanje) što mu je kasnije povećano na devet i po piastri mjesečno i tako redom do pisara Ivana Radića koji ima plaću od 14 piastri mjesečno. Za hranarinu (panaticha) izdvajano je za svih jednako po osam grošeta dnevno, pa i za kapetana. Pri konačnom obračunu srađeni su izdaci sa dobitkom (Dare — Avere) iz kog se vidi da je za razne brodske troškove u vremenu putovanja i razne nabavke za brod potrošeno 41.661:2 Cekini Veneti, a za plaće i hranu 43.502.- Cekini Veneti što je ujedno i najveća stavka u izvršenom četverogodišnjem plovidbenom zadatku nabave »Amicizia«, čiji je aktivni saldo ovog putovanja iznosio 3.213.- Cekini Veneti.

Slične knjige vođene su, naravno, i na ostalim dubrovačkim brodovima (ali se nažalost nisu sačuvali). Međutim, vođenje brodskih knjiga ponovo se naređuje i Pravilnikom Dubrovačke Republike o nacionalnoj plovidbi iz godine 1789. (Regolamenti)⁹¹ u kome se više poglavlja odnosi upravo na plaće pomoraca, način obračuna, predujam, brodsku (računsku) knjigu i drugo te Tarifu plaća i Tarifu razmjene novca. Naime, obračuni plaća kao i isplate akontacija vršene su u raznim valutama ... navode se tečajevi mletačkog, napuljskog, toskanskog, genovskog, mletačkog, španjolskog, francuskog, tur

skog i drugog novca što iako svjedoči da su dubrovački pomorci »uz intezivan promet s navedenim zemljama dobro poznavali i njihov privredni život i njihovo zakonodavstvo«,⁹² ipak mora da je stvaralo i stanovito šarenilo kod preračunavanja tečajeva (koji su se često mijenjali) i dovodilo do zabune pa i trvenja među posadama kod isplate plaća, predujma, obračuna troškova i raznih nabavki potrebnih brodu i posadi, zbog čega se u poglavlju XLVIII (dana 21. lipnja 1789. g.) doslovno navodi: »kapetani se moraju sporazumjeti sa svojim oficirima i mornarima s obzirom na njihove plaće u mletačkim lirama i plaćati im u carskim talirima u gotovini, računajući svaki talir za 11 lira; od danas nadalje moraju se te plaće obračunavati samo u tim talirima računajući ih po 91 groš našeg novca za svaki talir; prema toj valuti moraju se vršiti plaćanja spomenutih plaća i na Zapadu i na Levantu.

U poglavlju LIX spomenutog pravilnika navodi se i slijedeće: »Kapetani i patruni naše plovidbe izvan Jadrana moraju držati jednu zasebnu knjigu i različitu od ostalih u koju će bilježiti troškove i dobitke broda; u toj posebnoj knjizi moraju voditi tekući račun svakog oficira ili mornara svoje posade i bilježiti točan dan njihova ukrcaja i iskrcaja i doznačenu im plaću; i kad god budu što plaćali kojemu oficiru ili mornaru, morat će naznačiti mjesto gdje se to učinilo i valutu u kojoj je plaćanje izvršeno. Podatke o takovom plaćanju mora u knjizi potpisati taj isti oficir ili mornar koji prima novac, a ako on ne zna pisati morat će vlastitom rukom ucrtati križ, a mjesto njega potpisat će pisar broda, a ukoliko ne bude ni pisara morat će potpisati najstariji oficir broda koji zna pisati.«

I. poglavlje LX zanimljivo je za ovu našu temu: »Da bi prestala trvenja, koja neprestano nastaju između kapetana i njihovih oficira i mornara zbog različite razmjene novca i da bi se obuzdali njihovi pohlepni zahtjevi za doznake njihovih plaća od danas unaprijed morat će se pridržavati slijedeće Tarife koju je odredio naš Ured pod datumom od 4. VIII. 1783. g. i koje se ovdje niže objavljuju radi općeg znanja.« (str. 104 Pravilnika). Po toj tarifi kapetanova mjesečna plaća određuje se sa 20 dukata, vođa palube ima 11 dukata mjesečno, gvardijan 9 dukata, pisar (ako je vješt nautici) 11 dukata, pisar (ako uči nautiku) 6 dukata, kormilar 8 dukata, mornarima po 7 dukata, pilotu 12 dukata te »malima« 4, 5 ili 6 dukata ... te su plaće (uz manje korekture kod zapovjednika; ranije 16 dukata i vođe palube 10 dukata) otprilike jednake onima iz sredine stoljeća...

Pa iako je sve lijepo i jasno rečeno i napisano u dokumentima, iz razdoblja koje slijedi i dalje malazimo obračune u mletačkim lirama (Lire Venete) o čemu svjedoči i Libro delle Spese che sono fatte sopra il brigantino nominato la »Gioventu Commerciant« con pagamenti ...⁹³ Naime, u bilješci od 15. maja 1796. godine sadržana je nagodba o plaćama brodskoj posadi spomenutog brigantina koje teku od slijedećeg dana (16. V kad je putovanje započeto): kapetanu Franu Marinkoviću mjesečna plaća iznosi 150 Lire Venete, nostromu 84,

pilotu 84, kamerotu i kormilaru 66, trojici kormilara po 72 Lire Venete svakom, dispensieru 78, mladiću 42 i »malome« na brodu 36 Lire Venete na mjesec. Za vrijeme putovanja troškovi za brodsku opremu, hranu i drugo bilježe se u realima, u lirama, peče colonarie, dukatima i folarima već prema tome u kojoj su luci, odnosno zemlji nabavljani odnosni artikli (uz zabilješku o tečajnoj vrijednosti odnosne valute u odnosu na Lire Venete).

Evo i slijedećeg primjera: U kolovozu 1804. g. na put se sprema jedrenjak »La Madonna« ili »Concession« pod zapovjedništvom kapetana Luke Kosića, pomorca s Pelješca. Pored njega posadu sačinjava još deset ljudi s kojima je sklopljen ugovor i točno određena plaća: zapovjednik je imao 120 venecijanskih lira mjesečno, nostromo 110, pisar 88, četiri kormilara po 82,10 lira, dispensier 66 i tri mladića po 33 lire svaki. Put ih vodi u Anconu, pa u Odesu, Barcelonu, Maltu ... francuska okupacija domovine zatekla ga je u Egejskom moru i tako redom do godine 1812. kad se vratio kući. Premda je to dugo razdoblje bilo bogato promjenama i događajima život je na brodu tekao prilično normalno: zabilježena su samo dva slučaja dezertiranja s broda (od kojih je jedan bio naš pomorac), jedan nesretni slučaj, a plaće su se malo mijenjale za čitavo to vrijeme; zapravo plaća je u nekoliko porasla u odnosu na onu dogovorenu prilikom polaska, a kad je brod 1810. godine prešao pod englesku zastavu cijelije je posadi plaća bila povećana za jednu trećinu. Kroz vrijeme od osam godina brod je od vozarine dobio ukupno 14.290.- kolonata od čega je za troškove broda i održavanje potrošeno 6. 094.- kolonata, ukupne plaće iznosile su 4.453.- kolonata a troškovi za hranu posade 3.073.- kolonata. Putovanje nije donijelo mnogo koristi ... ali to je već sumrak Republike kad je većina dubrovačke flote po nalogu svoje vlade bila raspremljena ili prodana pa je i putovanje ovog broda, s obzirom na to, teklo pod izuzetnim okolnostima.⁹⁴

... Godina je 1806-ta, pratimo plovidbu brigantina »La Rondinella«, dubrovačke zastave, njegovog kapetana Ivana Pasabande iz Orebića i posade na plovidbenom zadatku dugom četiri godine: kroz to vrijeme susrećemo ga u Đenovi, Palermu, Malti, Smirni, Castelamare, Napoli, Livornu, Cagliari i natrag u Dubrovniku. Plaća pomorcima dogovorena je u Pezze Collonarie, koje su prilikom isplate predujmova mornarima na ovom brodu preračunate u Venete Lire: za jednu peču jedanaest lira.⁹⁵

A evo i detalja: kadet (Matteo Passabanda) imao je plaću od dvije peče mjesečno. Toliko je imao i mladić (giovane) Antun Slabić i mladić Ivan Falconetti, dok mladić na ovom brodu Stjepan Orhanović ima pet a jedan drugi (ne navodi se ime) čak pet i po peča. Slično je i s kormilarima: kormilari Petar Jovanić i Antun Maras imaju po sedam peča mjesečno, a kormilari Vicko Slabić, Ivan Parnić, Nikola Bračanin, Vito Fabiani i Petar Sapić imaju po sedam i po peča mjesečno, pisar ima deset peča mjesečno, nastromo Marko Dominković deset a nostromo Josip Bulat jedanaest peča mjesečno, dispensier ima devet peča, gvardijan (Domenico di Rosi) također devet, pilot Stjepan Đivović

deset, zapovjednik laganog (malog) čamca (paron della lancia) sedam i po, cameroto (mali od kabine) četiri a najmanju plaću ima »muzzo« (mali na brodu) od dvije peče collonarie mjesečno. I dalje: nadnica drvodjelca na ovom brigantinu iznosila je tri i po piastre, a kalafata dvije piastre.⁹⁶ (za pet piastri dobivale su se 22 Venete lire). Međutim, o plaćanju po učinku na brodovima u starom Dubrovniku još je karakterističniji slijedeći obračun plaća brodske posadi na ovom istom brodu koje su povećane u korist nižih zvanja;⁹⁷ uz imena pomoraca nisu uvijek navedena zvanja pa ćemo se ograničiti samo na one primjere gdje je uz pomorčevo ime i iznos zarade naznačeno i zvanje: patroln Frano Pajalić (god. 1801) imao je plaću od 82 lire Venete, pisar Mato Pasabanda 88, nostromo 99 a kapetan Ivan Pasabanda 165 Venete lire mjesečno. Mladiću (ragazzo) Andrea Pervasi prilikom ukrcaja na brod (u travnju 1799. g.) određena je plaća od 20 lire Venete mjesečno, ali već u lipnju te iste godine plaća mu je povećana na 27 lire Venete. I još jedan detalj s istim zvanjem na ovom istom brodu: ostalim mladićima plaće se kreću 20, 24 i 27 Venete lire na mjesec; međutim mladić Ivan Đankardi ima 30 lire Venete mjesečno a mladić Stefano Lena čak 49 lire Venete mjesečno, sve to po kriteriju tko bolje radi veća mu je plaća. Za hranu (panaticha) mornarima se daje po 30 lire Venete mjesečno ... svima jednako.⁹⁸ Na kraju putovanja, kao i obično, učinjen je obračun: troškovi broda iznosili su 66.313,- Venete lire, za plaće posadi isplaćeno je 54.514,- Venete lire, za panatiku 22.997,- Venete lire, a kapetanu Ivanu Pasabandi ostalo je

čistog 30.830,- Venete lire što i bez posebnog komentara rječito govori samo za sebe.

A tu korist od plovidbe na dubrovačkim brodovima u danima Republike potvrđuje u svom izvještaju austrijskom generalu Milutinoviću i Baro Bettera, podtajnik Senata pred pad Republike. Detalj iz tog opširnog izvještaja (pisan 1815. god.) navodi da je oko tri tisuće pomoraca u dugoj plovidbi imalo godišnje plaće i zarade po prilici pet stotina pjastru po glavi, što je godišnje iznosilo jedan i po milijun piastri, od kojeg su iznosa pomorci doznačavali godišnje u domovinu oko milijun piastri.⁹⁹ U to vrijeme pjastra je smatrana adekvatnom dubrovačkom dukatu.¹⁰⁰

Međutim, to nije sve kad se govori o plaćama i drugim primanjima pomoraca na dubrovačkim brodovima: neophodno se osvrnuti i na paraspodiu, važno pravo pomoraca koje je već Statutom iz 1272. godine (a vjerojatno i ranije) omogućavalo dubrovačkim pomorcima da mogu za vlastiti račun i bez carine kupiti i ukrcati stanovitu količinu robe u domaćim i stranim lukama i prodati je u drugim lukama te da tako dobiveni novac ulože u konjunkturane artikle koje će unovčiti u lukama gdje doplove ili u svom zavičaju. Ne možemo ustvrditi da je to pravo dubrovačka specifičnost, ali se ovdje rano spominje, pustilo je duboko korijenje i dugo se zadržalo: ono je poznato i u statutima nekih drugih jadranskih i mediteranskih gradova (u Statutu grada Kotora naziva se portada, u Zadru miliaro, u talijanskim izvorima paccotiglia, ¹⁰¹ u Veneciji se naziva naval)¹⁰² pod raznim nazivima, ali svugdje sa istom namjenom: da pomorci kupovinom u jednoj luci i prodajom u drugoj ostvare priličnu zaradu, što je uz ostalo poticalo i na stupanje u službu pod jedra. Za razliku od navedenih jadranskih i mediteranskih gradova, čijim je statutima ova privilegija opširnije razrađena, u dubrovačkom Statutu to nije slučaj tako da svega dvije kraće odredbe govore o tome: u 29-tom i 53-ćem poglavlju¹⁰³ što je dalo povoda nekim historičarima za različite zaključke o značaju ove institucije u dubrovačkom pomorstvu: jedni joj pridaju naglašen značaj a drugi sporedan zbog čega (navodno) nije ni bilo potrebno da se potanje regulira u Statutu.¹⁰⁴ Jer, kao i kod plaća pomoraca u starom Dubrovniku tako i kod paraspodie, osim podataka iz pomorskih serija u HAD, u mnogim inače značajnim studijama niza autora nije bila uzeta u obzir mogućnost da su podaci o tome bili lježeni i u knjigama drugih serija¹⁰⁵ »pa su mnogi zaključci o plaćama pomoraca u starom Dubrovniku jednostrani,¹⁰⁶ a iz istih razloga ni pitanje raspodije nije dorečeno.

Prvu knjigu Debita Notariae, koja obuhvaća razdoblje od 27. siječnja 1282. godine do 8. lipnja 1282. godine¹⁰⁷ pisao je poznati dubrovački notar Tomasino de Savere, i u njoj zabilježio i veći broj zadužnica za novac kojim je nabavljena razna roba, što se kasnije najvjerojatnije kao paraspodij davala u stranim lukama a dobit dijelila.¹⁰⁸ To je ujedno i odgovor kako su pomorci dolazili do početnih sredstava za nabavku robe (paraspodij) jer je očigledno da su znatan dio predujma, koga su primali na plaću prije polaska broda, ostavljali

*Nota dei Padani Comersanti con me Affano Cavaliere
Capo Francesco Marinovich accordato al mese Venete lire
150. la sua paga avata il Corio cai 16. Maggio 1796
Nostromo Matio Monovich accordato ai 16. Magg 1796
Ute lire 42
Patroln Antonio Onetto accordato ai 16. Maggio 1796 Ute
lire 42 e questo per la in piquara del Piloto padre
colla Comersanti con capo Marinovich quant' a sopra
il suo Capito
Camerotto e Simoniera Gioani Djadovich accordato
ai 16. Maggio 1796 Ute lire 60 al mese
Simoniera Gualupe Glavich accordato ai 16 Maggio
1796 Ute lire 72 al mese
Simoniera Gaporio Dietos accordato ai 16. Maggio 1796
Ute lire 76 al mese
Simoniera Andrea Gonzales accordato ai 16. Maggio 1796
Ute lire 72 al mese
Dispensier Antonio Dalacio accordato ai 16 Maggio
1796 Ute lire 78 al mese
Gioane Mateo Durich accordato ai 16 Maggio
1796 Ute lire 22 al mese
Matteo Francesco Oneto accordato ai 16 Maggio 1796
Ute lire 36 al mese*

Faksimil nagodbe o plaćama brodske posade dubrovačkog brigantina »La Gioventu Comersante«

porodici za životne troškove dok se oni ne vrate. Početni kapital se najčešće osiguravao sklapanjem trgovačkog društva između pomoraca i onih koji nisu sami plovili, ali su bili pripravnici da ulože svoj novac u takove trgovačke poduhvate, odnosno udruživanjem sredstava nekolicine članova posade kako bi na taj način mogli kupiti veću količinu robe za koju su pretpostavljali da će imati dobru prođu na zapadnim tržištima. Iznosi koje su ulagali bili su različiti, od nekoliko dukata do nekoliko tisuća perpera: tako se godine 1336. vrijednost jednog trgovačkog društva penje do šest tisuća perpera,¹⁰⁹ a kolika je to vrijednost može se zaključiti po tome što se »zasigurno znade da se tih desetljeća XIV stoljeća moglo lijepo i komotno živjeti uz mjesečni trošak od deset perpera«.¹¹⁰ Jednako tako bilo je različito i vrijeme kad će se dug vratiti, odnosno dobit dijeliti: .. »ad primum viagium quo rediero ad districtum Ragusii«,¹¹¹ ad reditum viagii ad quod isturus sum in partibus Turchie« ... in Calabriam ad viam Appulie ... Alexandriae¹¹² i slično. Prava je šteta što su ove zadužnice pisane škrtim riječnikom, stereotipno; najčešće se ne navodi što su dužnici po zanimanju, — navodi se samo suma zaduženja, odnosno vrijednost kreditirane robe bez naznake o kojim je artiklima riječ; pojedine knjige su u derutnom stanju pa se zabilješke teško čitaju i slično, ali je neosporno da se dobar dio tako sklopljenih trgovačkih društava odnosi na pomorce. To zaključujemo po pojedinim imenima i robi koju su prijavili po dolasku u određenu luku. »Zbog poteškoća u sporazumijevanju ili iz nekog drugog razloga prijavljivali su robu zajednički«¹¹³ što je bio slučaj i sa Stijepom iz Dubrovnika (Stephano Daraguss);¹¹⁴ on je godine 1396. u Engleskoj prijavio u svoje ime i ime svojih drugova određenu količinu robe (paraspodium). Ne navodi se ni količina ni vrst robe, ali u to je vrijeme na engleskom tržištu bilo konjuktorno ulje, papar, smokve, naranče, živa, staklo, suhe šljive, vosak, suho grožđe i slatki sirup¹¹⁵ pa među tim artiklima valja tražiti i paraspodiju naših pomoraca. Za dobiveni novac obično se u to vrijeme u Engleskoj nabavljao karisej, koža i kalaj,¹¹⁶ koji su na tržištima Mediterana imali siguran plasman pa i u samom Dubrovniku. Po jednom dubrovačkom propisu mornari su u to vrijeme mogli besplatno prevesti robe u težini od četiri stara ili oko 320 kilograma.¹¹⁷ Težina robe koju su dubrovački mornari kao paraspodij mogli prevoziti i s njom trgovati češće se mijenjala: jedna odredba Žute knjige iz 1480. godine¹¹⁸ (10. IV 1480. g.) navodi da je zapovjednik broda mogao besplatno prevesti tri stara težine (jedan star odgovara otprilike jednom hektolitru pšenice), a pisar i mornari po jedan i po star. Godine 1529. u Southampton je stigao dubrovački brod Stjepana Palmotića s koga su mornari kao paraspodij uvezli 20 bačava slatkog vina, što je u to vrijeme bio vrlo traženi artikl u Engleskoj,¹¹⁹ (Dubrovčani su svojim brodovima prevozili ovo vino u bačvama standardizirane zapremine od 462 do 528 litara,¹²⁰ a i kad se prevozilo kao paraspodij prevozilo se u istim bačvama) iz čega proizlazi da je prodana velika količina na kojoj su mornari dobro zaradili. Jer, jedna

bačva tog slatkog vina stajala je u Engleskoj 20 do 28 dukata i mogli su ga kupovati samo imućni građani: jedan kvalificirani zanatlija u Engleskoj za svoju nadnicu mogao je kupiti svega dvije litre ovog vina.¹²¹ Godine 1530. još veću količinu slatkog vina donijeli su u London članovi posade s broda Marina Gučetića,¹²² godine 1520. u Southampton je uplovio dubrovački brod kapetana Marka Vlahovog Ročića s Lopuda kojom prilikom su mornari nabavili za svoj račun flandrijske tkanine¹²³ i tako redom. Paraspodij je i dalje značajna stavka u prihodima dubrovačkih pomoraca što proizlazi i iz jedne odluke dubrovačkog Senata (Ordo marinariae) zabilježene prosinca 1535. g. kojom se dozvoljava posadama dubrovačkih brodova od preko sto kara nosivosti, čije su porodice živjele u Dubrovniku, da bez plaćanja carine kapetan izveze, odnosno uveze razne robe u vrijednosti od sto dukata, nostromo 30 a mornari 20 dukata.¹²⁴ Početkom slijedećeg stoljeća (siječnja 1611. g.) pisarima na dubrovačkim brodovima je dozvoljeno da mogu prenositi jedna i po kola svoje robe, (što je pola kola više u odnosu na dotadašnje stanje) ali im je u ožujku 1631. g. ponovo smanjeno na jedna kola¹²⁵ što ne znači da je zvanje pisara izgubilo na ugledu i važnosti na dubrovačkim brodovima već je to bilo (po svoj prilici) uvjetovano nekim ekonomskim odnosima u datom momentu. Nije, naime, bio riječak slučaj kod dubrovačkih zakona i odredbi u oblasti pomorstva da su poneki donošani s vrijednošću za određeni vremenski period »s time se nakon isteka tog roka ponovno preispitaju, da se potvrde, ukinu ili izmijene«, što je zasigurno primijenjeno i u ovom slučaju (jer se ostali članovi posade ne spominju što bi trebalo da znači da su za njih vrijedile dotadašnje količine).

U daljem traganju za detaljima o paraspodiji u arhivskim dokumentima (HAD) nismo bili dobre sreće: što dalje podataka o njoj nalazili smo sve manje, bilo što su mnogi dokumenti moguće izgubljeni (koju pretpostavku valja i dalje provjeravati u praksi), ali, moguće, i što se paraspodij toliko saživio s praksom i svakodnevicom da se o tome više nisu ni bilježili. Jer, u pomorsko-pravnim odnosima u Dubrovačkoj Republici dešavalo se i to da se u interesu elastičnosti njihove primjene nisu izričito normirali kako se (čestim) izmjenama ne bi utjecalo na eventualno sputavanje dotadašnjeg dinamičnog razvoja pomorstva. Vlastima je bilo neobično stalo da se jednom doneseni propisi što striktnije poštuju i što dulje zadrže (ako su se pokazali korisnim) sigurno ne zbog nekih pretjerano sentimentalnih razloga već zbog jednostavne činjenice da na okupu budu uvijek što sposobnije brodske posade, da pomorci ne napuštaju brodove (ili bar što manje) i ne traže drugi posao, da putovanja ne traju dulje nego je uobičajeno, da se tereti koji se prevoze ne kvare, da isporuke tereta ne kasne; — ukratko: da se kapital što brže okreće i oplodava jer je to zagospodarski (i politički) prosperitet Republike bilo od prvorazrednog značaja, čemu je u krajnjem slučaju trebala pridonijeti (i pridonosila je) i paraspodija, što je i jedan od razloga da se ta institucija u dubrovačkom pomorstvu zadržala sve do propasti Dubrovačke Republike. Po-

tvrdi za tu konstataciju nalazimo i u XIX poglavlju Pravilnika Republike Dubrovačke o nacionalnoj plovidbi (Pomorski edikt) iz 1784. godine ¹²⁶ »koji se ukazuje kao završni potez u jednom dugotrajnom i brižno izgrađivanom stvaranju, koje uza sve neminovne podudarnosti u okviru jednog kozmopolitskog ekonomskog zbivanja (ipak) odiše punom originalnošću i umješnošću svojih slavnih tvorca.«¹²⁷

I da zaključimo:

O pomorcima u starom Dubrovniku pisala su mnoga poznata pera (više u negativnom nego pozitivnom smislu) zbog čega će sjenke iskrivljene slike o pomorcima toga vremena još dugo zamračivati pravo stanje i biti meta napada na zapovjednike i vlasnike brodova čak i u (nekim) slučajevima kad za to nema osnove. Međutim, u posljednje vrijeme, na osnovi novih arhivskih podataka, navode se i drugačije činjenice od strane jednako priznatih autora što upućuje na potrebnu obazrivost u zaključcima kad je riječ o navedenoj temi kao i da se događaji, na osnovi kojih se odnosi sud (zaključak) o spomenutoj temi, ne bi trebali tumačiti van konteksta povijesne situacije i povijesnih procesa; ukratko, izvan vremena i prostora u kome su se dešavali. I sami smo na osnovi vlastitih istraživanja arhivskih dokumenata (HAD) uvjerali da pojedini pomorci (kapetani i armaturi) u vrijeme trajanja Dubrovačke Republike nisu bili bez mana pa nema razloga da budu izuzeti od kritičkog prosuđivanja, ali je ipak i odveć smjelo pojedinačne slučajeve uzimati kao argumente protiv svih njih i na njima graditi kompleks historijske krivice apsolutizirajući svoja načela do nepomirljivosti i potpune sigurnosti. Moguće je, naravno, i s današnjih stajališta isticati sudove i o najdaljoj prošlosti i pojedinim detaljima u njoj (što se i čini) ali je mnogo bolje kad se oni u historijskom kontekstu razmotre, procijene i istinito ocijene. U tom slučaju dokumenti koje smo proučavali (u HAD) svjedoče, istina, o određenim pojavama i konfrontacijama među pomorcima s jedne te kapetanima i armaturima s druge strane; na određene inicijative pomoraca da se unaprijedi njihov položaj na brodovima gledano je ponekad s nevjericom; donasane su pojedine zabrane koje su pogađale pomorce; s vremena na vrijeme Senat je promemorijama skretao pažnju službenim osobama (najčešće knezovima) na pojedine donesene propise i potrebu da se oni striktno poštuju naglašavajući pri tom kazne za prestupnike; tradicija i davno uspostavljeni kontakti imali su svoju težinu zbog čega je novo i bolje ponekad teško krčilo put, pazilo se da se u iznimkama ne ode predaleko svega je toga bilo, o svemu tome arhivski dokumenti rječito pričaju, ali i o tome da je i dubrovačko pomorstvo tokom milenijuskog kontinuiteta dijelilo sudbinu općeg razvoja i prilika u tadašnjem svijetu, i političkih i privrednih, zbog čega je valjalo ponekad i dulje čekati pogodan trenutak u kome bi se izvršile (pozitivne) promjene. Istina je da je u državi kakova je bila Republika Dubrovačka nerealno bilo i očekivati neke brze pomake, ali se ne može zanemariti ni činjenica da su često puta i nesigurne prilike i česta kolebanja u svjetskoj politici toga vremena

više od uskih interesa vladajuće klase onemogućavali progres u stalno uzlaznim tokovima. Sve se, naime, podređivalo imperativu da se u pomorstvu mora uspjati ako se želi opstati pa se u tom cilju nastojalo što više izbjeći konfliktne situacije (ostajući i dalje na utrtim putevima). Jer, pomorci su za Dubrovačku Republiku oduvijek bili predmet posebnog interesa; o njima se itekako vodilo računa; Dubrovačka Republika je uvijek nastojala da se odnosi s tim dijelom stanovništva ne zaštravaju već da se objedinjuju interesi pa se i problematika nagrađivanja stalno drži otvorenom. Rezultati takovog nastojanja nisu uvijek spektakularni, ali je zajednički interes stalno prisutan u krug aktera, uključivanjem stalno novih snaga u pomorstvo, sve se više širi, »po uloženom novcu u pomorstvo stanovnici Dubrovnika su bili na prvom mjestu, ali ni druga područja Republike nisu za njima mnogo zaostajala: na Koločepu (u 14. i 15. stoljeću), zatim Cavtatu i drugim mjestima također se razvija pomorstvo: udjele u brodovima (karate) sve više kupuju i ljudi s manje novca, a ima i sve više primjera da su pojedinci jedini vlasnici nekog broda.«¹²⁸

Konačno, ekonomska nauka (i logika) upućuju da prisila, eksploatatorski odnos i drugo prema zaposlenima mogu trajati i dulje vremena i utjecati u izvjesnom vremenskom intervalu na produktivnost, ali ipak ne mogu stoljećima trajati i rezultati velikim finansijskim i drugim uspjesima kao što je bio slučaj s pomorstvom Dubrovačke Republike sve što je i danas ovdje veliko, lijepo i vrijedno Dubrovnik ponajviše zahvaljuje svom pomorstvu i pomorcima. I još jedan detalj: dobro je poznato da se u Dubrovniku osjećalo pomanjkanje sposobnih ljudi pa se o njima itekako vodilo računa, među koje se ubrajaju i pomorci: mnogi od njih (kapetani) kad više nisu plovili »Republika je kao ljude vične raznim pomorsko-trgovničkim poslovima upućivala kao konzule u strane zemlje.«¹²⁹

Ostaje još da se u vezi s navedenom temom kaže i to da u prošlosti (jednako kao i sada) nije uvijek sve teklo onim tokom kakav se želio: konjunktura su smjenjivale recesije i krize (pa se tako velike ekonomske krize spominju u 13. i 14. stoljeću zbog slabog uroda žita) a u 14. i 15. stoljeću zbog strahovite epidemije kuge u Evropi¹³⁰ što se i posredno i neposredno odražavalo i na plovidbu, kreditno-monetarne poslove, zaposlenost u pomorstvu i na plaće zaposlenih uopće u tadašnjem svjetskom pomorstvu a time i pomorstvu Dubrovačke Republike. I u prošlosti borba za tržište nije bila ništa manja nego je danas jer ni tada »među narodna plovidba (sama po sebi) nije imala samo funkciju prijevoza već se ispreplitala s diplomacijom, politikom, ekonomijom a često je doticala i područje vojno-političkih odnosa«¹³¹ što rječito svjedoči o kompleksnosti pomorske plovidbe i velike složenosti s kojom se suočavala i mala Dubrovačka Republika vodeći svoje pomorstvo kroz Scile i Haribde koje su joj se ispriječile na putu. Republika je za sve vrijeme svog postojanja disala na škrge (kako je prof. Zdravko Šundrica slikovito prikazao pomorsku orijentaciju Dubrovačke Repu-

blike) pa je lakše razumjeti zašto je Senat, u određenim vremenskim razdobljima, ponekad na štetu svojih pomoraca, mijenjao (i to ne samo terminološki) karakter okvira pojedinih pomorskih odredaba što ih je sam donosio stvarajući tako kod svojih pomoraca (i ne samo njih) privid sebične i grabežljive politike, otkud proizlaze najvećim dijelom i kritike nepovoljnog ekonomskog položaja brodskih posada u vrijeme Dubrovačke Republike, a koje u stvari (iz već navedenih razloga) nemaju izvršću osnovu.

Princip je, međutim, ostajao i dalje uvijek isti: ploviti se moralo.

u-zphdvećzla. Šalog.ilj

Bilješke:

- ¹ Prof. dr. Dragoljub Arnautović: Psihosocijalni uslovi života i rada na dužim plovidbama. Pomorski zbornik br. 23. str. 593.
- ² Statut 1272. g. HAD Knjiga VII.
- ³ Dr. Jurjo Tadić: O pomorstvu Dubrovnika u XVI i XVII veku. Spomenica »Dubrovačko pomorstvo« 1852 — 1952. g. str. 175.
- ⁴ B. Stulli: Jedna zbirka pomorskog zakonodavstva Dubrovačke Republike iz godine 1557. Anali JAZU. Svezak I. str. 105.
- ⁵ B. Krekić: Dubrovnik i Levant. Paris 1961. g. 87 i regesti br. 822, 1045, 1214 i 1230.
- ⁶ Dragan R. Živojinović: Vlastela, kapetani i mornari. Prilog proučavanju dubrovačkog pomorstva u 18. veku. Otisak iz Zbornika Filozofskog fakulteta, Knjiga XI — 1. Beograd 1970. (08-4226 DAD str. 477.)
- ⁷ Isto. n. d. str. 472.
- ⁸ Isto. n. d. str. 468.
- ⁹ Isto. n. d. str. 490.
- ¹⁰ B. Stulli: Jedna zbirka pomorskog zakonodavstva Dubrovačke Republike iz godine 1557. str. 100.
- ¹¹ HAD Diversa Cancellariae XIV... 121 — 122. Isto i B. Krekić »O jednom vidu položaja posada na dubrovačkim brodovima u 14. veku«. Zbornik Filozofskog fakulteta. Knjiga 8. Beograd 1964. g.
- ¹² Dr. V. Kostić: Dubrovnik i Engleska 1300 — 1650. g. str. 72.
- ¹³ Dragan R. Živojinović: Vlastela, kapetani i mornari. Otisak iz Zbornika Filozofskog fakulteta. Knjiga XI. — 1. Bgd 1970. g. (08-4226 DAD) str. 473.
- ¹⁴ Dr. V. Kostić: Dubrovnik i Engleska 1300 — 1650. g. Bgd. 1975. str. 92.
- ¹⁵ Kar. 151. Croseusa (17. III 1511. g.) Isto i B. Stulli: Iz historije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku. Spomenica Dubrovačko pomorstvo str. 344.
- ¹⁶ B. Stulli: Iz historije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku. Spomenica Dubrovačko pomorstvo str. 333.
- ¹⁷ Ordo Marinaritiae od 14. XII 1535. g. kar. 187 Liber Croceusa.
- ¹⁸ Diversa Cancellariae XIV. 121 — 122.
- ¹⁹ Sentenze di Cancellaria sv. 101 za godinu 1536. od 26. I. 1536. do 17. XII. 1539. god. kad je ukinut organ petorice za poslove pomorstva.
- ²⁰ Građa za pomorsku povijest Dubrovnika. Knjiga 5. Dbk. 1972. g.
- ²¹ Vidi poglavlja XXXIX, LVI, LX.
- ²² I dr. Vinko Foretić kaže da su Dubrovčani u svojoj diplomaciji da bi nešto postigli voljeli pretjerivati bilo podcjenjujući ili precjenjujući stvari. (Nekoliko pogleda na pomorsku trgovinu Dubrovnika u srednjem vijeku. Dubrovačko pomorstvo str. 135.
- ²³ Jednu takvu promemoriju i sami posjedujemo.
- ²⁴ Dragan R. Živojinović: Vlastela, kapetani i mornari. Otisak iz Zbornika Filozofskog fakulteta Bgd. 1970. Knjiga XI — 1. (08-4226 DAD. str. 481).

²⁵ Vidi o tome Statut 1272. g. HAD 08-4928. prijevod VII. knjige prof. Zdravka Šundrica i Pomorski edikt iz 1745. g. HAD.

²⁶ Bariša Krekić: O jednom vidu položaja posada na dubrovačkim brodovima u 14. veku. Zbornik Filozofskog fakulteta. Beograd 1964. Knjiga VIII. str. 371 — 372.

²⁷ Ante Marinović: Pomorsko-povijesni propisi srednjovječnog dubrovačkog Statuta. Pomorski zbornik br. 1. str. 461.

²⁸ DAD Diversa Cancellariae XIV. 121 — 122.

²⁹ Cons. Rogatorum sv. 133. fo 158.

³⁰ Isto sv. 86. fo 3. DAD

³¹ Isto sv. 122. fo 208. DAD

³² Isto sv. 128. fo 244. DAD

³³ Judicatus et Sententiae offitii navigationis 56/16 — 1, str. 13v

³⁴ Dragan R. Živojinović: Vlastela, kapetani i mornari. Prilog proučavanju dubrovačkog pomorstva u 18. veku. Otisak iz Zbornika Filozofskog fakulteta. Knjiga XI — 1. Bgd. 1970. (08-4226 DAD) str. 471.

³⁵ Isto. str. 471.

³⁶ Cons. Rogatorum sv. 130. fo. 233 v. DAD

³⁷ Isto sv. 131. fo. 2 v. DAD

³⁸ Navigazione 56 — 12/III. fol. 86 od 8. VIII. 1769. g.

³⁹ Lettere di Levante, 98. fol. 3. od 15. I. 1780. g.

⁴⁰ Cons. Rogatorum 207. fol. 179v od 20. XII. 1850. g. Isto i D. Živojinović na str. 482

⁴¹ D. Živojinović n. d. str. 482.

⁴² Pomorski edikt Dubrovačke Republike. Poglavlje XXXIX. 29. XI. 1757. g.

⁴³ Isto. poglavlje XLVI od 18. lipnja 1784. g.

Poglavlje XLIX

Poglavlje LII od 31. srpnja 1791. g.

⁴⁴ Cons. Rogatorum: sv. 187. fol. 160v od 20. I. 1779. Isto i D. Zdravković n. d. 486.

⁴⁵ Dr. J. Tadić: Organizacija Dubrovačkog pomorstva u 16. veku. Dubrovačko pomorstvo. str. 45.

⁴⁶ Dr. V. Kostić: Dubrovnik i Engleska 1300 — 1650. g. str. 178. (A. R. S. 1542. — 1547. str. 297.; Letters and Papers, knj. 21. part. I. br. 41, 48).

⁴⁷ O kadetima trgovačke mornarice Dubrovačke Republike. 1750 — 1806. g. »Naše more« br. 1—2/86. str. 72. Isto o tome i u »Pravilnik Dubrovačke Republike o nacionalnoj plovidbi«. Građa za pomorsku povijest Dubrovnika. Knjiga 5. Dubrovnik 1972. str. 104. i 130.

⁴⁸ Dr. J. Luetić: Pravilnik Dubr. Rep. o nacionalnoj plovidbi. Građa za pomorsku povijest Dubrovnika. Knjiga 5. Dbk. 1972. str. 104 i 130.

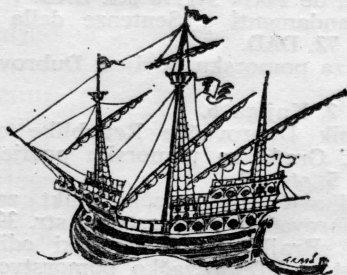
⁴⁹ Ante Marinović: Pomorsko-pravni propisi srednjovječnog Dubrovačkog Statuta. Pomorski zbornik br. 1. str. 414.

⁵⁰ Dr. Vinko Foretić: Pomorska serija starog Dubrovačkog arhiva. »Pomorstvo«. studeni 1954. str. 597.

⁵¹ Statut, liber I. Cap. 23. Isto i A. Marinović n. d. str. 427.

⁵² Dr. V. Foretić: Nekoliko pogleda na pom. trgovinu Dubrovnika u srednjem vijeku. Dubrovačko pomorstvo str. 117.

⁵³ Prof. Zdravko Šundrica: Prijevod VII. knjige Dubrovačkog Statuta iz 1272. g. Dubrovnik 1972. g. HAD. 08-4928 str. 10.



od 20 milijara 8 mornara plus »mali«, od 100 milijara 14 mornara plus »mali«. Preko 100 milijara o broju posade odlučuje Knez i vijećnici. (miljar — oko 420 kg).

⁵⁴ Isto. str. 14.

⁵⁵ Statut, Liber VII. cap. 30.

⁵⁶ Le relationi universali. Venezia 1597. str. 99.

⁵⁷ Diversa Cancellariae VII., 20. Ovaj ugovor je detaljno obradio Bariša Krekić u Zborniku Filozofskog fakulteta Beograd. Knjiga 8. Beograd 1964. g. str. 371.

⁵⁸ DAD. Diverse Cancellariae XIV. 121 — 122. Isto i B. Krekić str. 373.

⁵⁹ Vidi Jurica Bačić: Magister Mihajlo, kirurg općine a zatim R. D. »Naše more« 5 — 6. XII. 1968. g. str. 251.

⁶⁰ V. Ivančević: Dubrovački novčani polozi u inozemstvu pred pad Republike. Anali JAZU 13 — 14. str. 147.

⁶¹ Dr. V. Kostić: Dubrovnik i Engleska 1300 — 1650. g. str. 92.

⁶² O tome opširno Dr. Žarko Muljačić: Ploviti na dubrovački način. Pomorski zbornik br. 3. str. 725 i dalje.

⁶³ Dr. V. Kostić: Dubrovnik i Engleska 1300 — 1650. g. str. 165. (N. S. A. 3/81, fo 59).

⁶⁴ Isto. str. 440.

⁶⁵ Isto. str. 512.

⁶⁶ O hrani kao značajnom faktoru u pomorstvu doneseni su propisi i u drugim pomorskim zemljama: Politički edikt Marije Terezije (od 25. IV 1774. g.) pitanje prehrane pomoraca stavlja u prvi plan, a također i Merchant Shipping Act iz 1854. g. pa Code du Travail Maritime iz 1926. g. i drugi.

⁶⁷ Dr. Jurjo Tadić: Dubrovačko pomorstvo. str. 185

⁶⁸ Isto. str. 185.

⁶⁹ Isto. str. 177.

⁷⁰ Isto. str. 165.

⁷¹ Isto. str. 170.

⁷² Isto. str. 170.

⁷³ Ivo Rusko: Dubrovačko pomorstvo. str. 206.

⁷⁴ HAD 56 — 2. Sv. 1.

⁷⁵ Nicolò Tommaseo: Dizionario della Lingua Italiana Volume terzo 1871. g. str. 877: Quattro ufficiali di proda, cioè il penese, che ha il vitto della ciurma.

Dr. V. Kostić u svom radu Dubrovnik i Engleska 1300 — 1650. g. na strani 14. također spominje penesi i provieri. U zagradama (mornari koji smještaju robu).

⁷⁶ Nalazi se u Pomorskom muzeju u Dubrovniku. »Dubrovačko pomorstvo« str. 42.

⁷⁷ HAD 56 — 2, knjiga 2.

⁷⁸ Sicurtà di Notaria. 56 — 1 a/61, Fo 117v. DAD.

⁷⁹ Građa za pomorsku povijest Dubrovnika. Knjiga 2. str. 52.

⁸⁰ Diverse de Notariae 26/142, str. 76.

⁸¹ Diversa de Foris 34/162, str. 84 i 85.

⁸² Judicatus offitii Navigationis 56/16 str. 1. DAD.

⁸³ Isto. 65/13 str. 17. DAD.

⁸⁴ Diversa di Foris 34/162. str. 204. DAD.

⁸⁵ Građa za pomorsku povijest Dubrovnika. Knjiga 2. str. 50.

⁸⁶ Commandamenti della Navigazione 56/15 str. 220. DAD.

⁸⁷ Diversa de Foris 34/176 str. DAD.

⁸⁸ Commandamenti e Sentenze della Navigazione 56/15 str. 72. DAD.

⁸⁹ Građa za pomorsku povijest Dubrovnika. Knjiga 2. str. 130.

⁹⁰ HAD. 56 — 2. Knjiga 6.

⁹¹ Pravilnik Dubrovačke Republike o nacionalnoj plovidbi. Građa za pomorsku povijest Dubrovnika. Knjiga 5. str. 97.

Dr. V. Brajković: Dubrovački edikt za plovidbu 1794. g. »Dubrovačko pomorstvo«. str. 395.

⁹² Dr. V. Brajković: Dubrovački edikt za plovidbu iz 1794. g. »Dubrovačko pomorstvo«. str. 401.

⁹³ HAD 56 — 2. Knjiga 7.

⁹⁴ Stjepan Vekarić: »Posljednja karavana — sam godina plovidbe dubrovačkog jedrenjaka početkom 19. stoljeća. Časopis »Pomorstvo«. Godina X. br. 11. str. 408.

⁹⁵ Libro delle Paghe delli Marinari del Bergantino Nominato La Rondinella comandato da Capitano Giovanni Passabanda Raguseo. 56 — 2/8. HAD.

⁹⁶ Isto.

⁹⁷ Libro delle Spese del Bergantino nominato »La Rondinella« Cap. Giovanni Matteo Passabanda di bandiera Raguseo. 1779. 1779. 56 — 2/9 HAD.

⁹⁸ Panatiche di Marineri. 56 — 2/9. HAD

⁹⁹ »Dubrovačko pomorstvo«. str. 212 i 213.

¹⁰⁰ Isto. str. 215.

¹⁰¹ Ante Marinović: Pomorsko-pravni propisi srednjovjekovnog Dubrovačkog statuta. Pomorski zbornik br. 1. str. 433.

¹⁰² Dr. V. Kostić: Dubrovnik i Engleska 1300 — 1650. g. str. 33.

¹⁰³ Prof. Zdravko Šundrica: Prijevod Sedme knjige Dubrovačkog statuta iz 1272. g. Dubrovnik 1972. g. HAD. 08.4928.

¹⁰⁴ O tome su više od drugih pisali dr. J. Tadić (O pomorstvu Dubrovnika u 16. i 17. veku. str. 177.) Dr. V. Kostić (Dubrovnik i Engleska str. 351.) Ante Marinović (Pom. pravni propisi srednjovjekovnog Dubrovačkog statuta. Pomorski zbornik br. 1. str. 433), Ignacij Voje (Kreditna trgovina u srednjovjekovnom Dubrovniku. Akademija nauka i umjetnosti BiH. Sarajevo 1976. Knjiga 29).

¹⁰⁵ Debita notariae, Diversa Cancellariae, Reformations i drugi.

¹⁰⁶ Ignacije Voje: Kreditna trgovina u srednjovjekovnom Dubrovniku. Akademija nauka i umjetnosti BiH. Knjiga 29. Sarajevo 1976. str. 5.

¹⁰⁷ HAD 36/1

¹⁰⁸ I. Voje: Kreditna trgovina u srednjovjekovnom Dubrovniku. Knjiga 29, Sarajevo 1976. g. str. 15. kaže da je i prije ove serije bilo u Dubrovniku knjiga zadužnica.

¹⁰⁹ Isto. str. 201.

¹¹⁰ Jurica Bačić: Magister Mihajlo, kirurg općine a zatim R. D. »Naše more« 5 — 6/86. str. 251.

¹¹¹ Diversa Cancellariae Knjiga XLVIII, fol. 416. II. 1480.

¹¹² O tome više I. Voje n. d. str. 133 i 134.

¹¹³ Dr. V. Kostić: Dubrovnik i Engleska 1300 — 1650. g. str. 54.

¹¹⁴ Isto.

¹¹⁵ Isto. str. 55.

¹¹⁶ Isto. str. 56.

¹¹⁷ HAD. Liber croceus str. 20.

¹¹⁸ Char. 74. t. 8.

¹¹⁹ Dr. V. Kostić: Dubrovnik i Engleska 1300 — 1650. g. str. 116.

¹²⁰ Isto. str. 116.

¹²¹ Isto. str. 116.

¹²² Isto. str. 116.

¹²³ Isto. str. 157.

¹²⁴ Dr. J. Tadić: O pomorstvu Dubrovnika u 16. i 17. stoljeću. Spomenica »Dubrovačko pomorstvo«. str. 174.

¹²⁵ Isto. str. 177.

¹²⁶ Che i Capitani e Padroni de' Bastimenti di nostra Bandiera non possano trattenersi in alcun luogo per conto proprio, e particolare di sua persona, di qualsivoglia natura fosse tal conto, nè meno per vendere le loro portate, e siano responsabili a tutti i danni, ed interessi del Bastimento a suoi Parzenevoli.

¹²⁷ Akad. dr. V. Brajković: Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knjiga 5 str. 77.

¹²⁸ Dr. J. Tadić, n. d. str. 173.

¹²⁹ Dr. Ilija Mitić: Podanici Dubrovačke Republike u službi stranih zemalja i domovine. Pomorski zbornik br. 24. str. 516.

¹³⁰ Milan Radić: Konjunktura i krize u brodarstvu i brodogradnji. Pomorski zbornik br. 19. str. 15 i dalje.

¹³¹ Isto. n. d. str. 30.