

Josip Luetić

DVA PRILOGA POMORSKOJ POVIJESTI DUBROVAČKE REPUBLIKE

I. IZ NAUTIČKO-KOMERCIJALNIH ODNOSA IZMEĐU LANCIANA (ABRUZZO) I DUBROVAČKE REPUBLIKE 1565—1618.

Dosad je objavljeno prilično arhivske građe, monografija, rasprava, radova, članaka i osvrta na temu pomorsko-trgovačkih i drugih veza i odnosa između Venecije, Ankone, Genove, pa Livorna, Napulja i nekih drugih mediteranskih pomorskih središta i Dubrovačke Republike.¹ Međutim, manje je i nedostatno objavljene arhivske građe, radova ili članaka koji prikazuju odnose i veze između starog Dubrovnika i manjih mjesta susjedne Italije, a posebno je vrlo malo radova koji nam donose vijesti o odnosima između talijanskih mjesta iz unutrašnjosti Apeninskog poluotoka i Dubrovačke Republike. A te su se veze i uzajamni trgovački odnosi uspješno odvijali, posebno od 15. do 19. stoljeća. Čini se da su u tim odnosima prednjačili uzajamni vrlo korisni trgovački poslovi dubrovačkih (te ostalih naših trgovaca koji su preko Dubrovnika odlazili u Lanciano) i trgovaca u Lancianu. O tim trgovačkim odnosima i o nekim obavljenim poslovima dubrovačkih i ostalih naših trgovaca u Lancianu dosad je dr. Corrado Marciani (najpoznatiji povjesničar Lanciana) objavio nekoliko zapaženih i u talijanskoj historiografiji visoko ocijenjenih radova. To su znanstveni radi koji govore o dubrovačkom kapitalu u Abruzzu, pa o konzulatima Dubrovačke Republike u Lancianu i u Ortoni. Posebno i danas za nas je važan i značajan rad dr. C. Marcianija koji govori o prijateljskim i privrednim odnosima između istočnog Jadrana i Abruzzza 15 — 17. stoljeća. Posebno se tu opisuju veze i dan je pregled odnosa između Lanciana i Dubrovnika. U tome radu dr. C. Marciani je donio (na str. 26 — 29) tablični pregled osiguranja tereta koji se krcao u dubro-

¹ Bariša *Krekić*, Dubrovnik i Levant. Beograd 1956. Mirjana *Popović-Radenković*, Le relazioni tra Dubrovnik e la Puglia. Archivio per le Provincie Napoletane 1957. Zdravko *Šundrica*, Iz firentinsko-dubrovačkih odnosa. »Naše more«, Dubrovnik 1959. Josip *Lučić*, O pomorskim vezama Dubrovnika sa Zadrom. Pomorski zbornik 1966. *Isti*, s Italijom. Pomorski zbornik, 1967. Ilija *Mitić*, O političko-ekonomskim vezama između Dubrovačke Republike i Napulja, Pomorski zbornik 1969. Giuro *Körbler*, Veze Dubrovnika s Napuljem, Siciliom, Francuskom i Španjolskom, Rad JAZU, knj. 214, Zagreb. Šime *Ljubić*, O odnosima među republikom Mletačkom i Dubrovačkom, u Radovima JAZU 5. 17, 53 i knj. 54. Ilija *Mitić*, Konzulati i konzularna služba starog Dubrovnika, Dubrovnik 1973. *Isti*, Prilog proučavanju odnosa Dubrovnika i Genove od druge polovice XIV. do početka XIX. stoljeća, Anali Zavoda za povijesne znanosti IC JAZU u Dubrovniku XIX—XX, 1982. Sergio *Anselmi*, Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento Ancona 1969. Vinko *Ivančević*, Luka Livorno i dubrovački brodovi, Građa pa pomorsku povijest Dubrovnika JAZU, Dubrovnik 1968. itd.

vačkoj luci i koji je odlazio — brodom jedrio — u luke Abruzza (ponajviše u San Vito di Lanciano).² U oko stotinu ugovora o osiguranju tereta koji je od 1507. do 1599. godine odlazio u Lanciano i u druga mjesta Abruzza u toj tablici se donosi samo imena osiguravatelja (ponajviše Dubrovčana) i tereta (uglavnom koža), ali ne donosi imena kapetana i patruna zapovjednika brodova i imena brodova, koji su bili najznačajniji činioци u tim prijateljskim i vrlo korisnim odnosima.

U ovom radu nastojat ćemo dopuniti izlaganja dr Corrada Marciana za razdoblje od 1565. do 1618. godine. Međutim, ovaj naš rad nema pretenzija da bude potpun i cjelovit. Mi ćemo na ovom mjestu donijeti samo djelomične izvode (kao najslikovitiju ilustraciju tih odnosa) iz dubrovačkih pomorskih osiguranja brodova i tereta koji su plovili i sigurno iskrcavali terete na »žalu« (pristaništu), tj. u »Spiaggia di San Vito di Lanciano«. Ali prije nego pređemo na naš zadatak potrebno je u najkraćim crtama orisati brodarsko stanje Dubrovačke Republike u tome razdoblju.

Od 1570. do 1585. dubrovačka država imala je oko 200 trgovačkih jedrenjaka izvan jadranske plovidbe s nosivošću od oko 66.000 tona, na kojima je plovilo oko 5.000 pomoraca. U isto vrijeme trgovačka flota (bez ratne) Mletačke Republike upola je manja, a još manje su trgovačke flote Genove i nekih drugih mediteranskih regija. Dubrovčani su svojim jedrenjacima u 16. st. obavljali nautičko komercijalne poslove u lukama Albanije, Grčke, Crnog mora, Sicilije, Apeninskog poluotoka, Sjeverne Afrike, Španjolske itd., pa sve do Portsmoutha, Margeta, Londona i Hamburga. Dubrovačke trgovačke veze s Azijom pridonijele osnutku dubrovačke kolonije u Goi kao i planiranju prikladnijeg i bližeg pomorskog puta za azijske zemlje (1510) itd. U 16. st. Dubrovačka Republika imala je zaista vrlo snažnu i veliku trgovinsku mornaricu, ali u isto vrijeme mnogi su Dubrovčani (a posebno braća i rođaci Ohmučević, Tasovčići, Mrnare, Dolistovići—Dolisti, Ivanovići, Ogrizići, Martolosići, Mažibradići i mnogi drugi) imali svoje velike brodove pod tuđom zastavom. Dubrovčani su sa svojim velikim brodovima (koji su plovili pod državnom zastavom Dubrovačke Republike i oni koji su plovili pod stranom zastavom) tada bili treći na svijetu. Poslije 16. st. dubrovačka pomorsko-trgovačka snaga počinje opadati. Ali, uspoređujući venecijsku, genovljsku i mediteransko-francusku trgovinsku mornaricu s dubrovačkim trgovinskim jedrenjacima, može se zaključiti da su se dubrovački brodari već

² Corrado Marciani. Capitali di Ragusa in Abruzzo nel 1600, Rivista Abruzzese. Anno XXII — n. 1, Lanciano 1969. *Isti*. Due consolati di Ragusa in Abruzzo nel 1500, Rivista Abruzzese — Anno — XVIII — n. 3—4, Lanciano 1965. *Isti*. Le relazioni tra l'Adriatico orientale e l'Adriatico orientale e l'Abruzzo nei secoli XV, XVI e XVII. Archivio storico italiano Dispensa I — Firenze 1965. (p. 14—47). Osim toga na »IV Congresso internazionale sulle relazioni fra le due sponde adriatiche« — na ovu našu temu održano je baš u Lancianu (13 — 17. IV. 1980) nekoliko referata kao na primier: dott. ing. Meriano De Cecco govorio je o značaju Sajma u Lancianu, prof. dr. Momčilo Spremić o ekonomskim odnosima između Dubrovnika i Abruzza u XV. stoljeću, a autor ovog rada o talijanskim mornarima koji su bili u stalnom popisu brodskih momčadi na brodovima Dubrovačke Republike, dok je prof. dr. Ignacij Voje govorio o aktivnostima »Dubrovačkih društava« (trgovačkih) u centralnoj i južnoj Italiji u XV. stoljeću, a prof. dr. Radovan Samardžić o Dubrovniku i centralnoj Italiji u trgovini XVI. i XVII. stoljeća itd.

početkom 17. st. na vrijeme preorijentirali na najekonomičnije brodove.³ Eto, u takvom brodarskom okviru odvijali su se komercijalni odnosi između Dubrovnika i Lanciana, a u nastavku ovog izlaganja donosimo samo dio tih odnosa.

Na kraju prosinca 1565. godine u kancelariji notarijata dubrovačke države sklopljen je ugovor u kojemu je zabilježeno da se u dubrovačkoj luci ukrcao različit teret u marcilijanu patruna zapovjednika Menica koja je bila pod najmom Francesca Macrinija iz Ortone. Taj prijevoznik je tim brodom prevezio osim drugog tereta i žive konje. Konji su bili ukrčani za Ortonu. Nema podataka koliko je tereta bilo određeno za Lanciano. Za taj nautičko-komercijalni posao Francesco Macrini je platio patrunu Menicu 33 zlatna dukata »dobre mjere«.⁴ U 1566. godini registrirani su slijedeći ugovori: Nikola Damiani, trgovac iz Kotora, u ime svoje i svoje braće osigurava teret koji je bio ukrčan za njihov račun u Kotoru u brigantin patruna Nikole Koka iz Perasta. Osiguranje je započinjalo s danom odlaska toga broda ispred dubrovačke luke te sve dok ne stigne i iskrca teret u luci »Spiaggia di Lanciano«. Isti krcatelji i osiguravatelji osiguravaju teret koji je ukrčan u kotorskoj luci a u brigantin patruna zapovjednika broda Mata Bubića iz Budve. Osiguranje započinje danom otplovljenja broda iz Dubrovnika pa sve dok sretno stigne i uredno iskrca teret u pristaništu Lanciana. Oba ta brigantina, kako u ugovoru o osiguranju stoji zabilježeno, na putovanju za Lanciano pristaju u Korčuli da i u toj luci dopune odnosno ukrcaju teret. U osiguranju navedenih putovanja sudjelovali su ove dubrovački pomorsko trgovački privrednici: Stijepo Mihaljević, Anto i Pavo Gučetić, Pero Pucić, Marin Gradić i dr. Niko Damiani je i u idućoj godini u Dubrovniku obavio slične poslove. Tada je on svoj teret ukrcao u kotorski brigantin patruna Daba i u brigantin kap. Marka Nikolina iz Kotora. I ti su brigantini na putovanju iz dubrovačke luke pristali i ukrčali dio tereta u korčulanskoj luci.⁵ U istoj godini je Pero Ivanov u ime svoje i u ime Vice Nikolina Orbiniya osigurao sve vrste tereta što će biti ukrčan u dubrovačkoj luci u brigantin patruna zapovjednika broda Daba Buttiera iz Kotora i za sve vrijeme dok ne bude dopremljen i uredno ukrčan u pristaništu Lanciana. U poslu pomorskog osiguranja sudjelovao je 21 dubrovački osiguravatelj, a među njima: Julije Držić, Pavo i Anto Gučetić, Marin i Stijepo Gradić, Martin Sumičić, Kristo Alligretti, Vlaho Martinov i dr.⁶

Godine 1568. (dana 17. svibnja) u Dubrovniku pred notarom Dubrovačke Republike osiguran je teret koža, kožica, voska i druga trgova-

³ B. *Crescentio*, *Nautica Mediteranea*, Roma 1604. P. *Pantera*, L. *Armata navale*, Roma 1614. J. *Tadić*, *Organizacija dubrovačkog pomorstva u XVI veku*, Istorijski časopis Istoriskog instituta SAN, Beograd 1948. J. *Luetić*, *Pomorac diplomat Vice Bune*, Anali Istoriskog instituta JAZU u Dubrovniku, Dubrovnik 1953. *Isti*, *Dubrovački galijun druge polovine XVI. stoljeća*, Anali Istoriskog instituta JAZU u Dubrovniku, Dubrovnik 1959. U. *Tucci*, *La marina mercantile Veneziana Bolletino dell'Instituto di storia e dello stato Veneziano*, vol. II, Venezia 1960. *Dubrovnik's relations with England — Department of English, Faculty of Philosophy, University of Zagreb, Zagreb 1977.* (Zbornik radova). J. *Luetić*, *Brodovlje Dubrovačke Republike 17. stoljeća*, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika Zavoda za historijska istraživanja pomorstva južne Dalmacije JAZU u Dubrovniku, 1964.

⁴ Historijski arhiv u Dubrovniku (dalje samo HAD). *Noli e sicurtà*, 56—1 (dalje samo *Noli*), svezak 2, f. 176.

⁵ HAD. *Noli*, 56—1, sv. 3, f. 15v, 17, 18 od 22. svibnja 1566. godine i f. 182—183 od 15. svibnja 1567. godine.

⁶ HAD. *Noli*, 56—1, sv. 3, f. 261 i f. 263v.

čka roba ukrčan u trgovački jedrenjak kap. Daba iz Kotora, i otprem-
ljen u Lanciano («... Sto Vito di Lanzano...»)⁷. Krcatelj i »soprararik«
je Marin Vojvodić, a osiguravatelj (glavni) Vice Nikolin Orbini. Nekoliko
dana poslije kapetan Marko Nikolin iz Kotora, zapovjednik svoga broda
tipa brigantina, nakrcao je i osigurao teret koža i druge trgovačke robe
koje je prevezio također u Lanciano (... San Vito di Lanciano...)⁸. U
istoj godini, 17. kolovoza, Vice Orbini osigurao je kod dubrovačkih osi-
guravatelja teret trgovačke robe ukrčane u »barku« patruna Sebastijana
Franova (Ragugeo), za prijevoz u Lanciano («... Porto o vero Spiaggia
di Santo Vito di Lanzano...»). To je osiguranje obavljano uz rizik od
4%⁹. Nešto manje od godine dana poslije toga, na liniji Dubrovnik — Lan-
ciano opet se u dubrovačkoj luci krca različit trgovački teret u kotorski
trgovački brod tipa skirac¹⁰.

Evo nekoliko nautičko komercijalnih poslova koji su u 1570. go-
dini bili obavljani u prijevozu trgovačkih roba iz dubrovačke luke u pri-
staništa Lanciana. Kapetan Tripo Zaguri iz Kotora svojim brodom prevozi
razne terete. Osigurani teret koža, voska itd. koji je bio ukrčan u »barku«
patruna zapovjednika broda Đura Nikole Bratutića iz Perasta, prevezao se
(uz osigurninu od 5%) u luku Ortonu za Lanciano. Taj posao osiguravali
su Nikola Mažibradić, Marko Gregorov, Rado Vukičević, Janko Radov i
drugi. Registrirana su još tri takva prijevoza. Jedan je bio obavljen kor-
čulanskim brigantinom. Nemamo podatka kojim je brodom bio prevezen
drugi osigurani teret, koji je bio ukrčan u dubrovačkoj luci 5. studenog
1570. godine i prevezen u pristanište »San Vito di Lanciano«. Taj je
posao osigurao Nikola Urbini. Osim navedenih, dubrovački brodari i
dubrovački osiguravatelji zaključivali su i ove pomorske prijevoze: kap.
Marko Ivanov iz Trstenog (kraj Dubrovnika), zapovjednik nave imenom
»Santa Maria della Croce«, prevezio je terete soli iz Barlette u pristani-
šta Abruzza. Skirac koji je unajmio kapetan Ivan Marija Sagri (Sagro-
ević), prevezio je terete iz pristaništa Abruzza u Gruž. Za to putovanje
i za prijevoz tih tereta iz pristaništa Abruzza kapetan Sagroević je ispla-
tio vozarinu u iznosu od 200 zlatnih dukata.

Dubrovčanin Frano Antov Volanti, nastanjen u Abruzzu, («... ha-
bitante in Abruzzi...») osigurao je u Dubrovniku različitu trgovačku robu
koja se je krcala u Aleksandriji¹¹.

U mjesecu travnju 1573. godine dubrovački kapetan Marko Đurov,
zapovjednik skirca, unajmio je taj svoj brod dubrovačkom pomorskom priv-
redniku Petru N. Lukareviću. Tim brodom Lukarević je prevezio teret soli
iz solana Barlette u pristaništa provincije Abruzza (pa tako i u pristanište
Lanciana). Poslije toga isti dubrovački skirac krcao je teret brodograđevnog
drva i taj teret prevezao u Gruž.¹²

⁷ HAD. Noli, 56—1, sv. 5, f. 32v, 33v—34. Od vrste tereta često se spominju
kože i sirovo sukno. Vidi i Noli, sv. 2, f. 176 od 1565. godine.

⁸ HAD. Noli, sv. 5, f. 37.

⁹ HAD. Noli, sv. 5, f. 73v od 17. VIII. 1568.

¹⁰ HAD. Noli, sv. 6, f. 29v—30 od 23. svibnja 1569. Vice Urbini je to osigurao
uz rizik od 4%. Osiguravatelji su bili Vice Brzica, Anto Gučetić, Stijepo Gradić i drugi.

¹¹ HAD. Noli, sv. 8, f. 217v—218 (1572. godine). Vjerojatno je to bio stanovnik
Lanciana.

HAD. Noli, 56—1b, sv. 1, f. 152v od 28. kolovoza 1570. godine. Isto, (56—1b),
sv. 1, f. 154 (30. VIII 1570), f. 158v i f. 169. Noli. 56—1b, sv. 2, f. 101v. Noli. 56—1.
sv. 3, f. 25v i f. 26 iz mjeseca svibnja 1572. godine.

¹² HAD. Noli, sv. 10, f. 10, 11v i 12.

Dana 17. kolovoza 1573. godine bio je osiguran teret ukrčan u dubrovačkoj luci u brod tipa nava imenom »Santa Annuntiata«, pod zapovjedništvom kap. Rade Aligreta »Ragugeo«. Taj se teret prevezio u Lanciano ili u Ortonu¹³. Dana 4. kolovoza 1575. u notarskoj knjizi unajmljivanja i osiguranja brodova i tereta zabilježeno je da je kapetan Pavo Orebić s Pelješca, zapovjednik trgovačkog jedrenjaka tipa galijuna imenom »Santo Chiriaco«, od 160 tona nosivosti korisnog tereta, unajmio taj svoj brod Radu Perovu Rozici Dubrovčaninu za putovanje iz dubrovačke luke u Lanciano (... navigar alla volta della fiera di Lanciano...)¹⁴.

Dana 30. ožujka 1579. godine zaključio je prijevoze trgovačke robe iz dubrovačkih luka u pristanište Lanciana kap. Mattheo Portilio sa svojom navom »Martinelom«¹⁵. Dana 25. svibnja 1579. godine osiguran je teret raznih koža i drugog tereta ukrčanog za Lanciano¹⁶ u dubrovačkoj luci u brod tipa sajeta pod imenom »Santa Maria incoronata« pod zapovjedništvom dubrovačkog kapetana Marina Ivanova. Slična nautičko-komercijalna poslovanja obavljena su i u idućoj godini u dubrovačkoj luci prema »Spiaggi di San Vito di Lanciano«¹⁷. Osim »standardnog« tereta (razne kože, kožice i vosak) koji su kotorski, dubrovački, talijanski i drugi trgovački jedrenjaci prevozili na liniji dubrovačke luke Lanciano, prevožene su i druge vrste tereta kao na primjer »balle« tepiha (tappeti) ukrčane u Dubrovniku u brod tipa marcilijana imenom »Santa Maria di Chiozza« pod zapovjedništvom kapetana Vicenza Cappone. Osiguravanje toga tereta obavilo se uz 2 i 1/4%¹⁸.

U 1580. godini dubrovački trgovci Ivan Mihov i Pero Ivanov osiguravaju trgovačku robu ukrčanu u dubrovačkoj luci u galijun kapetana Krista Lovrova. Mora iz Perasta za prijevoz u pristanište Lanciano. U pomorskom osiguranju prijevoza ovog peraškog galijuna sudjelovali su Božo Nalješković, Stijepo Gradić i još 10 dubrovačkih trgovaca i pomorskih privrednika¹⁹. Malo poslije toga, Girardo Cortinovo, u ime i za račun Rada Rušice, obavio je pomorsko osiguranje tereta koji će se krcati u dubrovačkoj luci u marcilijanu patruna Fileta Bonaldija iz Chioggie, za prijevoz »na žalo« Lanciana. U poslu toga pomorskog osiguranja sudjelovali su Marin Nenko, Nikola Popović, Niko Gučetić i dr. na iznos od 700 dukata uz rizik od 3%²⁰.

U godini 1582. zabilježeno je da su Francesco di Biagio iz Lanciana i Stantiano di Antonio »d'Agnone« osigurali grip imenom »San Andrea«,

¹³ HAD. Noli, sv. 9, f. 146 i 149. Osiguranje obavljeno uz rizik od 3,5% a u tome poslu sudjelovaše Kleme Gučetić, Luko Cerva, Stjepan Gradić, Anto Medo, Marin Nenko i dr.

¹⁴ HAD. Noli, sv. 10, f. 132, 181v—182. Zanimljiv popis robe u prvom redu opet koža i vosak — zapravo to je brodska tereznica.

¹⁵ HAD. Noli, sv. 12, f. 204. Slični poslovi spominju se i u arhivskim izvorima: Noli, sv. 13, od mjeseca kolovoza pa dalje.

¹⁶ HAD. Noli, sv. 12, f. 246, 248 i 249v. Taj brod bio je unajmio Marin Prodaneli. Poslije Lanciana kap. Marin je otplovio u Vieste po drvo za gruško brodograđilište. Ivo Mažibradić, A. Medo, I. Sorgo itd. bili su osiguravatelji.

¹⁷ HAD. Noli, sv. 14, f. 39v i 46—24. kolovoza 1580.

¹⁸ HAD. Noli, sv. 13, f. 45, 46, 47, 48v, 49 i 50. Uz tepihe tu je bilo raznih koža, vune itd., a to su osigurali Ago Pucić, Ivo Sorkočević, Niko Gundulić i dr. na iznos od 3.950 dukata.

¹⁹ HAD. Noli, sv. 13, f. 258v.

²⁰ HAD. Noli, sv. 14, f. 39v i 46.

koji je bio pod zapovjedništvom kapetana Ivana Vlahova, stanovnika Dubrovnika. Taj je dubrovački grip obavljao plovidbeno privredne poslove po južnom Jadranu, a njih su pored ostalih, osiguravali (uz rizik od 5%) Ago Pucić, Vale Sorkočević, Orlandino iz Krka²¹.

Dana 30. kolovoza 1583. godine zabilježeno je da su Vale Sorkočević i braća osigurali različit teret koji je ukrcan u dubrovačkoj luci u skirac patruna Rada Damjanova iz Kotora s time da se taj teret u cijelosti i sigurno iskrca na obali na »Spiaggia di San Vito di Lanciano in Abruzzo«²².

Godinu dana poslije toga putovanja u dubrovačke notarske knjige osiguranja brodova i brodskih tereta zabilježeno je da je grip kapetana Iva Radova Luštice imenom »San Nicolo« prevezio razne terete iz Dubrovnika u Lanciano. Osiguranje su obavili Rado Rušica, Marko Novković, Anto Medo, Frano Sagrojević, Jako Martolović, Ago Pucić i dr. uz rizik od 2½%²³.

U 1585. godini obavljeno je nekoliko prijevoza trgovačke robe iz dubrovačkih luka u Lanciano, a među njima spominjemo ove: nava kap. Toma Martinovića, nava imenom »San Rocco« kap. Pava Vodopije iz Slanoga, te nava pod zapovjedništvom kap. Vicka Tomova²⁴.

Srpnja mjeseca 1588. godine u Dubrovniku se osigurava teret ukrcan u dubrovačkoj luci u galijun imenom »Santa Maria di Scarpello« iz Perasta²⁵. Iste godine, na kraju mjeseca kolovoza, osiguravaju se tereti ukrcani u navu »Santo Spirito e Santa Maria delle Grazie« pod zapovjedništvom kapetana Iva Kolendića (s Lopuda)²⁶.

Slijedeće godine na istoj relaciji obavljalo je prijevoz nekoliko brodova, a među njima i brod kapetana Nikole Ruskovića s Pelješca²⁷. Isti taj pelješki kapetan, koji je bio u toj godini zapovjednik svoga skirca, prevezio je i u 1590. razni trgovački teret a ponajviše različite kože iz Dubrovnika u Lanciano²⁸. U godini 1592. zabilježeno je (16. lipnja) osi-

²¹ HAD. Noli, sv. 16, f. 20v i 23.

²² HAD. Noli, sv. 17, f. 54, 56. Taj posao osigurali su Ago Pucić, Luko Bunić, Ivo Sorkočević i drugi uz rizik od 2,25%. Uglavnom se krcalo razne vrsti koža.

²³ HAD. Noli, sv. 18, f. 131v, 135, 136v i 137. 17. dubrovačkih osiguravatelja obavilo je to pomorsko osiguranje uz rizik od 2,5%.

²⁴ HAD. Noli, sv. 19, f. 190—191 od 22. kolovoza. Noli, sv. 19, f. 95—96; — 23. svibnja. Noli, sv. 19, f. 97., pa 187 od 21. kolovoza te f. 190v od 22. kolovoza itd. Veliki broj dubrovačkih pomorskih privrednika sudjelovao je u ovim poslovima.

²⁵ HAD. Noli, sv. 23, f. 83 i 85. Dubrovački trgovci i pomorski privrednici Niko Perov, Brnje Jelić, Jako Martolosić, Ago Pucić i dr. osigurali su (uz rizik od 2%) taj prijevoz od Dubrovnika do Lanciana.

²⁶ HAD. Noli, sv. 23, f. 161 i 164. Petar Radov Dragojević je glavni osiguravatelj ovog tereta. Uz njega su bili još i ovi Dubrovčani: Ago Pucić, Jako Martolosić, Niko Ivanišević, Miho Sorgo i dr.

²⁷ HAD. Noli, sv. 24, f. 165 i 178. Osim Dubrovčana u tim poslovima sudjelovao je i »Marco Pellizaro bosnesek«.

²⁸ HAD. Noli, sv. 25, f. 106 od 4. lipnja 1590. godine. U 1591. godini u prijevoznom i pomorsko trgovačko osiguravajućim poslovima između Dubrovačke Republike i Lanciana (Abruzzza) sudjelovali su ovi pomorski kapetani, trgovci, pomorski osiguravatelji i trgovački jedrenjaci: Ivo Bolica iz Kotora u Dubrovniku je osigurao svaki teret koji će biti ukrcan u luci Kotor za Lanciano u grip kap. Boža Ivanova iz Kotora i iskrca ili u luci Ortone ili u pristaništu »San Vito di Lanciano«. Ago Pucić, Vice Grasso, Jero Držić i drugi osiguravatelji osigurali su uz rizik od 3%. Kap. Ivo Rusković osigurava brodsku artiljeriju u navi »San Nicolo« s danom odlaska u luke Abruzzza. Pomorski privrednik Vice P. Gudeljević osigurava u Dubrovniku teret vina i druge robe ukrcane u pristaništima Abruzzza za prijevoz u Dubrovnik. HAD. Noli, sv. 26, f. 142 i 163. Noli, sv. 27, f. 27 od 6. kolovoza 1591. godine.

guranje tereta koji je bio ukrancan u dubrovačkoj luci u peraški skirac²⁹.

U toj transjadranskoj trgovačkoj plovidbi pojavljuje se u drugoj polovici 16. stoljeća nekoliko istih brodova i istih pomoraca kapetana ili patruna zapovjednika trgovačkih brodova, a među njima ističe se pelješki zapovjednik broda kap. Nikola Rusković³⁰. Osim njega tu su plovidbu obavljali naričito kotorski kapetani i patruni, zapovjednici svojih brodova, a posebno kotorskih skiraca³¹, među kojima i kap. Božo Ivanov iz Kotora, zapovjednik svojega galijuna³².

Osim dubrovačkih trgovaca, koji su svoju robu pratili i s njom trgovali u Lancianu, tamo su putovali svojom trgovinom i bosanski trgovci ploveći dubrovačkim i kotorskim brodovima iz dubrovačkih luka do pristaništa podno Lanciana (»Spiaggie di San Vito di Lanciano«), pa odatle kopnom do poznatog sajmišnog središta Lanciana³³.

Sredinom 1600. godine notar je zabilježio da su dubrovački osiguratelji osigurali teret koža, kožica i drugu trgovačku robu ukrancu u dubrovačkoj luci u galijun Dubrovačke Republike pod zapovjedništvom kap. Matije Cvjetkova³⁴. S druge strane, dana 11. rujna 1603. godine u Dubrovniku Petar Martinov osigurava novac koji mu iz Lanciana donosi Nikola Nikolin³⁵.

Veletrgovac Abram Lanciano je dana 27. svibnja 1605. godine osigurao teret koža, kožica i ostalu trgovačku robu ukrancu u dubrovačkoj luci u galijun pod zapovjedništvom iskusnog kap. Luke Gruice, za prijevoz tereta do pristaništa lančanskog San Vita³⁶. Iste godine 1. rujna Abram

²⁹ HAD. Noli, sv. 28, f. 82. Zapovjednik toga peraškog skiraca koji se zvao »Santa Maria di Scarpello« bio je patrun Vicko Androv iz Perasta. Osiguranje je započinjalo s polaskom tog broda iz dubrovačke luke pa dok stigne i uredno iskrca teret u pristaništu San Vito di Lanciano. U tome poslu sudjelovali su uz 5% ovi osiguratelji: Ivo Tripo, zlatar iz Dubrovnika, te dubrovački pomorsko trgovački privrednici Pero Bunić, Miho Bobaljević, Ante Lesina i drugi. U toj 1592. godini kap. Niko Radov Aligreti, zapovjednik nave, dao je svoj brod u najam za prijevoz tereta soli iz solana Barlette u pristaništa Abruzza pa tako i u Lanciano. A u 1595. godini Pero Radov Dragojević, kožar u Dubrovniku osigurava teret koža koje je on za njegov račun krcao u dubrovačkoj luci u brod kap. Nikole Ruskovića. Taj je teret bio uredno prevezen i iskrancan u pristanište Lanciana, Niko Perov, Ago Pucić, Vice Grasso, Ivo Glegjević i drugi bili su osiguravatelji uz rizik od 3%. HAD. Noli, sv. 27, f. 248v od 21. III 1592. i f. 251v. HAD. Noli, sv. 31, f. 131 od 13. lipnja 1595. godine i f. 140. I u 1596. godini dubrovački pomorski osiguravatelj obavljali su osiguranja za putovanja u Lanciano, i osiguranja trgovačkih jedrenjaka koji su prevozili sol iz Barlette u pristaništa Abruzza a iz tih pristaništa vino i drugu trgovačku robu za Dubrovnik. To su bili brodovi kap. Stijepa Raska (Perast), kap. Paska Vlahova, galijun kap. Iva Lukova Branze (Perast), brod kap. Marka Šilojevića (Pelješac), kap. Boža Ivanova (Kotor). U tim pomorsko trgovačkim i osiguravajućim poslovima sudjelovali su dubrovački pomorski privrednici Jero Orsatov, Cerva-Crijević, Vice Nenko, Ago Pucić, Ivo Klačić i ostali. HAD. Noli, 56—1, sv. 33, f. 57, 59, 65, 143v, 144 i 165. Vidi još i: HAD. Noli, 56—1, sv. 33, f. 160, 183v i 199, pa sv. 34, f. 200v od 13. XI 1596.

³⁰ HAD. Noli, 56—1, sv. 31, f. 131. Sv. 35, f. 240 i sv. 36, f. 77 — 1597.

³¹ HAD. Noli, 56—1, sv. 33, f. 199. Sv. 36, f. 95.

³² HAD. Noli, sv. 38, f. 141, rujan 1598. godine. Isti kotorski skirac kap. Boža Ivanova (Ivanovića) obavio je takvo putovanje i u 1599. godini. Sv. 39, f. 83 — brod kap. Vlaha Andrijiina Pelješčanina prevozi terete iz Dubrovnika u Lanciano.

³³ HAD. Noli, sv. 39, f. 57v, 83 itd.

³⁴ HAD. Noli, sv. 41, f. 28. Taj je teret iskrancan »nella Spiaggia di San Vito di Lanciano«. To je bio dubrovački galijun kap. Mata Cvjetkovića.

³⁵ HAD. Noli, sv. 45, f. 20 v. Sigurno je taj novac od utrška trgovine, to jest od prodane trgovačke robe koja se je prodala na čuvenom sajmu u Lancianu.

³⁶ HAD. Noli, sv. 46, f. 111v, 112v L 113.

Lanciano osigurava drugi slični teret, ukrčan pred dubrovačkom lukom u jedan drugi trgovački jedrenjak, grip kapetana Petra Marinova Grbina. Taj teret su, uz druge, osigurali dubrovački pomorsko trgovački poduzetnici: Jako Martolosić, Dominko Zlatarić, Vice Grassi. Teret je bio smješten pod palubu ali i na palubi³⁷. Idućega dana obavljeno je još jedno osiguranje ukrčanog tereta u fregatu patruna Frana Marinova koji je bio određen za Lanciano isto tako kao i onaj koji je bio ukrčan u grip kapetana Petra Grbina³⁸.

Godine 1606. i 1607. u dubrovačkoj su luci krcani različiti tereti koža i druge robe za Lanciano (pristanište): brod kapetana Matka Ivanova »Santa Maria delle Grazie«, pod zapovjedništvom kapetana Matka Čošice, brod patruna Nikole Arčanina (Cavtačanina) »Santa Maria di Sabioncello« pod zapovjedništvom patruna Cvjetka Matkova, grip »Santo Jacome di Salitia« patruna Luke I. Gruice (Pelješčanina). U poslovima osiguranja sudjelovali su, s ostalima, ovi pomorsko trgovački privrednici: nekoliko članova iz patricijske dubrovačke obitelji Cerve — Crijević, pa Zamagne, Kaboge i Sorkočevići, poznati brodovlasnik, pomorski privrednik, veletrgovac i pomorski osiguravatelj Jako Martolosić, pa Marin Radulović i drugi³⁹.

U 1614. godini u mjesecu lipnju, u dubrovačkoj su luci krcani za pristanište Lanciana tereti različitih vrsta koža i kožica u dva gripa kotorskih patruna: Nikole Lukova Lazara i Roka Palme, a u tome poslu sudjelovao je i Kotoranin Frano Janković⁴⁰.

Za 1615. godinu evo o predmetu nešto više nove arhivske građe. Te godine, u mjesecu svibnju, Petar Tripov Đurmeta iz Kotora osigurava svoj brod tipa grip, kojim će se obaviti putovanje iz dubrovačke luke u pristanište podno Lanciana⁴¹. Gotovo u isto vrijeme Đuro i Frano Đurković iz Kotora osiguravaju teret raznih koža ukrčan u dubrovačkoj luci u fregatu patruna Tripa Leventića, također iz Kotora, za putovanje do pristaništa San Vito di Lanciano. Međutim, ti kotorski trgovci i kotorski patrun i zapovjednik fregate nisu taj teret dovezli i iskrkali u to pristanište, jer su, kako u arhivskom izvoru stoji zabilježeno na margini, bili zarobljeni od turskih gusara u vodama Apulije⁴².

Dana 13. lipnja 1615. godine osiguran je teret pred dubrovačkom lukom ukrčan u fregatu kapetana Cvjetka Antunova a određen za Lanciano. U poslu osiguranja toga tereta sudjelovao je, pored ostalih, i Alvise Hamza⁴³. Nekoliko dana poslije u jednu drugu dubrovačku fregatu patruna Đura Petrova ukrčan je teret koža također za Lanciano⁴⁴. Iste godine u dubrovačkoj luci ukrčano je u jednu »barku« i jedan grip iz Perasta nekoliko tisuća koža određenih za Lanciano. Peraška »barka« zvala

³⁷ HAD. Noli, sv. 46, f. 179v—185. Taj je teret osiguran na više od 3.250 dukata.

³⁸ HAD. Noli, sv. 46, f. 185 i 187. Ovaj je bio osiguran na iznos od preko 1.500 dukata.

³⁹ HAD. Noli, sv. 47, f. 66, 67, 69, 73v, 77, 97, 103v, 151, 152, 157. To jest, osiguranje je obavljeno 20. i 29. svibnja, pa 8. srpnja, 4. rujna. A u 1607. godini: Noli, sv. 48, f. 56, 57, 58, 60v, 61v itd.

⁴⁰ HAD. Noli, sv. 51, f. 12v i 16v od 28. lipnja i 1. srpnja 1614. godine.

⁴¹ HAD. Noli, sv. 51, f. 202.

⁴² HAD. Noli, sv. 51, f. 203. »... in aquis littor. S-ti Viti de Apulia capta fuit a piratis Turchis...«.

⁴³ HAD. Noli, sv. 51, f. 213.

⁴⁴ HAD. Noli, sv. 51, f. 248.

se »Santa Maria di Scarpello« a suvlasnik i zapovjednik bio je Kristo Jelavić⁴⁵.

I pri kraju ovih naših novih podataka o jednom dijelu trgovačkih i nautičko komercijalnih veza i odnosa između Dubrovnika i Lanciana spomenuti ćemo još da je u 1617. godini u Dubrovniku svoju fregatu kap. Ivo Molonta (iz Konavala) nakrcao teret koža i prevezao u pristanište ispod Lanciana. Sličan je posao obavio i kapetan Jero Svorcina iz Lošinja svojom fregatom⁴⁶. U 1618. godini prijevoz tereta za Lanciano najaktivnije su svojim brodovima obavljali kapetani Ivo i Rado Molonta⁴⁷.

Dospjevši do 1618. godine — međaša ovih izlaganja — treba još posebno u završetku istaknuti ljudski faktor kao najznačajniji i najvredniji činilac u tim dubrovačko-lančanskim pomorsko-komercijalnim odnosima. Navesti ćemo, iako ga ne smatramo potpunim ni dovršenim, popis imena i prezimena dubrovačkih, kotorskih i peraških kapetana i patruna zapovjednika brodova koji su sudjelovali u ovim odnosima. Donosimo ih onako kako smo ih pronašli u notarskim knjigama Dubrovačke Republike, a u kojima su dubrovački notari bilježili ugovore o osiguranju trgovačkih jedrenjaka ili osiguranje tereta: Dabo Butijer (Kotor), Marko Nikolin (Kotor), Pavo Orebić (Pelješac), Sebastijan Franov (Dubrovčanin), Rade Aligretto (Dubrovnik), Marin Ivanov (Dubrovčanin), Mattheo Portilo, Vincenzo Cappone (Chioggia), Rade Damjanov (Kotor), Ivan Radov Ljuštica, Vicko Tomov (Gružanin), Tomo Martinović, Pavo Vodopija (Slano), Pero Radov Dragojev (Slano), Ivo Kolenda (Dubrovnik), Niko Rusković (Pelješac), Vice Androv (Perast), Frano Marinov (Zaton — Dubrovnik), Jerolim Svorcina (Lošinj), Matko Čošica (Dubrovnik), Niko Arčanin (Cavat), Cvjetko Matkov (Slano), Luka Gruica (Pelješac), Božo Ivanov (Kotor), Matko Fiorio (Pelješac), Rado Molonta (Konavle), Petar Grbin (Lopud), Niko Lazaro (Kotor), Roko Palma (Kotor), Kristo Jelavić (Perast), Petar Tripov Đurmeta (Kotor), Tripo Leventić (Kotor), Cvjetko Antov (Dubrovnik), Đuro Petrov (Gruž), Ivo Molonta (Konavle). Osim imena pomorskih kapetana i patruna zapovjednika brodova koji su uspješno održavali nautičko komercijalne veze svojim brodovima između Dubrovnika i Lanciana, sada ćemo navesti i neka imena dubrovačkih i drugih trgovaca, privrednika i dubrovačkih osiguravatelja koji su istaknuto sudjelovali u tim

⁴⁵ HAD. Noli, sv. 51, f. 254 i 260v.

⁴⁶ HAD. Noli, sv. 53, f. 16, 71v i f. 224.

⁴⁷ HAD. Noli, sv. 53, f. 244v i 247v. Osim spomenutih bilo je još — ali u manjem intenzitetu — komercijalnih odnosa i pomorsko plovidbenih veza između dubrovačke luke i pristaništa Lanciana i Abruzza ili onih brodarskih i pomorsko osiguravajućih poslova koje su na tim rutama obavljali dubrovački brodari i dubrovački pomorci. Evo nekih: dubrovačka tartana pod zapovjedništvom kap. Frana Slavića odjedrila je s teretom slanih srdela u pristaništa Abruzza. Kap. Petar Zubović (Pelješčanin) »principale padrone e parzenevole«, svoga galijuna »Santa Maria del Rosario e San Francesco de Paola« — koji je u to vrijeme obavljao unosne poslove »nelle marine di Abruzzo« — daje brod u najam Mojsiji Chasanu »Hebreo habitante in Durazzo« i drugim trgovcima iz Albasana Mahmutu Celebi, Mehmetu Beyu., Dimitriji Zaninu. Slično je bilo i s galijunom Ruska S. Bonfiola pod zapovjedništvom kap. Luke Gruice. Zabilježeno je i osigurano 37 barjela slanih srdela ukranih u dubrovačkoj luci u fregatu kap. Pera Matova Milića iz Slanoga, i prevezenih u Ortonu (vjerojatno za Lanciano, jer je u to vrijeme bio sajam u tome mjestu) itd. Noli, 56—1b, sv. 5, f. 9 od 15. siječnja 1626. godine; F. 145, 148, 149v, 150v, 151. Dubrovački kapetan Frano Slavić (27. svibnja 1628. godine) nanovo je bio osigurao teret koža koje je ukrcao u svoju fregatu. To je osiguranje obavio za putovanje svojim brodom sve dok stigne u jedno od pristaništa Lanciana (»ad una di queste scali di Lanciano«). Noli, 56—1b, sv. 5, f. 289.

dubrovačko lančanskim trgovačkim poslovima: Vice Nikolin Orbini, Frano Antov Volanti, Rado Rozica, Vale Sorkočević, Pero Dragijević, Abram Lanciano, Marin Radulović, Nikola Sorkočević, Jako Martolosić, nekoliko članova dubrovačke patricijske obitelji Cerve—Crijevići, Zamanje, Kaboge itd., pa Vice Grassi, Jako Stičić, Frano Đurković, Brnje Jelić itd.

Na kraju možemo zaključiti: Dubrovačka Republika je samo jednim dijelom svojih ljudskih potencijala i materijalnih sredstava sudjelovala u pomorsko-komercijalnim odnosima s Lancianom (Abruzzo), jer je u to doba najveće konjunktуре pomorskih prijevoza i velike potražnje brodskog prostora, najveći dio trgovačke mornarice Dubrovačke Republike bio prezaposlen na unosnim svjetskim pomorsko komercijalnim rutama po Crnom moru, Mediteranu i po Atlantskom oceanu. Ali su dubrovacki ljudski i financijski najbolji potencijali u pomorskom osiguranju obavljali sva pomorsko trgovačka osiguranja čitave trgovine i brodova koji su tu trgovinu prevozili iz naših luka u pristaništa Lanciana.

Što znači da dubrovački pomorski privrednici i za vrijeme najveće konjunktуре brodskog prostora na svjetskom pomorskom tržištu nisu zapustili svoju značajnu pomorsko trgovačku rutu: između dubrovačke luke i pristaništa Puglie, Abruzza i Marche — žilu kucavicu u izmjeni svih vrsti dobara između luka Apeninskog poluotoka i pristaništa dubrovačke države. U ovom razdoblju svakako je bila vrlo angažirana organizacija svjetskog glasa uzornog pomorsko trgovačkog i nautičko brodskog osiguranja u Dubrovačkoj Republici. To dubrovačko osiguranje davalo je punu sigurnost i garanciju vrlo uspješnog pomorskog i lučkog poslovanja i u dubrovačkim lukama (i u drugim našim lukama u kojima su se krcali tereti za Lanciano) i u pristaništima Lanciana. Razumljivo je da su dubrovački osiguravatelji trgovine i trgovačkih jedrenjaka koji su tu trgovinu prevozili i koji su odlazili u pristaništa Lanciana imali dobre komercijalne interese, ali su u slučaju šteta ili gubitka broda ili tereta, dubrovački osiguravatelji uvijek uredno isplaćivali osigurninu. Iza te ustanove pomorsko-brodarskog osiguranja stajao je dubrovački stručni faktor, ljudski potencijal iskusnih trgovaca i privrednika Dubrovnika.

II. O KADETIMA NA JEDRENJACIMA DUBROVAČKE REPUBLIKE

O kadetima i o kadeturi na našim trgovačkim jedrenjacima u vrijeme Dubrovačke Republike nije dosad posebno pisano u našoj historiografiji.

Prigodom održavanja simpozija »Razvoj pomorskog školstva na istočnoj obali Jadrana« — posvećen 275. godišnjici pomorskog pedagoga kaptana Marka Martinovića (koji je bio održan u Kotoru — Dobroti 10. rujna 1973. godine) — podnio sam kratko priopćenje »Brodski pisari, brodski pisari koji uče nautiku i kadeti na jedrenjacima Dubrovačke Republike od 1790. godine do propasti Republike«. ⁴⁸ To je bila samo najava da će se o toj temi govoriti nešto opširnije. Trebalo je nastaviti započeta arhivska istraživanja i doći do novih saznanja o kadeturi i o kadetima koji su plovili na trgovačkim brodovima dubrovačke države. Iako ti podaci mogu izgledati relativno skromni i nepotpuni, oni su polazišta za dalje i svestranije istraživanje.

⁴⁸ Zbornik Više pomorske Škole u Kotoru 1/1974. str. 135—139.

Pri kraju pomorskog života Dubrovačke Republike dubrovačko je brodogradništvo sa svojih tri stotine trgovačkih jedrenjaka duge plovidbe obavljalo vrlo značajne plovidbene zadatke ne samo izvan Jadranskog mora već izvan Sredozemnog mora, prevozeći stranu trgovačku robu i različite terete između stranih luka i mnogobrojnih tuđih pristaništa. Manji dio dubrovačke trgovačke mornarice (trgovački jedrenjaci koji su plovili samo Jadranskim morem do grčkog otoka Krfa) obavljao je različite prijevoze putnika i trgovačkih tereta između svoje matične luke Dubrovnika (i ostalih manjih luka i pristaništa dubrovačke države, a posebno, po veličini i značaju druge luke dubrovačke države, Cavtata, pa Zatona, Slanoga, Trpnja, Trstenika, Orebića itd.) i drugih luka (također i između samih tih luka) uzduž cijele naše istočnojadranske obale. Stotinjak dubrovačkih trgovačkih jedrenjaka jadranske plovidbe vrlo živo je obavljalo komercijalno-nautičke zadatke između luka i manjih pristaništa dubrovačke države, drugih naših istočnojadranskih luka i talijanskih te albanskih luka. U talijanske luke manji dubrovački trgovački jedrenjaci prevozili su uglavnom trgovačku robu koja je stizala iz dubrovačkog pograničnog teritorija i daljeg zaleđa, kao i onu trgovačku robu koja je u Dubrovnik brodovima stizala s Levanta. Iz talijanskih luka dubrovački su trgovački brodovi dopremali u naše luke uglavnom žitarice, grahorice, sol te različite manufakturne prerađevine.

U toj dubrovačkoj pomorskobrodarskoj trgovačkoj djelatnosti najvažniji činilac bili su pomorci — brodske posade. Pomorci su bili nosioci ne samo cjelokupnog pomorskog života Dubrovačke Republike već jednim velikim dijelom i općeg ekonomsko-društvenog i kulturnog života i razvoja ove naše izrazito pomorske republike. Dubrovački pomorci koji su bili u stalnom sastavu brodskih posada trgovačkih jedrenjaka izvan jadranske plovidbe sredinom XVIII. stoljeća sačinjavali su preko 10% ukupnog broja stanovništva Dubrovačke Republike. U početku XIX. stoljeća taj se postotak još više povećao. Tada je plovilo oko 5.250 dubrovačkih pomoraca. U taj broj nisu uračunati ostali mnogobrojni dubrovački pomorci u širem smislu kao ribari, koraljari (koraljarili su i izvan teritorijalnih voda dubrovačke države), pržinari, solari (postojala je dubrovačka »flota« posebno pripremljena za prijevoz soli iz Malog Stona u neretvanska i druga pristaništa), te »lađari« i prijevoznici u lokalnoj plovidbi (to je opet bila posebna dubrovačka »flota« koja je održavala svakodnevne, tjedne i povremene linije između Molunta, Cavtata, Župe Dubrovačke i Dubrovnika, te između Rijeke Dubrovačke, dubrovačkih otoka itd. i Dubrovnika), pa lučki radnici, brodogradilišni »proti« — majstori i radnici itd. Držimo da je i taj postotak (s obzirom na odnos prema ukupnom broju dubrovačkih državljana koji nije prelazio 35.000 stanovnika) dovoljan da nam ilustrira značaj dubrovačke pomorske privrede, iz koje je državna blagajna Dubrovačke Republike crpila svoj prvi i najvažniji budžetski prihod, i da objasni one opće ekonomsko-društvene sadržaje dubrovačkog društva u cjelini. Važnost koju je vlada Dubrovačke Republike pridavala brodarstvu možemo prosuditi već po njezinim propisima o ograničenju ukrcaja stranaca na dubrovačke brodove i najstrožoj zabrani da stranci kupuju i stječu udjele (karate — dio vlasništva broda) dubrovačkih trgovačkih jedrenjaka itd. Iz tih i drugih mnogobrojnih normativa može se vidjeti kako su Dubrovčani nastojali i uspjeli izgraditi potpuno svoju vlastitu trgovačku mornaricu: uspjeli su isključiti bilo koji utjecaj stranog kapitala na pomorski život dubrovačke države. Značajne su bile i odredbe koje su se odnosile na rukovodeći

kadar na dubrovačkim trgovačkim jedrenjacima: na kapetane zapovjednik i na brodske oficire uopće. Te i druge pomorsko političke odredbe bile su na djelotvornoj snazi sve do 1808. godine do trajanja ove naše znamenite pomorske republike.⁴⁹

Iz arhivskih podataka konca XVIII. i početka XIX. stoljeća može se vidjeti da su se kapetani zapovjednici trgovačkih jedrenjaka dubrovačke države regrutirali između iskusnijih, sposobnijih i »pismenijih« patruna brodova (zapovjednika trgovačkih jedrenjaka jadranske plovidbe). Dubrovački kapetani trgovačke mornarice, te ostalih mornarica tog vremena, dobivali su svoju stručnu spremu i pomorsku vještinu dugogodišnjom praksom u plovidbama na brodovima, ali su već mnogi od njih imali i teorijsku školsku spremu i »kabinetsku« nautičku praksu. Teorijsko znanje dobivali su najčešće od »ovlaštenih« učitelja, koji su bili većinom stariji i iskusniji pomorski kapetani, podučavali su ih i profesori dubrovačkih javnih škola, ili su završavali poznati dubrovački Collegium Ragusinum. U drugoj polovici XVIII. stoljeća u Dubrovniku djeluju više učitelja nautike i pomorstva. Rajmund Sey (1759—1809) bio je jedan od vrednijih među njima. Poznato je da je Urban Appendini, profesor Collegium Ragusinum, podučavao pomorce za buduće pomorske kapetane, a kapetani Budmani i Šodrnja (porijeklom iz Konavala) podučavali su »kako se nalazi točka broda i kako treba poznavati, upotrebljavati i iskoristavati pomorske karte«. Dubrovčanin Petar Adriano godine 1793. pismenom predstavkom moli vladu Dubrovačke Republike da ga postavi, to jest imenuje, u Dubrovniku za »javnog nastavnika nautike i trgovine«. Taj naš pomorski pedagog nastavnički je posao već uspješno obavljao u Livornu. Na osnovi te Adrianove molbe moglo bi se zaključiti da je dubrovačka vlada vodila brigu i kontrolirala djelovanje privatnih pomorskih škola u Dubrovniku.⁵⁰ U to doba bilo je u Dubrovniku (i izvan Dubrovnika — u Livornu i u Senju) još i drugih Dubrovčana koji su bili kvalificirani nastavnici nautičkih i pomorskih predmeta. O školovanju naših pomoraca prilično iscrpno je pisao Cvito Fisković, utvrdivši da je u tom razdoblju orebički pomorski učitelj Vicko Belatin održavao jednogodišnje pomorsko školovanje.⁵¹

⁴⁹ Josip Luetić, O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika Pomorskog muzeja Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku, knjiga 2, Dubrovnik 1959. Vinko Ivančević, Luka Livorno i dubrovački brodovi (1760—1808), Građa za pomorsku povijest Dubrovnika Zavoda za historijska istraživanja pomorstva južne Dalmacije Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku, knjiga 4, Dubrovnik 1968. Ruggiero Romano, Per una valutazione della flotta mercantile Europea alla fine del secolo XVIII, Studi in onore di Amintore Fanfani, Volume Quinto, Milano 1962, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika Zavoda za historijska istraživanja pomorstva južne Dalmacije JAZU u Dubrovniku, knjiga 5, Dubrovnik 1972. Josip Luetić, Dubrovačko pomorstvo od 1790. do propasti Republike, doktorska disertacija, Filozofski fakultet Zadar 1973. Cvito Fisković, O školovanju orebičkih pomoraca, Građa i prilozi za povijest Dalmacije, sv. 8, Split 1974, str. 279. i 282. Ante Marinović, O pomorskom školstvu Dubrovačke Republike, Zbornik Više pomorske škole u Kotoru, sv. 1, Kotor 1974, str. 123—133.

⁵⁰ Josip Luetić, Nešto o »Pomorskoj školi« kapetana Pava Saltarića u Dubrovniku, Zbornik »Dubrovačko pomorstvo«, Dubrovnik 1952, str. 101. Isti, Pomorac i diplomat Ivan Kaznačić s osvrtom na dubrovačko pomorstvo 18. i poč. 19. stoljeća, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, Pomorskog muzeja JAZU u Dubrovniku, knjiga 1, Dubrovnik 1954, str. 41.

⁵¹ Vinko Ivančević, Luka Livorno i dubrovački brodovi, o. c., str. 93. Cvito Fisković, o. c., str. 270—271.

Od najnižeg zvanja u brodarskim službama pa do kapetana zapovjednika broda, dubrovački su pomorci prolazili praktično osposobljavanje, obavljajući kroz određena vremenska razdoblja uglavnom sve poslove gotovo svih brodskih služba: najprije poslove »malog« (početnika učenika), pa preko običnog mornara, te kormilara, vođe palube, dispensijera (brodskog ekonoma), brodskog gvardijana, pilota, brodskog pisara, do kapetana zapovjednika trgovačkog jedrenjaka. Utvrdili smo da su poslove na tim radnim mjestima raznih pomorskih profila dubrovački kapetani ponajviše obavljali u vremenskom razdoblju od sedam, osam, devet ili najviše četrnaest godina.⁵²

Polaznici privatnih pomorskih škola ili dubrovačkih javnih (»državnih«) škola, nakon stečenih određenih općih, nautičkih, trgovačkih i drugih znanja, odlazili su na trgovačke jedrenjake i tamo se zapošljavali kao brodski pisari nautičari, ili kao brodski pisari koji uče nautiku. To je ovisilo o tome kakvu su školu završili odnosno pohađali. Da li su na primjer, za vrijeme školovanja u Collegium Ragusinum učili nautiku i pomorstvo, jer ako su učili nautičke predmete, onda bi postajali brodski pisari nautičari, a ako to nisu, onda su se mogli ukrcati na trgovačke jedrenjake kao brodski pisari koji uče nautiku.

Brodski pisar nautičar bio je najpotencijalniji kandidat za pomorskog kapetana zapovjednika trgovačkog jedrenjaka, jer je on za vrijeme svoga školovanja (naročito ako je pohađao Collegium Ragusinum) učio još nautiku i ostale teorijske predmete za vođenje i zapovijedanje trgovačkim jedrenjakom.

Brodski pisar koji je učio nautiku (uz rad i na radnom mjestu u plovidbi) i pripremao se za budućeg zapovjednika broda, zapravo se doškolovljavao u onim znanjima i poslovima koje mu škola nije mogla pružiti. Stoga je imao manje mjesečne prihode od brodskog pisara nautičara. Razlika mjesečnih prihoda iznosila je od dva do sedam dubrovačkih dukata.⁵³

Jesu li brodski pisari u dubrovačkoj državi polagali stručni ispit za to zvanje i za obavljanje toga važnog i odgovornog posla na trgovačkim jedrenjacima? Na to pitanje zasad se još ne može određenije odgovoriti, jer na osnovi jednog dosad poznatog slučaja »polaganja ispita« za brodskog pisara za dubrovački brod, koji se obavio pred stručnom komisijom kojoj je »predsjedavao« konzul Dubrovačke Republike u Livornu, ne bismo mogli odmah zaključiti da su za vrijeme dubrovačke države postojali zahtjevi i posebne odredbe i propisi za te ispite.⁵⁴

O brodskim pisarima kao i o brodskim pisarima koji uče nautiku na trgovačkim jedrenjacima Dubrovačke Republike ponešto znamo iz spisa dubrovačke državne administracije i iz pomorskih propisa Dubrovačke Republike, te iz objavljenih radova u ovom radu citiranih autora. O kadetima u sastavu brodskih posada jedrenjaka trgovačke mornarice dubrovačke države nije spomena u arhivskom fondu Dubrovačke Republike Historijskog arhiva u Dubrovniku u dosadašnjim objavljenim radovima i građi. Stoga smo obavili posebna istraživanja i na osnovi njih pripremili ovaj prilog.

⁵² HAD. Ruoli de Bastimenti (Ruoli) — 56 — 9, od sv. 10 pa dalje — passim.

⁵³ Josip Luetić, Pravilnik Dubrovačke Republike o nacionalnoj plovidbi, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika..., knjiga 5, Dubrovnik 1972, str. 104. i 130.

⁵⁴ Vinko Ivančević, o. c., str. 109.

Izraz kadet je francuska riječ *cadet*⁵⁵ (mlađi), a označava u ovom radu mladog čovjeka koji se priprema za pomorskog kapetana trgovačke mornarice, i završio je teorijsku pomorsko-nautičku školu (bilo neku »privatnu« ili javnu državnu školu), a ukrcan je na brodu radi stjecanja brodsko-plovidbene prakse.

Kadet na trgovačkom jedrenjaku vršio je navigacijsku stražu zajedno sa časnikom palube (u početku, a kasnije i samostalno) i tako u praksi stjecao praktična znanja iz navigacije i upravljanja brodom. Osim toga, pomagao je brodskom pisaru i zapovjedniku broda u administrativnom i trgovačkom poslovanju. Osim tih poslova, kadet je obavljao i sve mornarske poslove na jedrenjaku, a posebno oko manevriranja razapinjanja i skupljanja jedara. Jedan od najvažnijih nautičko-plovidbenih poslova za kadeta bio je da se za vrijeme plovidbe na jedrenjaku nauči i usavrši u samostalnom rukovanju i iskorištavanju u praktičnoj upotrebi svih nautičko-brodskih instrumenata i navigacijskih pomagala. Utvrdili smo da su se u to vrijeme na trgovačkim jedrenjacima dubrovačke države izvan jadranske plovidbe, pored ostalih drugih nautičkih instrumenata i navigacijskih pomagala, redovno nalazili i upotrebljavali ovi nautički instrumenti i brodsko plovidbena pomagala: oktanti⁵⁶ (oktanta je zamijenio sekstant koji je i danas u upotrebi na našim brodovima), ampolete⁵⁵ (pješčani sat), dalekozori,⁵⁸ nautičke karte za plovidbu izvan jadranske i izvan mediteranske plovidbe,⁵⁹ brzinomjeri i portolani,⁶⁰ kompas ili bu-

⁵⁵ Doslovno citiramo (onako kako je ispisano u arhivskim izvorima) samo nekoliko spomena kadet: Adi 18 Febbraio 1756. Roulo della Nave nom. ta Madonna SS, ma del Rosario e S. Fran. o di Paola diretta da Cap. no Cristoforo Franovich: Cap. Cristoforo Franovich da Ragusa — Cadetto Gio Luca Dimitri n. ro Cittadino — Nostromo Vincenzo Mihatovich da Sabioncello — Gvardiano Francesco Penso da Chioza — Timoniere Pietro Albori da d. o luoco — M. ro Calaf. o Domenico Carli da Venezia — Marinari Giovanni Pontich da Cherco — Giovanni Rachigia da Val di Noce... HAD. Rouli de Bastimenti, 56—9 iz 1756. godine pod gornjim datumom. Adi 8 Marzo 1798. — Roulo della Checchia nominata Madonna SS. ma di Loreto e S. Francesco di Paola diretta da Cap. Francesco di Tommaso Copsich — Cap. no Francesco di Tommaso Copsich da Sabioncello — Scrivano Fran. co d'Antonio Andricievich da detto luogo — Cadetto Giacomo Maroini dalla Città — Nostromo Niccolò di Gio. Bilich da detto luogo — Dispen. re Luca Katić... HAD. Rouli de Bastimenti, 56—9, sv. 12, f. 28.

Ruolo del Brightentino nominato S. Giovanni Battista diretto da Cap. Giovanni de Gio. Bianchi — Cap. Giovanni di Gio. Bianchi dalla Città — Scriv. Giovanni Starbinich da Giuppana g. o. — Nostromo Vincenzo Medini da Malfi — Cad. Giovanni Beatovich da Osgle... HAD. Ruolo de Bastimenti iz 1800. godine pod gornjim datumom a na f. 18. A. Sergeant — A. Strambio, Grand dictionnaire français — italien, svezak 1, Milano. W. A. Mc Ewen — A. H. Lewis, Encyclopaedia of Nautical Knowledge, Cambridge — Maryland 1953. Dizionario garzanti della lingua italiana, Milano 1972 (X edizione).

⁵⁶ HAD. Intentiones navigationis, sv. 2, f. 103v — 1799. godine — oktant se upotrebljavao na jedrenjaku kap. Madi. HAD. Diversa de Foris, sv. 221, f. 229 iz 1797. godine. Josip Luetić, O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću, o. c., str. 140. Vidi inventar patača kap. K. Fiskovića iz 1702. godine, isto str. 172 — inventar jedrenjaka kap. G. Mrgudića 1749. godine.

⁵⁷ HAD. Diversa de Foris, sv. 221, f. 229. HAD. Diversa Navigationis, sv. 4, f. 19 i 272v.

⁵⁸ HAD. Diversa Navigationis, sv. 3, f. 98v i 272v. Jedan je dalekozor vrijedio 2,10, a drugi 1,10 dubrovačkih dukata.

⁵⁹ HAD. Diversa de Foris, sv. 224, f. 44v. HAD. Intentiones Navigationis, sv. 3, f. 32. Na brodu kap. Iva Glavića nalazila se je nautička karta za navigaciju preko Atlantskog oceana. Vinko Ivančević, Plovidbene karte na starim dubrovačkim brodovima, časopis Naše more, god. III, br. 5, Dubrovnik 1956. Žarko Muljačić, Prva moderna geografska karta dubrovačkog područja, Naše more, god. V, br. 4—5, Dubrovnik 1958.

⁶⁰ HAD. Diversa de Foris, sv. 224, f. 44v iz 1799. godine. Josip Luetić, O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII. stoljeću, o. c., str. 172.

sule,⁶¹ brodska navigacijska svjetla,⁶² brodski (nautički) dnevnicu,⁶³ a od akustičkih i vizuelnih navigacijsko-signalizacijskih pomagala dubrovački trgovački jedrenjaci upotrebljavali su brodsko zvono i doglasalo,⁶⁴ brodski top i signalne zastave.⁶⁵

Kadeti na trgovačkim jedrenjacima Dubrovačke Republike imali su, dakle, na raspolaganju uglavnom sve tada poznate nautičko-plovidbene instrumente i potrebna plovidbena pomagala.

Nastojeći da što više osvijetlimo ljudski faktor u našoj pomorskoj prošlosti, u ovome radu bacili smo svjetlo na zametnuti trag dubrovačkih kadeta i konkretizirali njihovu postojanost i djelovanje na jedrenjacima trgovačke mornarice Dubrovačke Republike. Kadeti, iako u malom broju, prema podacima koje smo našli u Historijskom arhivu u Dubrovniku, ulaze u svjedočanstva naše a tako i mediteransko-svjetske pomorske povijesti.

Od 1797. do 1807. godine najviše je kadeta ukrcano na dubrovačkim trgovačkim jedrenjacima bilo iz grada Dubrovnika, što je i razumljivo kad znamo da je u tome gradu djelovao poznati Collegium Ragusinum, a uz njega da su postojale i privatne škole u kojima su se teorijski osposobljavali i dobivali školsku naobrazbu dubrovački kadeti. Evo tih dubrovačkih kadeta raspoređenih prema mjestima onako kako su zabilježeni u arhivskim izvorima:

Iz Dubrovnika (grada): Alimenti Ivo, Ašik (Ašić) Antun⁶⁶, Bašjador Stjepo,⁶⁷ Beson Lujo,⁶⁸ Budmani Antun,⁶⁹ Cibilić Petar (porijeklom s Peļješca),⁷⁰ Galjuf Ivan,⁷¹ Gazivoda Andro (Tomov),⁷² Gjuračić Pavo (pori-

⁶¹ HAD. *Diversa Navigationis*, sv. 3, f. 12v (iz 1795. godine) i f. 145v (iz 1801. godine). *Diversa de Foris*, sv. 224, f. 44v (iz 1799. godine). Žarko Muljačić, Prve viesti o busulama na dubrovačkim brodovima, časopis Naše more, god. III, br. 5—6, Dubrovnik 1956.

⁶² HAD. *Diversa Navigationis*, sv. 3, f. 176; sv. 4, f. 346.

HAD. *Intentiones Navigationis*, sv. 2, f. 161v — na ovom su brodu bila dva »fanali nuovi«, a druga dva su se trebala popraviti.

⁶³ HAD. *Diversa Navigationis*, sv. 3, f. 252v. HAD. *Diversa de Foris*, sv. 226, f. 24v.

⁶⁴ HAD. *Diversa de Foris*, sv. 226, i 132v. Na jedrenjaku kapetana Filipa Bašjadora koji je doživio brodolom, pored ostalog nabrojenog, nalazilo se još i brodsko zvono, signalne zastave (fiammole), zastave (bandiere) itd. Josip Luetić, Tri manja priloga povijesti pomorstva dubrovačkog kraja, Beritićev zbornik, Dubrovnik 1960. — Inventar dubrovačke pulake iz 1802. godine kap. Marka Ĵurišića, str. 68—71.

⁶⁵ HAD. *Diversa de Foris*, sv. 223, f. 96 (iz 1799. godine) — kap. Ivo Matkov Fisković zapovjednik brika »La Costanza Gloriosa« bio je opremljen sa 6 topova, 12 pušaka, 6 »trombona di mano«, 4 »trombona di cavaletto« sa 3 »muškula«, 50 oka pušč. praha, 46 kugala za topove, 300 kugala za puške itd.: »X... uobičajena oprema za službu neophodnu jedrenjacima trgovačke mornarice: za pozdravne znakove i kao »segnali« za signalizaciju...«. HAD. *Diversa de Foris*, sv. 237, f. 85v i 125. HAD. *Diversa Navigationis*, sv. 3, f. 98v, 102 i 148v; sv. 4, f. 211v. Vinko Ivančević, O pelješkim pomorcima iz roda Fiskovića u 18. i 19. st., Anali Historijskog odjela Centra za znanstveni rad JAZU u Dubrovniku, sv. XV—XVI, Dubrovnik 1978, str. 286.

⁶⁶ HAD. *Ruoli de Bastimenti* iz 1880, f. 62; *Ruoli* iz 1801, f. 81, 95v; *Ruoli* sv. 14, f. 59; *Ruoli* sv. 11, f. 52.

⁶⁷ HAD. *Ruoli*, sv. 16, f. 48.

⁶⁸ HAD. *Ruoli* iz 1799. godine na f. 104 (tu je zabilježen kao brodski pisar); *Ruoli* za 1803. godinu, sv. 16, na f. 12 registriran je kao kadet.

⁶⁹ HAD. *Ruoli*, sv. 16, f. 39.

⁷⁰ HAD. *Ruoli* za 1801. godinu na f. 119v; *Ruoli* za 1800, f. 65.

⁷¹ HAD. *Ruoli* za 1797. godinu, sv. 12, f. 1.

⁷² HAD. *Ruoli* za 1800, f. 86; *Ruoli* za 1801, f. 106.

jeklom s Pelješca)⁷³, Gozze Luko Nikša («Nostro nobile»),⁷⁴ Hiđa Ivo,⁷⁵ Kalafjori Frano,⁷⁶ Kosta Ivo (Jakova),⁷⁷ Lučić Stjepo,⁷⁸ Marić Gregor,⁷⁹ Majorin (Marojica) Jako,⁸⁰ Milković Nikola,⁸¹ Pasarević Matko,⁸² Picetić Antun,⁸³ Tromba Lujjo,⁸⁴ Remedeli Ivan,⁸⁵ i Vuičić Andrija.⁸⁶

Iz predgrađa grada Dubrovnika, kako to stoji zabilježeno u arhivskim izvorima, kadet je bio Koprivica Ivan (porijeklom iz Konavala).⁸⁷

Iz Gruža Radić Jerolim,⁸⁸ Vilenik Antun⁸⁹ i Vilenik Kristo.⁹⁰

Sa Pila Benić Matko.⁹¹

Iz Rijeke Dubrovačke (Omble) Dudigović Matko.⁹²

Iz župe Dubrovačke Fedeli Jakov i Savinović Šimun.⁹³

Iz Mrčeva Ivanković Luko.⁹⁴

Iz Orašca Beran Đuro.⁹⁵

Iz Brsečina Đivović Matko.⁹⁶

Sa šipana Boroje Antun.⁹⁷

Iz Slanoga i Dubrovačkog Primorja Bianki Petar,⁹⁸ Bianki Vlaho,⁹⁹ Milašin Mihajlo,¹⁰⁰ Remedeli Tomo,¹⁰¹ Radelja Petar (Ivanov iz Dola),¹⁰² i Beatović Ivan (iz Ošljega).¹⁰³

Iz Stona Kirjeleison Bartul.¹⁰⁴

⁷³ HAD. Ruoli, sv. 17, f. 26.

⁷⁴ HAD. Ruoli, sv. 17, f. 22 i 23 (1804. godine).

⁷⁵ HAD. Ruoli za 1799. godinu, f. 64.

⁷⁶ HAD. Ruoli za 1798. godinu, f. 40.

⁷⁷ HAD. Ruoli, sv. 15, f. 11v.

⁷⁸ HAD. Ruoli za 1799. godinu, f. 59

⁷⁹ HAD. Ruoli, sv. 17, f. 54.

⁸⁰ HAD. Ruoli, sv. 12, f. 28 (1798. godine).

⁸¹ HAD. Ruoli, sv. 15, f. 60 (1803. godine).

⁸² HAD. Ruoli za 1800. godinu, f. 108.

⁸³ HAD. Ruoli, sv. 11, f. 8v (1797. godine).

⁸⁴ HAD. Ruoli za 1801. godinu, f. 103v.

⁸⁵ HAD. Ruoli za 1801. godinu, f. 107.

⁸⁶ HAD. Ruoli za 1801. godinu, f. 79v, a u Ruoli, sv. 18, f. 15 zabilježen je kao brodski pisar.

⁸⁷ HAD. Ruoli, sv. 12, f. 29v; to je bilo 1798. godine kad je bio ukrcan kao »mali«. U Ruolima za 1801. godinu na f. 78v bio je registriran kao kadet.

⁸⁸ HAD. Ruoli za 1798. godinu, f. 46. Kao kadet zabilježen je u Ruolima za 1803. godinu na f. 8.

⁸⁹ HAD. Ruoli, sv. 16, f. 50.

⁹⁰ HAD. Ruoli, sv. 15, f. 49 (1803. godine); kao kadet bio je registriran 1804. godine — Ruoli, sv. 16, f. 53.

⁹¹ HAD. Ruoli za 1805. godinu, f. 3.

⁹² HAD. Ruoli za 1800. godinu, f. 62.

⁹³ HAD. Ruoli, sv. 17, f. 21 i Ruoli, sv. 16, f. 40.

⁹⁴ HAD. Ruoli, sv. 15, f. 52 (1803. godine).

⁹⁵ HAD. Ruoli za 1799. godinu, f. 102.

⁹⁶ HAD. Ruoli, sv. 11, f. 34 — bio je uvršten u popis brodske posade kao »mali«, a u Ruolima za 1801. godinu na f. 97v kao kadet.

⁹⁷ HAD. Ruoli, sv. 15, f. 7v — bio je ukrcan kao mornar; Ruoli, sv. 16, f. 52 kao kadet (1804. godine); njegov otac kap. Ivan Bogoje zapovjednik je broda 1799. i 1802. godine — Ruoli, sv. 15, f. 7v.

⁹⁸ HAD. Ruoli, sv. 16, f. 45.

⁹⁹ HAD. Ruoli, sv. 17, f. 7.

¹⁰⁰ HAD. Ruoli, sv. 17, f. 59.

¹⁰¹ HAD. Ruoli, sv. 17, f. 35 (1805. godine).

¹⁰² HAD. Ruoli, sv. 17, f. 24 (1804. godine).

¹⁰³ HAD. Ruoli za 1800. godinu, f. 18.

¹⁰⁴ HAD. Ruoli, sv. 16, f. 20 (1804. godine).

Zanimljivo je da su u sastavu brodskih posada dubrovačkih trgovačkih jedrenjaka izvan jadranske plovidbe kao kadeti bila uvrštena i dvojica stranaca. Tako je 1797. godine Girardi Michele iz Napulja bio kadet na dubrovačkom brodu, a 1806. godine Boi Giacomo iz Cagliari (Sardinija).¹⁰⁵

Nismo pronašli kadete s Pelješca i područja cavtatske kapetanije i pridvorske knežije. To nas upućuje na zaključak da su na tome području dubrovačke države bile dobro organizirane i uspješno djelovale privatne pomorske »škole«, a posebno u Cavtatu i u Orebićima (o tome je Cvito Fisković posebno pisao u već ovdje citiranom prilogu), u kojima su se Pelješčani i Konavljani osposobljavali za službe broskog pisara (»koji zna nautiku«!). Oni su bili najpotencijalniji kandidati za kapetane zapovjednike trgovačkih jedrenjaka Dubrovačke Republike izvan jadranske plovidbe.

Kakav je raspored rada na dubrovačkim trgovačkim jedrenjacima imao kadet, kakva je imao prava i dužnosti (u pojedinostima), kakvi su bili propisi na dubrovačke kadete, to su pitanja daljih istraživanja. Zasad znamo da se brodsko zvanje, odnosno služba kadeta na dubrovačkim trgovačkim jedrenjacima izvan jadranske plovidbe pojavljuje sredinom XVIII. stoljeća.¹⁰⁶ Kadetura je bila češća u onih osam godina dubrovačke državnosti u XIX. stoljeću. Nadalje, neki su kadeti (samo pet-šest) u kratkom vremenskom razdoblju od dvije do tri godine postali kapetani zapovjednici dubrovačkih trgovačkih jedrenjaka izvan jadranske plovidbe. Neki su postali najprije brodski pisari (»koji znadu nautiku«), a onda tek kapetani zapovjednici brodova, što je trajalo od četiri do sedam godina. Sigurno da su različite okolnosti, subjektivne i objektivne prilike, tadašnja dobra konjunktura za brodarstvo na međunarodnom pomorskom tržištu, pomanjkanje visokokvalificiranih pomorskih kadrova, imovinski, obiteljski, brodovlasnički i drugi odnosi, uvelike utjecali na trajanje kadeture i na dobivanje zapovjedništva trgovačkog jedrenjaka izvan jadranske plovidbe bivše Dubrovačke Republike. Zaključujemo konstatacijom da smo na temelju dosadašnjih istraživanja mogli utvrditi poimence preko 40 osoba koje su u ispitivanome razdoblju kao kadeti plovili na trgovačkim jedrenjacima Dubrovačke Republike.

(Prihvaćeno u Razredu za društvene znanosti JAZU — 10. II 1982. i 14. XI 1984.)

¹⁰⁵ Josip Luetić, Talijanski mornari kao članovi posade trgovačkih jedrenjaka Dubrovačke Republike u 18. i početkom 19. stoljeća, Anali Zavoda za povijesne znanosti IC JAZU u Dubrovniku, svezak XVIII, str. 262 i 264, Dubrovnik 1980.

¹⁰⁶ Josip Luetić, O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću, o. c., str. 58. i 60. To su bili ovi kadeti: Ivan Dimitri (1753. i 1756. godine), Antun Franceschi (1756. godine), Nikola Ilijić (godine 1758) i Vlaho Saraka (1758. godine) — svi iz grada Dubrovnika.

Josip Luetić

TWO SUPPLEMENTS TO THE MARITIME HISTORY OF THE DUBROVNIK REPUBLIC

Summary

1. NAUTICAL-COMMERCIAL RELATIONS BETWEEN LANCIANA (ABRUZZO) AND DUBROVNIK

In this work the author brings a new light to the most important economic branch of the Republic: assisting, through her men's and material potentials, in maritime and commercial links with Lanciana. Namely, at the period of favourable occasions for sea transport and high demands for shipping facilities most of the ships were busy on the most profitable commercial sea-routes on the Black Sea, the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean. On the other side Dubrovnik maritime businessmen never neglected the very important route connecting the ports of Dubrovnik and those of Apulia, Abruzzo and Marche, which was an artery in the exchange of goods between the Apennines and the Dubrovnik Republic. The most engaged organization in these relations was well-organized ships' and sea trade insurance, which offered full certainty and firm guaranty for successful sea and port operations either in the ports of Dubrovnik (in any where cargo for Abruzzo was shipped), on the sailing routes or in the disembark acti-

2. CADETS ON THE DUBROVNIK SAILING SHIPS.

The author states here that cadets as profession and service on deep-sea sailing ships appeared in the middle of the 18th century. Cadetship was most usual in the last eight years in the long life of the Dubrovnik Republic. Some of the cadets became ship-masters in a rather short time (after 2 to 3 years of service), others used to be ship's junior clerks first, and then (after 4 to 7 years) they would become ship-masters, too.