

PRILOG UPOZNAVANJU GUSARENJA NA JADRANU
U 17. STOLJEĆU
(DUBROVNIK I MARCHE IZMEĐU TURSKIH GUSARA)

U organizaciji Deputazione di Storia Patria per le Marche održan je 10. i 11. siječnja 1976. u Senigalliji znanstveni skup na kojem su sudjelovali stručnjaci iz Francuske, Italije i iz Jugoslavije, te predstavnici Ministarstva vanjskih poslova i Ministarstva za kulturu iz Rima, kao i mnogi uzvanici iz znanstvenih i drugih institucija i sveučilišta Macerate i Urbina. Na tom simpoziju podneseno je 17 referata i nekoliko znanstvenih saopćenja. Glavna tema simpozija bila je: Ekonomski i kulturni odnosi između Marche i istočne obale Jadrana od XIII do XIX stoljeća. U radu tog skupa iz Jugoslavije su sudjelovali svojim referatima: A. Cvitanić, I. Voje, F. Gestrin, D. Božić-Buzančić i autor ovog rada. Autor ovog priloga podnio je referat: Markičanski pomorci na brodovima Dubrovačke Republike u 18. i početkom 19. stoljeća. O dubrovačko-mirkičanskim pomorskim i trgovačkim odnosima posebno je bilo govora u referatima: Dubrovnik i Marche u 13. i 14. stoljeću (I. Voje), Ancona — sol iz Paga i dubrovačka mornarica od 14. do 17. stoljeća (J. C. Hocquet) i Jedan trgovac u Anconi u 17. stoljeću — G. Palunci Dubrovčanin (G. Piccinini). Referati, naučna saopćenja, kao i diskusije, bili su zapaženi i pozitivno ocijenjeni u dnevnoj štampi i u stručnim publikacijama.¹

¹ Jedna od ocjena tog skupa, koji ima posebno značenje u historiografiji jugoslavensko-talijanskih odnosa, objavljena je u časopisu »MARCHE OGGI — periodico di ricerca sociale, politica e culturale« — Ancona, Gennaio-Marzo 1976, sadrži (str. 49) — ovaj ulomak: »Nei due giorni di dibattito... non sono emersi motivi apologetici o nostalgici o sciovinistici... Storia delle strutture, storia della società, storia delle idee... liberando le informazioni di ieri dalle incrostazioni della polemica controversista (es. Slavi e Occidentali; Turchi e Cristiani): ...uno dei maggiori risultati del Convegno: La storia del mare Adriatico, per troppo tempo egemonizzata dalle ricerche di carattere veneziano, ha bisogno di essere ancora studiata a lungo e proprio della direzione fornita dal Convegno di Senigallia«.

Zahvaljujući susretljivosti glavnog organizatora tog simpozija, Sergija Anselmija, bilo mi je omogućeno dobiti uvid u sadržaj Općinskog historijskog arhiva u Senigalliji (Archivio storico comunale di Senigallia). Iako je moj boravak u Senigalliji bio prekratak za malo bolje pregledanje tamošnje arhivske zbirke, ipak mi je uspjelo proučiti jednu arhivsku knjigu koja je zaokupila moju pažnju, a to je: RISCATTO DE SCHIAVI iz 17. stoljeća. U tom arhivskom izvoru, koji ima 114 listova, zabilježeno je ono što se poduzimalo za oslobađanje otkupom zarobljenih stanovnika područja Marche — Markičana (a posebno onih iz Senigallije, Iesi, Fana, Macerate, Pesara i Riminija). Njih su otimali brzi i dobro naoružani turski gusarski brodovi,² što su se zalijetali i operirali u vodama i po obalama današnje provincije Marche. Ti turski gusari su uglavnom zarobljavali ribare, seljake, radnike (»huomeni di fatica«),³ pomorce (patrone lađa, kormilare i mornare), a među zarobljencima bilo je i žena i djece. Zarobljenike su odvodili u Ulcinj, u Albaniju, u Santa Mauru (Levkas), pa i u zemlje sjeverne Afrike, a posebno u Tripoli.⁴ Ti turski gusarski brodovi — »galeotte Turchesche« kako ih izvori u Senigalliji nazivaju — harali su i pljačkali ne samo uži obalni pojas, nego su zalazili i u unutrašnjost današnje provincije Marche.⁵

Pored ostalog, nas je posebno zanimalo kojim su vrstama lađa turski gusari operirali u markičanskim vodama. Na jednom mjestu, u navedenoj arhivskoj knjizi, našli smo zabilježeno: »... barca governata dai Turchi...«,⁶ pa nadalje na drugom mjestu: »...fuste turchesche...«, te već spomenute »galeotte Turchesche«.⁷

Galijica (»galeotta«) — sukorabljica, zapravo je bila mala galija; spadala je u vrstu ratnih brodova na vesla, odnosno u red brzih i na moru lakopokretnih plovila s odličnom manevarskom sposobnošću. Kao pomoćno sredstvo za pogon, galijica je

² Posebno o gusarenju i pirateriji vidi: K. Krstić, Gusarski ratovi i piraterija na Jadranu, Enciklopedija Jugoslavije, sv. 3, Zagreb 1958. (637—642); V. Brajković, Gusarstvo i V. Maštrović, Gusarstvo na Jadranskom moru, Pomorska enciklopedija, drugo izdanje, sv. 2, Zagreb 1975. (592—598); A. Strgačić, Upadi osmanskih gusara u predjele zadarskih otoka, Zadarska revija, god. II, 1953. br. 4 str. 195—204; god. III, Zadar 1954. br. 1 str. 44—53; A. Strgačić, Božavljeni zarobili ulcinjsku galeotu, Radovi Instituta JAZU u Zadru, 6—7, Zadar 1960. str. 179—188; S. Anselmi, I corsari nelle acque orientali dello Stato Pontificio (1450—1815), Estratto dal Bollettino del Rotary Club di Pesaro, Aprile-Giugno 1967, Pesaro 1967; Isti, Economia e vita sociale in una regione italiana tra Sette e Ottocento, Urbino 1971. str. 197—220 (I corsari nelle acque marchigiane).

³ ARCHIVIO STORICO COMUNALE DI SENIGALLIA (ASCS), Riscatto de Schiavi, numero 519, f. 86.

⁴ ASCS, Riscatto..., f. 10v, 14, 22 i 23.

⁵ ASCS, Riscatto..., f. 31.

⁶ ASCS, Riscatto..., f. 79.

⁷ ASCS, Riscatto..., f. 94.

imala samo jedno jedro, takozvanog latinskog tipa, postavljeno i po potrebi razapinjano samo na jednom jarbolu. Broj klupa za veslače na galijici nije bio uniformiran, a kretao se uglavnom od 10 do 26. Galijica je bila naoružana lakšom brodskom artiljerijom, a u prvom redu specijalnom vrstom topa pomorsko-brodskog tipa, nazvanog pedrijera. Svaka je pedrijera imala po dva do četiri takozvana »maškula« (barutna komora-zatvarač). Galijicu su upotrebljavali pomorci svih mediteranskih naroda i država. Taj tip ratnog broda vrlo su vješto znali iskoristiti u svojim prepadima turski gusari, a posebno oni sa sjeveroafričkih obala, pa su njihove galicije ostali mediteranski pomorci nazivali »galiotes Barbaresques«. Galijica je zapravo bila mala galijska, a vremenski je bila u upotrebi kad i galijska. Bilo je nekih razlika između galijice »levantine« i one »ponentine«. Galijica Dubrovačke Republike spadala je u red »ponentine« i u 17. stoljeću bila je u sastavu državne-ratne flotile dubrovačke države.⁸

Što se pak fusta tiče, uglavnom se svi autori, koji su pisali o fustama, slažu da je to tip manjeg operativnog ratnog broda. Općenito po obliku, palubi, osnovnoj opremi, jedrom, po organizaciji, smještaju i rasporedu vesala, kao i po nekim drugim pojedinostima, fusta se razlikovala od galijice i od galijske. I manje i veće fuste, kao i galijske, sličile su brodu tipa mediteranskog brigantina (ratnog). Fuste su imale od 10 do 26 klupa za smještaj veslača. Godine 1663, na primjer, šest ulcinjskih fusta imalo je po 18 klupa za veslače.⁹

Od tipova gusarskih brodova, što su operirali u teritorijalnim vodama dubrovačke države, dosta se spominju baš fuste. Tako na primjer, godine 1659. spominju se dvije fuste »di quelli Turchi da Dulcigno«,¹⁰ godine 1660. pojavile su se »fuste corsali« u vodama oko otoka Lastova,¹¹ a iste godine operira i »una fusta de corsari« oko morskog prolaza Vratnika (Olipe, Pelješca i Šipana).¹² Na jednoj turskoj gusarskoj fusti, što je plovila u dubrovačkim teritorijalnim vodama, bili su zarobljenici iz Ferrare i iz Dalmacije.¹³ Je li to bila fusta »de Turchi da Barberia« ili iz Ulcinja —nismo mogli ustanoviti.¹⁴ Godinu dana poslije toga (1661) po dubrovačkom teritorijalnom moru pokušali su obavljati gusarske akcije tri gusarske fuste, ali su ih u njihovim akcijama pljač-

⁸ J. Luetić, Galijica Dubrovačke Republike, Mornarički glasnik, Split 1959. br. 1. str. 53—63.

⁹ G. Stanojević, Jugoslavenske zemlje u mletačko-turskim ratovima XVI—XVIII vijeka, Istorijski institut u Beogradu, Beograd 1970. str. 261.

¹⁰ HISTORIJSKI ARHIV U DUBROVNIKU (HAD), Lettere e commissioni di Ponente, sv. 22, f. 207; A. Strgačić, Upadi..., Zadarska revija, 1953. br. 4 str. 202 i 204, donosi da su isto tako u 17. stoljeću te fuste upadale i pljačkale zadarske otoke, a na drugom mjestu donosi da su 1659. oko Zadra operirale »alcune galeotte di Dulcigno e Sta Maura«.

¹¹ HAD. Let. e com. di Ponente, sv. 23, f. 29.

¹² HAD. Let. e com. di Ponente, sv. 23, f. 73 i 73v.

¹³ HAD. Let. e com. di Ponente, sv. 23, f. 78v.

kanja onemogućila dva dubrovačka ratna brigantina, što su se s njima sukobila i na njih ispalila nekoliko topovskih hitaca iz pedrijera.¹⁵

Fuste se spominju već u 13. stoljeću, a bile su u djelotvornoj uporabi i u 17. stoljeću. Pantero Pantera, jedan od onovremenih najpoznatijih autora koji je opisivao mediteranske ratne brodove, u svojoj knjizi *L'Armata Navale* (Rim 1614) daje ovakav poredak malih ratnih plovnih jedinica: galijica, pa fusta, a na trećem mjestu stavlja brigantin. Inače, fusta je bila plovni objekt tipične »niskogradnje«, ali dosta dug brod, te je bila vrlo brza ratna lađa na vesla s jednim jedrom latinskog tipa. Bila je manja od galiije, ali je sličila galijici. Fusta je bila naoružana poput galiije, a što se tiče veličine-mogla je biti duga i do stotinu »nogu«, to jest 34,74 metra.¹⁶

Dakle, turske fuste i galijice zarobljavale su stanovnike Marche i odvodile ih u zarobljeništvo.

A sad dolaze one vijesti koje su naročito zaokupile moju pažnju. U akcijama oslobađanja zarobljenih stanovnika s područja Marche — otkupom — vidno mjesto, kao glavni pokretači i posrednici, zauzimali su Dubrovčani, i to Dubrovčani sa stalnim ili povremenim boravkom u Anconi, kao i Dubrovčani u Dubrovniku, te oni Dubrovčani koji su baš zbog tih akcija posebno odlazili u Anconu. To su, npr., bili: Diodono Bosdari i Luko Storani, koji su stalno živjeli i vrlo aktivno trgovački djelovali u Anconi, te Đunjo Sorgo-Sorkočević, Gusti Tudisi-Tudzicić (povremeno boravili i u Anconi), Miho Sorgo-Sorkočević, Franica Zamagna, Frano Bobali-Bobaljević, Luko Zamagna, Niko Basegli-Basiljević i Marin Bonda u Dubrovniku, a što smo utvrdili u arhivskom izvoru u Senigalliji.¹⁷

Vijesti o zauzimanju Dubrovčana oko oslobađanja stanovnika Marche, otkupom, iz gusarsko-turskog zarobljeništva, što smo ih pronašli u izvorima Komunalnog arhiva u Senigalliji, potvrdili smo i dopunili novim vijestima iz arhivskih izvora Historijskog arhiva u Dubrovniku. Početkom 1659. godine u dubrovačkim lazaretima na Pločama nalazili su se u kontumaciji-karanteni: braća Anibali, Giacomo Ferro, braća Agostini, Antonio Jacobi, Pietro Natalin, Demetrio Bartolomai, Giovanni Viccarelli, pa Manati, Castellini, Chiodi i drugi, svi iz Senigallije. Oni su u Dubrovnik

¹⁴ HAD. Let. e com. di Ponente, sv. 23, f. 29v.

¹⁵ HAD. Let. e com. di Ponente, sv. 23, f. 186.

¹⁶ Ardelio della Bella, *Dizionario Italiano-Ilirico*, Dubrovnik 1785.

A. Jal, *Glossaire Nautique*, Paris 1848.

Sergent-Strambio-Tassi, *Grand dictionnaire Français-Italien*, Milano.

E. L. Bloomster, *Sailing and small Craft down the Ages*, Annapolis, Maryland 1940. Bloomster nedokumentirano zaključuje da je fusta najstariji »talijanski« tip broda. Z. Herkov, *Mjere Hrvatskog primorja*, Rijeka 1971. *Dizionario Garzanti della lingua Italiana*, X izdanje, Milano 1972.

¹⁷ ASCS, *Riscatto...*, f. 11v, 16, 20, 23, 32, 36, 59, 68v, 74, 91 i 99.

stigli iz Ulcinja, gdje su se nalazili u turskom zarobljeništvu. U vezi s različitim predradnjama, organizacijom oslobađanja otkupom, te prijevozom oslobođenih itd., bila su angažirana novčana sredstva u iznosu od 2658 reala-škuda.

Mnogo je Dubrovčana i Markiđana sudjelovalo u tim poslovima, a u dubrovačkim arhivskim izvorima najviše se spominju slijedeći: Dubrovčanin Luko Storani iz Ancone, Gusti F. Tudizić, Đunjo M. Sorkočević, Frano Malitija i Jako Kraljić iz Dubrovnika. Te markiđanske zarobljenike (iz Senigallije) preuzimao je Giovanni Castellini iz Ancone. Po zarobljenike u Ulcinj išlo se preko Budve, a u Budvi se zadržavalo preko dva mjeseca, što je povećavalo troškove otkupa.¹⁸

Dvije godine nakon oslobađanja tih zarobljenika, 10. II 1661. godine, iz Dubrovnika odlazi u Ulcinj patrolni zapovjednik broda Frano Malitija sa svojim jedrenjakom i nosi sobom 1000 mletačkih cekina za oslobađanje-otkup nove grupe markiđanskih robova iz turskog zarobljeničtva. Prema uputstvima Bonaventure Grisgonija iz Riminija, koji je također bio u tom zarobljeničtvu, Jero Gozze-Gučetić (iz Dubrovnika) predava patrolni zapovjedniku broda Franu Malitiji taj novac, namijenjen za otkup Grisgonija i njegovih drugova. Oslobođene Markiđane je patrolni Malitija prevezio svojim brodom u Dubrovnik. Frano Malitija je, inače, stalno živio u Cavtatu, a na njegovom brodu bila su uposlena još tri člana brodske posade. Kao svjedok tih događaja pojavljuje se Đuro Maričić iz Rijeke.

Oslobođeni tursko-gusarskog zarobljeničtva, ti su stanovnici današnje provincije Marche upadali u dužničke odnose. Naime, utrošeni novac oko njihova otkupa-oslobađanja iz turskog zarobljeničtva morao se vraćati; a ti zarobljenici nisu mogli imati tako mnogo novaca za otkup, jer su bili radnici, seljaci-kmetovi, ribari i mornari. Ti bivši tursko-gusarski zarobljenici, sada dužnički podliježnici, nadoknađivali su za njih uloženi novac svojim najamnim radom — uglavnom ribarenjem.¹⁹ Istu sudbinu doživljavali su i naši ljudi koji su upadali u tursko-gusarsko zarobljeničtvo.²⁰

Prema arhivskim izvorima u Senigalliji i u Dubrovniku, te akcije otkupa su se odigravale u vremenskom razdoblju od početka 1658. do proljeća 1662. godine. To je bilo razdoblje žestokih i vrlo intenzivnih upada gusarskih brodova u Jadransko more, pa ni Dubrovačka Republika nije bila pošteđena tih gusarskih nartaja i pljački. Dosta potvrda u arhivskim izvorima Historijskog arhiva u Dubrovniku svjedoči o gusarskim akcijama izvršenim u teritorijalnim vodama, po obalnom i otočkom pojasu, kao i po unutrašnjosti teritorija dubrovačke države. Za dokazivanje ove

¹⁸ HAD. Diversa de Foris, sv. 92, f. 21v — 23.

¹⁹ HAD. Diversa de Foris, sv. 95, f. 122 — 124.

²⁰ A. Strgačić, Upadi ..., Zadarska revija, III, 1954. str. 53.

tvrdnje koristili smo, uz neke druge izvore, ponajviše jednu seriju arhivskih izvora: odluke Consilium Rogatoruma. To nam je dovoljno za ilustraciju gusarenja po Jadranu u vremenskom razdoblju od 1645. do 1665. godine.

U ovom se razdoblju gusarskim akcijama («Corsali«, «Pyrati« — kako smo ih našli zabilježene u tom izvoru), na dubrovačkom teritoriju pridružuju i hajduci («Hayduci« — kako smo ih našli zabilježene u izvorima).

Zbog upada različitih gusarskih brodova na dubrovački teritorij 1645, 1646, 1647, 1648, 1649, 1650, 1652, 1654, 1655, 1656, 1658, 1659. i 1660. godine, vlada Dubrovačke Republike solidno oprema i posebno naoružava svoju ratnu-državnu flotilu, te je prema potrebi upućuje na (od gusara i hajduka) ugrožena mjesta i područja, a posebno: oko Lastova, Mljeta, Stona, Oboda, Cavtata, Vratnika (Šipana-Olive), Brsečina, Župe Dubrovačke, Rijeke Dubrovačke itd.²¹ Osim toga, a sigurno zbog velike opasnosti i ozbiljnosti tih događaja, vlada dubrovačke države, želeći spriječiti učestalost gusarskih upada i što efikasnije i bolje obraniti svoj teritorij i svoje trgovačko brodovlje, poduzima i druge mjere i akcije: gradi nove ratne brodove, te usavršava organizaciju svoje ratne-državne flotile; godine 1645. imenuje za zapovjednika te flotile iskusnog Stjepana Gundulića;²² 1654. imenuje drugog zapovjednika Bara Bobanovića, a to čini i 1655. godine imenujući na tu dužnost Marka Bondu. Godine 1660. komandant flotile je kapetan Marin Mažibradić.²³

²¹ HAD. Consilium Rogatorum, sv. 99, f. 26, 28, 31, 98v, 117v, 150, 167v, i 184; Sv. 100, f. 7v, 103, 114 i 124; Sv. 101, f. 29, 45v, 47, 54v, 55, 65, 66, 178v, 190 i 192v; Sv. 102, f. 104v, 105, 105v, 106, 107v, 110, 117, 122 i 162; Sv. 104, f. 4, 104 i 203—204; Sv. 105, f. 4, 8, 99, 109v, 127v, 131, 139, 145 i 159; Sv. 106, f. 26, 27 i 182v; Sv. 107, f. 223; Sv. 108, f. 170, 171v i 186; Sv. 109, f. 34, 199, 200 i 203.

U vezi s gusarstvom po dubrovačkim teritorijalnim vodama, kao i o opremi dubrovačke državne ratne mornarice u 17. stoljeću, vidi pored ostalog i ove radove: J. Luetić, Brodovlje Dubrovačke Republike 17. stoljeća, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knjiga 3, Dubrovnik 1964. str. 59, 105, 106, 107, 111, 113, 131, 135, 137, 149 i 151; J. Luetić, Galijica Dubrovačke Republike, o. c.; J. Luetić, Ormanica — naš tip ratnog broda, Vojnopomorski ogleđi, Vojnopomorski muzej, Split, sv. 1, 1966; J. Luetić, Iz djelatnosti dubrovačkih slikara na brodovima XVI—XVII stoljeća, Moćnosti, br. 3, Split 1959.

O hajdukovanju po dubrovačkoj teritoriji dosta je pisao B. Desnica, Istorija kotorskih uskoka (I—II), Beograd 1950—1951. O gusarstvu i o hajdukovanju govori se i u već citiranom radu G. Stanojevića.

O hajducima i njihovim akcijama od 1667. do 1670. po dubrovačkom teritoriju vidi i: R. Samardžić, Borba Dubrovnika za opstanak posle velikog zemljotresa 1667. godine, arhivska građa (1667—1670), SANU, Beograd 1960. (na više mjesta).

²² HAD. Cons. Rog., sv. 99, f. 25 i 26.; Sv. 105, f. 127v; J. Luetić, S. Gundulić, Pomorska enciklopedija, Zagreb 1975.

²³ HAD. Cons. Rog., sv. 105, f. 119v.

Gusarskim ratnim brodovima (uglavnom galijicama, fustama i brigantinima) suprotstavljali su se ratni brodovi dubrovačke države (pretežno brigantini, galijice, filjuge i ormanice). Filjuga, brod trgovačkih mediteranskih mornarica, bila je u sastavu dubrovačke trgovačke mornarice. Kako smo o tome već pisali, Dubrovčani su — kao i drugi naši pomorci — taj tip broda u svakodnevnom govoru nazivali filjuga, dok se u ovom razmatranom razdoblju u službenim spisima (koji su pisani na talijanskom ili latinskom jeziku) taj tip broda često nazivao filuga, a ne feluca ili felucca.²⁴

Filjuge, posebno one »ratno opremljene«, bile su u 17. stoljeću stalno u sastavu ratne državne flotile Dubrovačke Republike. Kao ratni brod, filjuga je bila manji flotni plovni objekt, koji se pokretao veslima i jedrima. Inače, filjuga je po svojoj konstrukciji i po svom postanku spadala u red galija s jednim ili s dva jarbola. U oba slučaja jarboli su bili nešto nagnuti prema naprijed (pramcu), a na njima su se razapinjala velika trouglasta jedra. Filjuge su bile veličine do dvadesetak metara dužine, četiri metra širine, do dva metra visine i s oko četrdesetak tona nosivosti. Neke su filjuge bile sasvim pokrivene palubom, ali ih je bilo (onih malenih) i s djelomično pokrivenom palubom.

Zbog svoje vitke linije filjuga je bila vrlo brz brod, jer je imala sve značajke galijice. Kao tip dubrovačkog ratnog državnog broda filjuga se pokretala sa 6 do 20 vesala, ali su joj kao pomoćno sredstvo za pogon služila i jedra.²⁵

O ormanici, drugom tipu državnog ratnog broda iz sastava državne ratne flotile Dubrovačke Republike 17. stoljeća, dosad se malo zna.

Ormanica, vrsta naoružanog broda tipičnog za našu obalu, upotrebljavala se — uzduž naše istočnojadranske obale od Risna pa sve do Istre — od 15. do 18. stoljeća. Naročito se uspješno i vrlo djelotvorno iskorištavala u doba čestih gusarskih prepada na našu obalu. Naši su je primorci i pomorci upotrebljavali kao svoj gusarski brod u obrani svog mora i svojih obala.

²⁴ HAD. Lettere e commissioni di Ponente, sv. 22, f. 8, 17, 64, 98, 105 i 206.

²⁵ J. Luetić, Filjuga..., Anali Centra za znanstveni rad (Historijski odjel) JAZU u Dubrovniku, XIII—XIV, Dubrovnik 1976.

O angažiranosti filjuge u sklopu državne ratne flotile Dubrovačke Republike kao »ratnog« tipa broda evo još nekih novih arhivskih potvrda: da je filjuga ipak bila manja »ratna« lađa u dubrovačkoj državi vidi se i po tome kako su Dubrovčani razvrstavali te tipove brodova: »... barche lunghe, filughe, caichi...«, pa: »... ormanizzas et fellugas...«, HAD. Cons. Rog. sv. 92, f. 50; Sv. 95, f. 211. U 1653. godini u vezi te vrste filjuga našli smo zabilježeno ovako: »... felugam publici bene armata...«, HAD. Cons. Rog. sv. 104, f. 156 i 192v.

Bila je u sastavu ratne državne mornarice Dubrovačke Republike u 17. stoljeću kao izrazito izviđački i patrolni brod.²⁶ Za neko vrijeme, u prvoj polovici 17. stoljeća, dubrovačka ormanica je stajala na čelu dijela dubrovačke državne ratne flotile, koja je pod zapovjedništvom kapetana Cvita Soklinovića vrlo uspješno obavljala pomorsko-oružane (ratne) operacije protiv učestalih gusarskih prepada u teritorijalnim vodama dubrovačke države.

Ormanica je imala samo jedan jarbol na kojemu se, prema potrebi, razapinjalo takozvano o glavno jedro. Po svemu se čini da sve ormanice nisu imale čvrstu palubu preko cijelog trupa broda u klasičnom smislu, već su bile djelomično pokrivene stalnom čvrstom palubom. Klupe za veslače na ormanici bile su postavljene na način kako se to i danas radi na našim manjim, »drvenim« brodogradilištima pri izradi manjih drvenih lađa, leuta ili običnih čamaca i pasara.

Manja ormanica u dubrovačkoj državnoj flotili imala je obično po dvanaest veslača, a bila je naoružana lakim vatrenim oružjem i obično jednim brodskim topom — pedrijerom (s dva do četiri maškula) — što se postavljao na pramac broda. I veslači i borci, koji su bili ukrcani na ormanici, za pojedine akcije bili su naoružani puškama i sabljama.²⁷

Osim svih tih naprijed nabrojanih poduzetih mjera, vlada na- ređuje dubrovačkim trgovačkim jedrenjacima da se dodatno na- oružaju za obranu od gusarskih i hajdučkih napada.²⁸ Tim zaključkom dubrovačke vlade poimence se propisuje naoružanje i oprema brodova, što je obvezivalo kapetane, njihove zapovjednike (i u isto vrijeme i suvlasnike brodova). U toj se odredbi kaže da jedrenjak kapetana Jaka Bonfiola treba imati (nositi) četiri pedrijere, deset pušaka, a od »hladnog oružja« deset kopalja — »spontona« i jedanaest sablji, te mora brojiti najmanje jedanaest članova brod-

²⁶ Da je to zaista bio »ratni« tip broda ilustrira nam i ovaj detalj iz odluke Vijeća umoljenih Dubrovačke Republike (od 4. VI 1624. godine) »...odred od 30 vojnika sa ormanice, uključujući u taj broj kapetana broda i kormilara, bit će u službi na straži kao i drugi vojnici...«; na dalje: »...110 vojnika garnizona (dubrovačkog) i 30 vojnika sa ormanice ne smiju služiti u privatnoj službi...«, J. Luetić, *Brodovlje Dubrovačke Republike 17. stoljeća*, Dubrovnik 1964, str. 114—115.

²⁷ J. Luetić, *Ormanica — naš tip ratnog broda*, Vojnopomorski ogledi Vojnopomorskog muzeja, sv. 1, Split 1966.

O dubrovačkim ormanicama govori se u arhivskim izvorima na više mjesta, a posebno: godine 1631. dubrovačka vlada odobrava i isplaćuje za gradnju nove ormanice iznos od 265 cekina, HAD. Cons. Rog. sv. 92, f. 274; godine 1638. upotrebljava se dubrovačka ormanica »pro custodia Civitatis«, HAD. Cons. Rog. sv. 95, f. 211.; Dvije ormanice se nalaze smještene u Arsenalu »na Peskariji«. U potjeru za piratima Dubrovčani upućuju dvije dobro naoružane ormanice u Rijeku Dubrovačku. HAD. Cons. Rog., sv. 100, f. 103 (1647). Nadalje, o aktivnostima ormanica do 1650. godine ima i drugih vijesti u ovim izvorima: HAD. Cons. Rog. sv. 93, f. 103; Sv. 94, f. 217; Sv. 99, f. 165v; Sv. 102, f. 105 i 122.

²⁸ HAD. Cons. Rog. sv. 99, f. 31—32.

ske posade; što se tiče municije, mora imati komplet od dvadeset (pripremljenih) topovskih hitaca i po deset (već pripremljenih) kompletnih hitaca za svaku pušku. Isto tako i na isti način treba da su oružjem i municijom opskrbljeni brodovi kapetana Jaka Habe, pa kapetana Stjepana Dubca, kapetana Marka i kapetana Luke Orebića, te jedrenjak kapetana Cvita Nikolina; brod kapetana Ruskovića s dvije pedrijere, osam pušaka itd., kao i jedrenjak kapetana Ogrizovića. Trapajevićev trgovački jedrenjak trebao se naoružati kao i Fiskovićev brod s po pet pedrijera, četrnaest pušaka itd.; dok se jedrenjak kapetana Nikole Flori treba opskrbiti naoružanjem kao brodovi kapetana Luke Ljubakovića, kapetana N. Frančkovića, kapetana Vicka Šilojevića, kapetana Iva Bulinovića, kapetana Hanze i kapetana Milića, to jest svaki s po šest pedrijera, petnaest pušaka, petnaest kopalja — »spontona« i po petnaest sablji, te da svaki taj jedrenjak treba imati najmanje po šesnaest članova brodske momčadi. Šaletovićev mali jedrenjak trebao se naoružati na isti način kao i tartana kapetana Marića.²⁹

Uz sve te mjere, poduzete na moru godine 1646, Senat Dubrovačke Republike, zbog općih ratnih prilika, posebno organizira svoju kopnenu vojsku od »15 Compagnia di soldati« na cijelom dubrovačkim teritoriju, a u sastavu svake te kompanije bilo je po dvijestotine vojnika s kapetanom i narednikom na čelu.³⁰

²⁹ O tim dubrovačkim kapetanima i o tim dubrovačkim trgovačkim jedrenjacima (kamo su putovali, što su prevažali, njihove pomorske udese, pa veličinu broda i tipove tih jedrenjaka itd.) vidi: J. Luetić, *Brodovlje...*, o. c., str. 33—36, 76—77, 81, 86—88, 90 i na drugim mjestima.

³⁰ HAD. Cons. Rog. sv. 99, f. 98v—100. Odluka Senata o formiranju te vojne organizacije od 3000 vojnika bila je u stvari proglas potpune mobilizacije (usporedi li se taj broj mobiliziranih vojnika s ukupnim brojem stanovništva Dubrovačke Republike). Prema popisu stanovništva iz 1673/74. (poslije velikog potresa 1667. u kojem je najviše nastradalo gradsko stanovništvo), bez grada Dubrovnika, Stona, Lastova i Mljeta, utvrđeno je u popisnim mjestima ukupno 19.272 stanovnika (o tome popisu piše Z. Šundrica u *Arhivskom vjesniku II*, Zagreb 1959. str. 419—456). Šundrica je procijenio da je tada Dubrovačka Republika brojila ukupno 22.151 stanovnika. Smatramo da je popis iz 1673/74. dubrovačkoj vladi trebao zbog nove mobilizacije. A zašto su iz popisa isključeni grad Dubrovnik, Ston, Lastovo i Mljet? Kako se iz ovog našeg rada razabire, Lastovo i Mljet su uspješno branili brodovi dubrovačke državne-ratne mornarice, na kojima su redovno bili ukrcani i vojnici (»mornarička pješadija«), a utvrđenja Dubrovnika i Stona bila su stalno fortifikacijski osposobljena za obranu — pa im za ta mjesta nije bilo potrebno imati točan broj stanovnika za mobilizaciju. Godine 1673. kao i 1645. najugroženija dubrovačka područja bila su Konavle i Dubrovačko primorje, pa je zbog toga dubrovačkoj vladi bilo potrebno imati popis stanovništva po spolu i po teritorijalnoj raspodjeli, a za popisne jedinice Pridvorja i Lisac još i posebno popis i po starosti stanovništva — onog stanovništva koje je bilo sposobno »nositi oružje«.

Šesnaest godina poslije toga (1662), kada su Dubrovčani došli da se turska vojska priprema za pokret i da se okuplja uz pogranična područja Hercegovine, vlada dubrovačke države daje uputstva svome senatoru Zamagni da ide u Konavle i određuje da se u to područje Dubrovačke Republike pošalje još novih tristotine pušaka, tisuću arkebuza, 84 helebarda, 1500 zrna-kugli za arkebuze, 425 libara puščanog praha itd. Slično tome, oružje se šalje i u Župu Dubrovačku i u Primorje.³¹ Što je sve u 17. stoljeću poduzimano i ostvareno oko fortifikacijskog usavršavanja, dograđivanja, popravljivanja, dotjerivanja i osuvremenjivanja utvrđenja i utvrda grada (i luke) Dubrovnika, najiscrpnije je pisao L. Beritić.³²

I pored svih tih značajnih mjera i akcija, izvršenih priprema, boljeg naoružavanja dubrovačkih trgovačkih jedrenjaka, stalno pripremljene i dobro organizirane državne ratne flotile itd., a sve u cilju što bolje sigurnosti i obrane od gusarskih napada, ipak su različiti gusari (bili to oni »turski« ili gusari »ponentini« i ostali) upadali na teritorij dubrovačke države, nanoseći mnoge štete, pa i paleći lađe. Odvodili su u zarobljeništvo dubrovačke državljane i to u Albaniju, u Santa Mauru (Levkas) i u zemlje sjeverne Afrike — isto tako kao što su odvodili i stanovnike s područja današnje provincije Marche. Vjerojatno su to, i ovamo i tamo, činili isti gusari.

U vremenu od 1650. do 1658. godine, dakle u razdoblju koje je prethodilo onom u kojem su Dubrovčani imali glavnu posredničku ulogu u oslobađanju markidanskih zarobljenika od turskog zarobljeništva, vlada Dubrovačke Republike ulaže mnoge napore i izdaje novčana sredstva za oslobađanje svojih zarobljenika, koje su turski gusari odveli sobom u Albaniju i u Santa Mauru. U tim akcijama oslobađanja otkupom dubrovačkih zarobljenika aktivno sudjeluju, pored ostalih, i ovi: Luko Petrović, Nikola Petko,³³ Jusuf Begović³⁴ i drugi, a Marin Popović ide u Santa Mauru tamošnjem Beju i nosi sobom novac za otkup-oslobađanje dubro-

³¹ HAD. Lettere e commissioni di Ponente, sv. 23, f. 251—262v.

Koliko su bili u 17. stoljeću uposleni »državni« radnici i majstori za izradu puščanog praha (zbog nadošlih potreba) ilustriraju nam arhivske vijesti o tim majstorima: HAD. Cons. Rog. sv. 101, f. 84v iz 1648. godine; Sv. 103, f. 55v iz 1651; Sv. 104, f. 96 iz 1652; Sv. 106, f. 193 iz 1656. — te je godine taj majstor primao četiri dukata mjesečne plaće — Sv. 107, f. 213 iz 1657; Sv. 108, f. 164v; Sv. 110, f. 245. Nešto o tome ima i u citiranom radu L. Beritića.

³² L. Beritić, Utvrđenja grada Dubrovnika, JAZU, Zagreb 1955, str. 160—198.

³³ HAD. Cons. Rog. sv. 105, f. 127v i 145; Sv. 108, f. 170; Sv. 109, f. 34 i 199.

³⁴ HAD. Cons. Rog. sv. 108, f. 170.

vačkih robova.³⁵ O svemu tome imamo potvrdu i u jednom drugom izvoru, to jest u pismu dubrovačke vlade upućenom F. Tomasiju, dubrovačkom konzulu u Anconi. U tom pismu dubrovačka vlada obavještava Tomasija kako su turski gusari zarobili neke Dubrovčane i odveli ih u Ulcinj, te da su sada već oslobođeni otkupom.³⁶ S tim iskustvom i već stečenom praksom u oslobađanju svojih zarobljenika otkupom, logično je da su Dubrovčani mogli pružiti najbolju nadu za uspjeh u akcijama oslobađanja i markidanskih zarobljenika iz tursko-gusarskog zarobljeništva. Zbog svog tributarno diplomatskog položaja i veza s Carigradom, Dubrovčani su se direktno obraćali i od Sultana dobijali berata-zastitu za »oslobađanje dubrovačkih podanika iz ropstva«.³⁷ Ali, treba spomenuti i naglasiti i ovo: najprijateljskije i uzajamno vrlo korisne već višestoljetne stalne i neprekidne veze i odlični odnosi između stanovnika dubrovačke države i Ancone i ostalih mjesta Marche³⁸ pružali su, zasigurno, punu garanciju u uspjeh tim dubrovačkim akcijama. A taj posao, koji su Dubrovčani obav-

³⁵ HAD. Cons. Rog. sv. 109, f. 199.

O otkupu-oslobađanju dubrovačkih zarobljenika (1667—1670) u Ulcinju i Tunisu vidi: R. Samardžić, o. c. str. 223, 340 i 341.

³⁶ HAD. Lettere e commissioni di Ponente, sv. 22, f. 145v.

³⁷ D. Lukač-Bojanić, M. Čelebija pisar carskog divana i dubrovačke knjige divanskog arhiva, Prilozi za orijentalnu filologiju XXII—XXIII 1972—1973, Sarajevo 1976. str. 72.

³⁸ Pored ostalih, o tim vezama i odnosima posebno su pisali: S. Anselmi, Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento — un momento..., Atti e Memorie, serie VIII, vol. VI, 1968—1969, Ancona 1969. T. Popović, Trgovački odnosi Dubrovnika i Ankone u drugoj polovici XVI stoljeća, Zbornik Filozofskog fakulteta Beograd, knjiga XI — 1, Beograd 1970. I. Mitić, O dubrovačkom konzulatu i trgovini u Anconi, Pomorski zbornik Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, knjiga 8, Zadar 1970. J. Delumeau, Un ponte fra Oriente e Occidente: Ancona nel Cinquecento, Quaderni storici, 13, Ancona 1970. V. Ivančević, Dubrovčani na sajmu u Senigalliji u 18. stoljeću, RAD Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu, Zagreb 1969. V. Ivančević, Osvrt na pomorske i trgovačko-kulturne veze Dubrovačke Republike s Ankonom u 18. i 19. stoljeću, časopis Dubrovnik, br. 1, Dubrovnik 1969.

Neki se autori samo tek dotiču tih veza, tako na primjer V. Vinaver, Pregled istorije novca u jugoslavenskim zemljama XVI—XVIII vek, Istorijski institut, Beograd 1970. str. 231. navodi: »Od 1623—1629. isplovilo je (iz Dubrovnika) 195 brodova od čega za Ankonu 143 (73%); ukupno je na ovim linijama (za Ankonu i Veneciju) tada saobraćalo oko 35 brodova«. O intenzitetu, stalnosti i sigurnosti pomorsko-trgovačkih veza na relaciji Dubrovnik — Ancona — Senigallija — Dubrovnik, a što dosad nije u literaturi bilo poznato, najslikovitije nam dokazuju arhivski izvori, a iz tih izvora dio zaključka iz 1660. godine: »...e sicura occasione di passar il mare partendo (da Ragusa) tanti Patacci e Navi verso Ancona...«; HAD. Diversa de Foris, sv. 94, f. 205. Na toj pomorsko-trgovačkoj ruti u 17. stoljeću pojavljuju se, pored mnogih drugih, ovi kapetani i ovi trgovački brodovi: pulaka »Sv. Ana« (u poslu prijevoza na tome brodu pojavljuju se pored mnogih drugih i V. Michaeli i Armando Bremon), HAD. Div. Foris, sv. 94, f. 130v; markidanski trgovački jedrenjak imenom »La Madonna della Pace« doprema iz Ancone u Dubrovnik žitarice. Od dubrovačkih kapetana najčešće i najviše se pojavljuju u tim odnosima kapetan Jako

ljali, bio je naporan i vrlo odgovoran. Uostalom, tu se radilo o sudbinama markidanskih stanovnika: o nekoliko stotina najsposob-

Bonfiol, kapetan Mato Ogrizić, kapetan Marko Spizza, kapetan Stijepo i kapetan Pero Dubac, kapetan Mato Saletović, kapetan Mato Cvjetković, kapetan Luka Franković, kapetan Mato Fisković, kapetan Ivo Rusko, pa brod brodovlasnika Miha Boškovića, zapovjednik broda — patrun Vicko Lovrov iz Kobaša kod Stona sa svojom tartanom itd. Godine 1661. kapetan Giovanni Vernetta, nakon što je doplovio iz Ancone i Senigallije u Gruž, dnevno je isplaćivao deset škuda za uzdržavanje broda i brodske posade. U tom prijevozu trgovačkih dobara u Anconu i iz Ancone u Dubrovnik sudjelovali su također i mletački, pa bokeljski i engleski trgovački jedrenjaci.

Što se tiče trgovačko-novčano-kreditne i drugih vrsta markidansko dubrovačke suradnje, spominjemo samo neke najvažnije nosioce tih poslova: godine 1628. Giovanni Palunci-Palunko-Palunković (Dubrovčanin) poznati veletrgovac u Anconi, Nicolo Aspri iz Pesara (1637) se sa svojom obitelji preseljava u Dubrovnik gdje dobija stalni boravak i dozvolu-privilegij za rad u trajanju od deset godina; godine 1657. se spominje Francesco Antonelli iz Ascolija s nekim drugim poslom u Dubrovniku, a ne trgovačkim; Felice Bonaccorsi je »pictore« u Dubrovniku; pa Hipolito Belli, Claudio Felice, Marco Batacci itd. svi iz Ancone — žive i rade u Dubrovniku. Osim toga, u našem arhivskom istraživanju uspjeli smo doznati još drugi niz dodira i suradnje kao na primjer: mnogi židovski trgovci iz Ancone, a posebno M. Naver, R. Coen, te Salomon i Izrael Maestro, posluju s Dubrovčanima.

Od Dubrovčana koji trguju u Anconi, ili koji su usko trgovački surađivali s Anconom, spominjemo ove: Diodono Bosdari (stalno nastanjen i preseljen u Anconi), P. Rogacci, G. Giorgi-Đorđić, A. Tudizić, J. Natali, M. Nikolić, P. Matić, M. Basegli-Basiljević, M. Gundulić, M. Sorigo-Sorkočević, L. Pucić, M. Gabrijeli.

HAD. Cons. Rog. sv. 91, f. 58v; Sv. 92, f. 21, 210 i 217; Sv. 94, f. 68, 130, 154, 205, 270 i 271; Sv. 95, f. 19v—21, 108, 115, 136, 140—143, 185v i 257; Sv. 96, f. 2—6, 24, 44v—46v; Sv. 97, f. 36 i 85; Sv. 99, f. 178 i 190v; Sv. 101, f. 43; Sv. 102, f. 48; Sv. 107, f. 56, 60v, 165v i 169; Sv. 108, f. 99, 112 i 131.

HAD. Assemblee — Consulat Maris, sv. 4, f. 11v.

HAD. Diversa de Foris, sv. 92, f. 21, 210v i 217; Sv. 94, f. 68, 69, 130v i 205; Sv. 95, f. 95, 136, 140, 143, 185v; Sv. 96, f. 44, 46v i 117.

Lettere e commissioni di Ponente, sv. 22, f. 6, 14, 17v, 19v, 25, 44, 56, 104, 107, 120, 160—198, 202, 247, 251 i 262; Sv. 23, f. 3, 55v, 56, 95, 96, 128v i 217.

Giovanni Giorgi iz Fana je graditelj inženjer u Dubrovniku, gdje popravlja i izgrađuje dubrovačke utvrde. Umro je u Dubrovniku 1671. godine: L. Beritić, o. c. str. 194.

O drugim brojnim plovidbenim zadacima trgovačkih jedrenjaka na liniji Dubrovnik — Ancona — Senigallija i obratno u 17. stoljeću vidi: J. Luetić, Brodovlje . . ., o. c. str. 85—95. Na osnovi toga rada i ovog novog priloga zaključujemo: od 1642. do 1660. godine na tim trgovačko-plovidbenim zadacima prosječno je bilo uposljeno u stalnoj plovidbi najmanje dvanaest osiguranih dubrovačkih brodova godišnje, ovih tipova jedrenjaka: galijuna, patača, filjuga, fregata, gripova, tartana, tartanela i vašela. Koliko je bilo onih drugih (neosiguranih) brodova, uposlenih na toj liniji, zasad nam još nije poznato. Članovi brodskih posada tih brodova bili su glavni nosioci markidansko-dubrovačkih veza. Oni su bili najvažnija okosnica tako odličnih pomorsko-trgovačkih i drugih dubrovačko-markidanskih odnosa. Da nije bilo tako dobro ustrojeno i organizirano dubrovačko brodarstvo i pomorstvo, ne bi se ni tako dobro bili razvijali ti odnosi.

O vezama i odnosima Ancone i Dubrovnika, u vrijeme i neposredno nakon velike trešnje 1667. godine u Dubrovniku, vidi: R. Samardžić, o. c. na više mjesta.

njih muškaraca, ali i žena i djece. U tim dubrovačkim akcijama oko oslobađanja markičanskih zarobljenika rezultati nisu izostali. Uglavnom svi oslobođeni markičanski zarobljenici dolazili su slobodni u Dubrovnik, gdje su u dubrovačkom lazaretu izdržavali kontumacij-karantenu, pa onda nastavljali put svojim domovima u Anconu, Senigalliju, Fano, Pesaro, Rimini, Maceratu, Iesi itd.³⁹ Za otkup tih markičanskih zarobljenika novac se iz Senigallije slao, preko Diodona Bosdarija u Anconi, ponajviše Đunju Sorgu-Sorkočeviću u Dubrovnik,⁴⁰ pa Gustiju Tudiziću, koji je u vezi s tim poslovima odlazio iz Dubrovnika u Anconu.⁴¹ Isto tako, oko oslobađanja markičanskih zarobljenika bio je angažiran i Luko Storani, dubrovački trgovac, stalno nastanjen u Anconi.⁴² Nekoliko tisuća škuda bilo je isplaćeno turskim gusarima za otkup markičanskih robova.⁴³

Zahvaljujući već objavljenim radovima Popovića, Anselnija, Mitića, Delumeaua, Ivančevića i drugih, što smo ih u ovoj radnji citirali, dosad smo znali podosta o pomorsko-trgovačkim vezama, o trgovcima, trgovini, brodovima i njihovim pomorsko-lučkim operacijama u Dubrovniku, Anconi, Senigalliji itd., kao i o drugim markičansko-dubrovačkim dobrim odnosima, ali nismo znali o ovim, u ovom radu iznijetim, odnosima i dakako korisnim vezama. Eto i ovaj primjer suradnje u tim humanim akcijama oslobađanja zarobljenih seljaka, radnika, ribara, pomoraca i drugih stanovnika Ancone, Fana, Senigallije, Riminija i ostalih mjesta Marche jedan je novi kamenčić u tom divnom mozaiku odnosa, koji potvrđuje, dopunjuje i ilustrira svestranost dubrovačko-markičanskih višestoljetnih veza. Iako je to samo malen dio u dubrovačko-markičanskim dodirima, ipak je bio vrijedan naše povijesno-istraživačke pažnje i ovog napisa.

Na kraju ovog izlaganja potrebno je u zaključku naglasiti: gusarstvo na Jadranu bilo je legitimni i sastavni dio regularnog ratovanja na moru, a gusarili su i muslimanski i kršćanski gusari.

Gusarstvo se moglo tako razviti u porobljivačko-ekspluatatorskom društvenom uređenju kao dio akcije porobljavanja čovjeka od čovjeka. Gusarstvo se vodilo zbog prisvajanja dobara i zbog dobijanja radne snage. Zarobljen čovjek služio je kao energija za pokretanje oruđa za proizvodnju dobara — trebale su ruke koje će pokretati (veslati) trgovačke i ratne lađe — i na Zapadu i na Istoku.

Gusarstvo je izobličavalo svijest ljudi, poticalo na okrutnost, pa su gusari često pravili zvjerska i zločinačka djela.

³⁹ ASCS. Riscatto ..., 519, f. 2v.

⁴⁰ ASCS. Riscatto ..., f. 11v i 20.

⁴¹ ASCS. Riscatto ..., f. 24.

⁴² ASCS. Riscatto ..., f. 36.

⁴³ ASCS. Riscatto ..., f. 68v.

Dubrovčani i dubrovački kraj bio je u 17. stoljeću podvrgnut pljački i zvjerstvima gusara s Istoka kao i onih sa Zapada (»Ponentini«, kako ih dubrovački arhivski izvori nazivaju).

U 17. stoljeću se najviše razbukvalo gusarstvo za vrijeme Kandijskog rata (1645—1669), kada se zbililo i nekoliko većih okršaja na moru baš uz istočnu obalu Jadrana. Da bi se neprekidno slabila otporna snaga protivnika, upadi naoružanih brodova osmanskih gusara u Jadran bili su dobro organizirani, s posebno opremljenim i dobro naoružanim brzim manjim brodovima na vesla. Baza gusarskog turskog brodovlja je bio Ulcinj i Levkas (Santa Maura), ali su u Jadran upadali i njime harali i drugi osmanski gusari, kao na primjer oni iz Tunisa.

Uzeli smo u zadatak da u ovom radu, u okviru općepoznatih povijesnih zbivanja toga vremena, iznesemo nešto novo o samo jednom detalju iz dubrovačko-markidžanskih odnosa, a u vezi s gusarstvom po Jadranu, kao i o akcijama »ratne« mornarice dubrovačke države, znajući da se baš u tursko-mletačkom ratovanju bila razbuktala piraterija i hajdučija u našim primorskim krajevima, pa je dubrovački kraj bio česta meta i gusarsko-turskih i hajdučkih akcija i gusara sa Zapada. Turski i mletački zavojevači i nasilnici (u svojim namjerama osvajanja naših zemalja) obračunavali su se (uz sudjelovanje naših ljudi i na jednoj i na drugoj strani) na veliku štetu i uz goleme krvave i ogromne materijalne žrtve našega naroda i protiv Turaka i protiv Mlečana.⁴⁴ Dubrovačka se država znala suprotstaviti nasiljima na moru i kopnu. Dubrovčani su uspjeli iskoristiti ekonomsko-političke odnose i previranja na Balkanu u svoju korist, pa su tada postali najznačajniji posrednici balkanske trgovine, a dubrovačka luka je opet postala najvažniji pomorsko-trgovački emporij na istočnoj obali Jadranskog mora.⁴⁵

Nikad prije i nikad poslije toga razdoblja ni gusara ni hajduka, niti tako (u jednom dosta dužem vremenskom razdoblju) solidno organizirane i dosta djelotvorno angažirane ratne državne mornarice, niti takve uopće »vojne« organizacije s mnogo poduzetih i ostvarenih mjera i akcija u obrani od gusara i hajduka, nije bilo u Dubrovačkoj Republici.

Zacijelo, sve to što su Dubrovčani zbog općih ratnih prilika i zbog obrane od gusara i piraterije poduzimali i ostvarivali, ulijevalo je pouzdanje i sigurnost svim trgovcima, brodarima i pomorskim prijevoznicima koji su raznovrsnu trgovačku robu Istoka i Zapada u oba pravca vrlo uspješno izmjenjivali na najfrekventnijoj pomorskoj ruti (Dubrovnik — Ancona — Dubrovnik) na Jadranu u 17. stoljeću. A to je bio glavni i konačni cilj politike tadašnje dubrovačke vlade, da, osiguravajući i čuvajući svoj državni

⁴⁴ G. Stanojević, *Jugoslavenske zemlje...*, o. c. str. 171.

⁴⁵ J. Luetić, *Brodovlje...*, o. c. str. 14, 45-50, 85-95.

integritet, najprije obrani i zaštiti svoj teritorij, svoj pomorski pojas i taj, u tom razdoblju vrlo značajan, pomorsko-trgovački put, »žilu kucavicu« u razmjeni trgovačkih (i drugih) dobara između Istoka i Zapada.

Josip Luetić

A CONTRIBUTION ON THE PIRACY IN THE ADRIATIC SEA
IN THE 17th CENTURY

(DUBROVNIK AND MARCHE AMONG TURKISH PIRATES)

Summary

The piracy in the 17th century was a component part of the Turkish-Venetian warfare. Turkish piratical ships made attacks on the inhabitants of Marche, robbed them and captured them. Dubrovnik was the main mediator in releasing the captives of Marche from the Turkish captivity. Dubrovnik acting for releasing the inhabitants of Marche is one new stone in the mosaic of their relationship, it proves and completes the versality of constant and lasting long perfect relationship between Dubrovnik and Marche.

Dubrovnik was also attacked by pirates, but Dubrovnik Republic resisted successfully with her military and well organised maritime services.

The author concluded that never before or after that period there were in the Dubrovnik Republic so well organised military organisation with so many actions against pirates and hajduci.

Dubrovnik citizens did a lot against pirates and robbers. It gave safety and security to all merchants, ship owners and sailors who carried various goods from the east and west through the busiest maritime route (Dubrovnik — Ancona — Dubrovnik). The author gives some news from archives about war conditions in the 17th century in the Adriatic sea. The main political purpose of the Dubrovnik government of that period was to save the state integrity and to defend and protect their state territory, their sea coast and that very important maritime trade way, which was the real »žila kucavica« the most frequent route for the exchanging goods between the East and West.