

Vinko Ivančević

O PELJEŠKIM POMORCIMA IZ RODA FISKOVIĆA U 18. I U POČETKU 19. STOLJEĆA

Nepresušiv izvor pomoraca svih kategorija, od mornara do zapovjednika na svojim brodovima trgovačke mornarice, Dubrovačka je Republika oduvijek imala na poluotoku Pelješcu. Posebice je u tome prednjačio njegov jugozapadni predjel, što ga sačinjavaju Orebići i njegova okolica (od Lovišta do Podobučja) — u arhivskim spisima tada zvan *Tarstenizza* ili *Sabioncello*. Ovaj posljednji naziv, koji u hrvatskom glasi Pelješac (ikavski Pelisac), proširio se na cijeli poluotok, ali se onda — posebno u knjigama u kojima su se popisivale posade brodova — upotrebljavao u užem smislu riječi, tj. samo za njegov spomenuti dio. Inače, htijući označiti poluotok, bez pobliže oznake predjela, često se u spomenutim knjigama popisa posade upotrebljava naziv *Ponta*, što bi odgovaralo našem Rat (ili Rt). Taj naziv je od davnine u upotrebi, te se još i danas čuje u narodu (3).

Među brojnim obiteljima koje su se posvetile teškom pomorskom pozivu — često nazivanom »kruhom sa sedam kora« — bili su i Fiskovići iz Orebića. Njih sretamo među pomorcima i u prijašnjim stoljećima, ali će ovdje biti govora o njihovoj pomorskoj djelatnosti samo u 18. stoljeću i prvom desetljeću 19. stoljeća, tj. do ukinuća Dubrovačke Republike.

U arhivu Dubrovačke Republike (danas njegov uredovni naziv glasi Historijski arhiv u Dubrovniku) sačuvale su se knjige, u većini slučajeva čitave serije, koje obiluju podacima iz pomorstva. Da bismo dobili neku predodžbu o pomorskoj djelatnosti Fiskovića, pomoći će nam serije Popisi posade (tzv. *Ruoli*), *Arboracci*, *Congedi*, *Patente* i mnoge druge.¹ Iz Popisa posade sa-

¹ Pom. 56-9/, -3, -4, -7, 8, -10, -11, -12; F & A 86; Div. for. ASM ili Isprave i akti; Cons. rog.; Cons. min.; Sanità; Acta gallica; Acta Turcarum.

znajemo da su neki od Fiskovića, koji su kasnije zapovjednici brodova za plovidbu izvan Gulfa (tj. Jadranskog mora), prvotno bili ukrcani na tim brodovima kao mornari, kadeti, piloti i brodski pisari. *Arboracci* će nam upotpuniti podatke o veličini brodova, tj. o njihovoj nosivosti i koliko je iznosila pristojba zvana arboratik, koja se za taj brod morala plaćati. *Congedi* će nam pokazati da su se brodovi, čiji su zapovjednici bili Fiskovići, zadržavali izvan područja Dubrovačke Republike preko određenog roka, pa su tražili njegovo produženje.

Što se tiče patente, nju je između ostalih isprava dubrovačka kancelarija izdavala kapetanima brodova za plovidbu u Gulfu i izvan njega. Njome se dokazivala nacionalna pripadnost broda, državljanstvo kapetana broda i osposobljenje (zapravo ovlaštenje) kapetana, na čije je ime glasila, da zapovijeda brodom dubrovačke zastave. Ovdje se iznose podaci iz knjige Pom. 56-11/2 o izdanim patentama Fiskovićima od 1744. do 1807, tj. za razdoblje koje je obuhvaćeno tom jedinom sačuvanom knjigom iz ove serije. Prema tim podacima — donja tablica pokazuje kada su na pojedinim brodovima Fiskovići bili njihovi zapovjednici.

Godina		Fisković	Tip broda	Ime broda
izdava- nja	obnav- ljanja			
	patente			
1751		Mato Cvitov	pu	Giudita
1752		Luka	pk	Mad. na SS. ma della Salute e S. Biagio
1753		Mato Jozov	n	Mad. na SS. ma delle Grazie e S. Biagio
1758		Kristo	pa	SS. ma Trinità Mad. na SS. del Carmine e S. to Giuseppe
1760		Kristo	pu	Mad. na SS. ma Concezione S. Biagio e S. Fran. co Saverio
1760		Luka, zatim Kristo i opet Luka	n	SS. ma Trinità Mad. na del Carmine e S. Giuseppe
1766		Mato Cvitov	n	SS. ma Concezione e S. Biagio
1768		Stjepan Jozov	n	Mad. na SS. ma delle Grazie e S. Biagio
1777		Mato Cvitov	pu	SS. ma Concezione, S. Biagio e S. Antonio
	1782	Cvito Matov		— isto —
1778		Stjepan	pu	SS. ma dell'Annunziata
	1781	Mato Kristov		— isto —
1778		Luka	n	La Vigilanza S. Antonio e S. Maria
	1782	Mato Lukin		— isto —
	1783	Luka Cvitov		— isto —
1782		Jozo Kristov prije Kristo	n	L'Immacolata Concezione e S. Biagio
1787		Cvito Matov	pu	Mad. na delle Grazie e S. Giuseppe
1797		Vicko Matov	pu	Il Salvator del Mondo
	1800	Vicko Matov		— isto —
1784		Mato Kristov	n	Il Fedele
1784		Kristo		Il Costante
	1787	Jozo Kristov		— isto —
1794		Antun Lukin	bg	S. Niccolò
1797		Ivan Matov	bg	La Costanza Gloriosa (ex il Valente)
	1800	Ivan Matov		— isto —
	1801	Ivan Matov		— isto —
1799		Antun Lukin	bk	I Veri Amici
	1800	Antun Lukin		— isto —
	1801	Antun Lukin		— isto —
	1802	Antun Lukin		— isto —
1796		Mato Kristov	bg	La Buona Unione
	1800	Mato Kristov		— isto —
	1801	Mato Kristov		— isto —
	1803	Mato Kristov		— isto —
1802		Vicko	pu	Il Creatore
1804		Antun Stjepanov	bg	Il Nuovo Costante

Pregledavajući detaljnije tu tablicu, dolazi se do zaključka da u spomenutoj knjizi nisu zabilježene sve izdate patente. Za to, baš kod Fiskovića, imamo potvrdu od samog pisara, pod nadnevkom 25. VII 1782, gdje veli (prijevod s talijanskog): »Napominje se da je ova brodska patenta izdata umjesto one kapetana Krista Fiskovića koja nije bila zabilježena u registru«. Stoga je potrebno voditi računa o toj činjenici pri zaključcima koji bi se htjeli izvoditi na temelju gornje tablice.

Što se tiče kapetana, postojala su dva na brodu: kapetan zastave i kapetan broda. Rijetko je kada ovaj posljednji, tj. kapetan broda, bio zaista ukrcan na brod koji plovi izvan Gulfa. Njegovo se ime upisivalo u Popis posade zbog toga što je na njegovo ime glasio sultanov ferman, dok bi se kod susreta s turskim ili berberijskim korsarom točno već unaprijed određeni mornar morao javiti imenom kapetana broda. Čini se, da se tako zamišljena igra dobro izvodila i da su određeni mornari dobro glumili svoju ulogu pred turskim korsarskim brodovima, jer se ne nailazi na primjere da je zbog toga bilo kakve istrage ili da je dubrovačka vlada s turskom vlašću imala kakvih neugodnih posljedica. Ime tog mornara nije bilo upisano u Popis posade broda, ali je — kako je već spomenuto — redovito bilo zabilježeno u knjigama Popisâ posade koje je vodilo Tajništvo. To je, u stvari, bilo iznajmljivanje fermana koji je glasio na ime kapetana koji tada nije plovio tim brodom ili je čak mogao biti već mrtav, a ferman je još vrijedio jer je nosio potpis vladajućeg sultana. Naime, turski korsari nisu priznavali vrijednost fermana ako ga je potpisao bivši, tj. umrli sultan, pa je takve fermane trebalo obnoviti. U Dubrovniku se tako postupalo s fermanima iz dva razloga: prvo što je trebalo vremena dok se dobije ferman iz Carigrada i, drugo, što je za ferman trebalo Porti platiti pristojbu, koja katkada nije bila baš mala, pa se htjelo iskoristiti do najveće moguće mjere već postojeći ferman. Nije stoga ništa čudnovato što su, u više slučajeva brodovima plovili i fermani koji su glasili na Fiskoviće, a dotični član tog roda, zapisan u Popisu posade kao kapetan broda, na tom brodu nije uopće bio ukrcan. U dubrovačkom Historijskom arhivu sačuvali su se do danas originalni fermani na turskom jeziku za ove kapetane iz roda Fiskovića: Kristo g. 1753, Cvito g. 1761, Kristo g. 1775. i Stjepan g. 1778.²

U knjigama Popisa posade (Pom. 56-9/1-10) ima slučajeva da se isti zapovjednik na istom brodu pojavljuje poslije tri-četiri godine. U gornjoj tablici kod nekih kapetana je to vidljivo iz stupca »godina obnavljanja patentex«. To je zbog toga što je IX poglavlje Pravilnika Dubrovačke Republike za nacionalnu plovidbu propisivalo da nakon tri, a najdulje tri i pol godine od preuzete

² Acta Turcarum A 13—24, A 14—23, A 17—1, A 17—3.

patente, moraju kapetani s brodovima doći u Dubrovnik i prijaviti se Uredu za pomorstvo, kako bi se ispitalo njihovo ponašanje i utvrdilo jesu li poštovali odredbe spomenutog Pravilnika. Tom prigodom su se obično obnavljale specijacije (sve brodske isprave) uključiv i Popis posade. Ta su odsustva brodova nazivali *congedo*, izdavali su ih kapetanima napismeno i zapisivali ih u posebne knjige.³ Naravno, i tu ima dosta podataka o tome kako su Fiskovići, za brodove kojima su zapovijedali, dobivali odobrenja za produljenje spomenutog odsustva. Ni te knjige (Popisi posade) nam ne pružaju potpunu informaciju o postojećim brodovima, odnosno kapetanima, jer i u njima nedostaju popisi posade, te iz drugih knjiga saznajemo da su u nekim određenim razdobljima Fiskovići bili ukrcani kao kapetani, odnosno zapovjednici.

Brodovi kojima su zapovijedali Fiskovići, a koji su plovili izvan Gulfa, bili su: nave, pulake, brigantini, brikovi, patači. Imali su od 12 do 25 članova posade, a plovili su po Jadranskom i Sredozemnom moru (uključiv tu i Crno more), po Atlantskom oceanu do Amerike, na Sjever do Ostendea i čak do Indijskog oceana. Što se tiče njihove veličine, odnosno nosivosti, brodovi su bili od 39 do 219 kara nosivosti, koliko je g. 1787. imala nava *Il Costante* kojom je zapovijedao kap. Kristo Fisković.⁴ Prema istraživanjima J. Luetića (22), ona je tada bila najveći brod dubrovačke trgovačke mornarice. Kako je objavio C. Fisković (2), na toj navi bio je g. 1795. ukrcan plaćeni liječnik, što je vrlo rijetko na dubrovačkim brodovima, jer sam se namjerio samo na jedan takav primjer. Naime, g. 1762. na navi *Mad. na del Rosario, S. Dom. co e S. Eufemija*, čiji je kapetan Mato Jakšić iz Lopuda, među ukrcanom posadom bio je i kirurg Frano Ferro iz Venecije.⁵ Na navi *La Vigilanza, S. Antonio e S. Maria*, čiji je zapovjednik kap. Luka Fisković Cvitov, g. 1784. ukrcan je za mornara Antun Fisković Lukin. Po svoj prilici je to zapovjednikov sin, pa ovdje imamo lijep primjer da su kapetani ukrcavali svoje sinove na brodove za mornare, da se zarana uče pomorskim vještinama.⁶

Iz podataka što ih pružaju knjige serije Pom. 56-12/1-10, a koje sadrže prijepise pisama Ureda za pomorstvo, možemo dobiti predodžbu od koga su Fiskovići preuzimali zapovijed na brodovima, a i kome su tu zapovijed predavali. Evo nekih od tih podataka :

³ Pom. 56-7/1 i 56-11/1

⁴ Pom. 56-3/14 f 48

⁵ Pom. 56-9/2 f 161 v.

⁶ Pom. 56-9/6, 100.

Godina smjene	Tadašnji zapovjednik	Zapovijed preuzimlje	Mjesto smjene
1753	pok. Antun Đivović	Mato Fisković Jozov	Livorno
1759	pok. Mato Fisković Jozov	Bartul Suknić	Livorno
1759	Ivan Rusković	Stjepan Fisković Ivanov	Cipar
1768	pok. Stjepan Đivović	Stjepan Fisković Ivanov	Aleksandrija
1782	Luka Fisković	Mato Fisković Lukin	Livorno
1782	Cvito Fisković Matov	Miho Čingrija	Genova
1783	pok. Mato Fisković Lukin	Luka Fisković Cvitov	Livorno
1785	Luka Fisković Cvitov	Jakov Krelić	Trst ili Livorno
1787	Kristo Fisković	Jozo Fisković Kristov	Obavijest upućena nacionalnim konzulima
1792	Andrija Ivanović	Cvito Fisković Matov	Livorno
1794	Antun Fisković Lukin	Nikola Despot	Genova
1797	Petar Jerinić	Cvito Fisković Matov	Tunis
1797	Jozo Fisković Kristov	Luka Gerica	Livorno brod Il Costante

U većini slučajeva u gornjoj tablici riječ je o uobičajenim smjenama zapovjednika, ali ipak ćemo istaći neke od njih. Iz g. 1753. imamo primjer da kapetana Antuna Đivovića, koji je umro u Levantu, na zapovijedi nasljeđuje kap. Mato Fisković Jozov u Livornu, a g. 1768. pokojnog kap. Stjepana Đivovića zamjenjuje kap. Stjepan Fisković Ivanov u Aleksandriji. Isto tako se dogodilo da su dva kapetana Fiskovića umrla u tuđini. Jednog od njih, spomenutog Mata Fiskovića Jozova koji je g. 1759. umro u Aleksandriji, nasljeđuje kap. Bartul Suknić u Livornu. Godine 1782. umire kap. Mato Fisković Lukin, te u Livornu preuzimlje zapovijed broda kap. Luka Fisković Cvitov. Bilo je slučajeva da se na zapovijedi broda smijene dva Fiskovića, ali je zanimljiv primjer iz g. 1782. kad sin Mato u Livornu nasljeđuje na zapovijedi svog oca Luku.

SUVLASNIŠTVO U BRODOVIMA

(Prema seriji Pom. 56-9 u Historijskom arhivu u Dubrovniku)

Početak na godina	Tip broda	Ime broda	Broj karata	Fisković	Signatura
1755	n	S. Biagio e S. Niccolò	2	Mato Kristov	2/6v.
1756	p	Mad. na SS. ma del Rosario, S. Biagio e S. Niccolò	1	Stjepan	2/22
1758	p	Regina Cattarina	2	Mato Cvitov	2/56
1758	n	Mad. na SS. ma delle Grazie, S. Biagio e S. Antonio di Padova (87 kara)	1	Mato Cvitov	2/55
1760	n	S. ta Vittoria	3/4	Stjepan	2/97v.
1760	n	L'Immacolata Concezione, La Speranza	1/4	Stjepan	2/112
1760	p	Mad. na SS. ma del Rosario, S. Biagio e S. Niccolò	1/2	Stjepan	2/114
1761	p	SS. ma Concezione e S. Biagio	1	Luka	2/123
1761	p	S. Giuseppe, S. Antonio di Padova e S. Vin. zo Ferrero (96 kara)	1 1 1	Mato Kristov Kristo Matov Antun Jozov	2/142v. , ,
1762	n	L'Immacolata Concezione e. S. Francesco	1	Mato Kristov	2/183v.
1763	n	S. ta Maria Mater Dei, S. Antonio di Padova e S. Vin. zo Ferrero (66 kara)	1 1	Luka Cvitov Mato Cvitov	2/192v. ,
1764	n	Mad. na SS. ma del Rosario, S. Fran. co di Paola e S. Antonio	3/4	Mato Cvitov	2/227
1766	n	S. Michele e L'Usaro	1 1/2 1/2	Mato Kristov Mato Cvitov Luka Cvitov	3/19 , ,
1766	n	Mad. na SS. ma della Concezione e S. Biagio	3 1 1/2	Mato Cvitov Luka Cvitov Maria Kristova	3/33 , ,
1767	n	S. Bonaventura	1/2	Mato Kristov	3/59
1769	n	Mad. na SS. ma delle Grazie e S. Fran. co di Paola	1/2 1/2	Mato Kristov Luka	3/97v. ,
1769	n	L'Immacolata Concezione e S. Biagio 1787	2 1	Kristo Jozo Kristov	3/130v. ,
1770	n	L'Immacolata Concezione 1772	1/2 1	Luka Mato Cvitov	3/146v. ,
1777	p	L'Immacolata Concezione, S. Biagio e S. Antonio (90 kara)	6	Mato Cvitov	4/42

Počet- na godina	Tip bro- da	Ime broda	Broj karata	Fisković	Signa- tura
1778	p	Mad. na SS. ma dell'Annunziata (96 kara)	4¼ 5	Stjepan Kata ž. Stjepana	4/74 „
1778	n	La Vigilanza, S. Antonio e S. Maria (kasnije La colomba fortunata) (97 kara)	2 5 5	Kristo Luka Mato Lukin	4/93 „ „
1779	p	Mad. na SS. ma delle Grazie e S. Giuseppe (82 kara)	1	Kristo	5/29
1781	p	Salvator del Mondo (89 kara) 1797	2 2	Mato Vicko Matov	5/101v. „
1784	n	Il Fedele (101 kar)	1 1 1 2	Stjepan Mato Cvitov Kristo Mato Kristov	6/117 „ „ „
1785	n	Il Costante (219 kara)	2	Kristo	6/127v.
1792	n	Mad. na SS. ma del Rosario	2	Kristo	8/7v.
1794	bg	S. Niccolò	5	Antun Lukin	8/144
1796	bg	La Buona Unione	6 2 4	Kristo Stjepan Jozov Mato	10/44 „ „
1797	n	Elmo (kasnije SS. ma Annunziata e S. Antonio di Padova) 1803	4 1/3 2	Cvito Matov Cvito	6/138 6/160
1797	bg	La Costanza Gloriosa (ex il Valente)	2 9½ 1 1½	Ivan Matov Kristo Matov Marija ž. Matova Mato Cvitov	10/3v. „ „ „
1800	bk	I Veri Amici	8	Antun Lukin	10/21
1802	p	Il Creatore	5 ¾	Vicko	15/13
1804	bg	Il Nuovo Costante	2 2 2	Jozo Kristov Antun Stjepanov Kristo Matov	16/34 „ „

Iz gornje tablice može se dobiti predodžba u kojim su brodovima i s koliko karata sudjelovali Fiskovići. Kod njezinog sastavljanja vodilo se računa da se upiše njihovo prvo sudjelovanje na koje se u knjigama nailazi, a po mogućnosti da se unesu i kasnije kupovine karata. Svakako, treba voditi računa da su u većini slučajeva upisane početne karate vlasnici zadržavali i idućih godina. Ali, budući da je bilo dosta promjena u vlasništvu karata, osobito stoga što su u teškim vremenima zalagali i čak prodavali pokoje karate, praćenje svih tih promjena je vrlo opsežan posao, a i nema prave svrhe da se sve to iznosi, pa to

ispuštam. Vlasništvo od dva, odnosno pet karata, koje su neki Fiskovići imali u brodovima kojima su zapovijedali možda treba pripisati Senatovim zaključcima da kapetan broda treba biti zainteresiran u brodu kojim zapovijeda. Treba, ipak, naglasiti da su Fiskovići imali udjela i u brodovima s kojim oni nisu zapovijedali, a bilo je slučajeva da su čak između sebe jedan drugome prodavali karate, odnosno njihove pojedine dijelove. Kao zanimljiv podatak o podignutom zajmu uz zalog karata, navodim ovaj primjer.

Dana 30. I 1800. u Dubrovniku kap. Antun Fisković Lukin našao se u novčanim neprilikama, jer je za dug od 11316 dukata svome vjerovniku Stjepanu Antunu Kerši založio svoje karate koje je imao u dva broda, tj. u pulaci *I Veri Amici* kojom je tada on zapovijedao i u brigantinu *S. Niccolò*, čiji je zapovjednik bio kap. Nikola Despot. Kapetan Antun Lukin izdao je Kerši dvije mjenice plative u roku od godine dana. Jedna u iznosu od 5904 dukata odnosila se na udjele u pulaci, a druga mjenica, u iznosu od 5412 dukata, na udjele u brigantinu. Kerša je snosio rizik za sva mora kojim će ti brodovi ploviti, a također i rizik vatre i korsarâ. Ako kapetan Antun ne plati dug o dospjeću, tada u korist Kerše teku kamate od 23% na godinu, sve do potpune podmire duga. Ako bi brodovi plovili dalje od Lisabona, onda se postotak kamata povećava na 27%, sve dok se ne vrate natrag. Za slučaj, pak, ako jedan od tih brodova odjedri za Ameriku, platit će na odnosni dio duga 33% kamata, do povratka broda u Sredozemno more, uvijek uz iste gore spomenute uvjete za Keršu. Za prvu mjenicu od 5904 dukata založio je kapetan Antun 4 karata, koja je imao u pulaci pod svojim zapovjedništvom, a za drugu mjenicu od 5412 dukata također 4 karata, koja je imao u spomenutom brigantinu, tada pod zapovjedništvom kap. Nikole Despota.⁷

Zanimljivo je spomenuti da se i kod brodova u kojima su Fiskovići imali novčanog udjela katkada odustajalo od uvriježene prakse dijeljenja broda u 24 karata. Tako imamo primjera da su neki brodovi podijeljeni u 20, 25, pa čak i u 30 karata.⁸

U knjigama »Popisi posade« uz zabilješke o kupoprodaji karata rijetko nailazimo na zabilježenu cijenu. Međutim, od g. 1799. do 1810. vodila se posebna knjiga u kojoj su se upisivali prodani karati s cijenom (Pom .56-10/1). Ali, prije nego što iznesem iz te knjige neke kupoprodaje koje su obavili Fiskovići, evo jedan primjer o cijeni karata iz g. 1789.

26. VIII 1789. prodana su na javnoj dražbi dva karata vlasnosti kap. Luke Fiskovića u navi *La Vigilanza, S. Antonio e S. Maria* kupcu Matu Androviću za 171 carski talir (56-9/4, 94).

⁷ Div. for. 225, 132 v.

⁸ Pom. 56-9/2, 112, 114, 130 v.

31. I 1800. Antun Fisković Lukin kupuje od Rafa Androvića jedan i pol karat u brodu kap. Antuna Luke Flori za 1650 dukata (56-10/1).

31. I 1800. Antun Fisković Lukin kupuje od Ivana Maskarića jedan i pol karat u brodu kap. Antuna Luke Flori za 1650 dukata (—isto—).

31. I 1800. Antun Fisković Lukin prodaje dva karata Stjepanu Kerši u brodu kap. Nikole Despota za 1000 dukata (—isto—).

31. I 1800. Antun Fisković Lukin kupuje jedan karat od Stjepana Kerše u brodu kap. Nikole Despota za 500 dukata (—isto—).

Čini se čudno da Antun Fisković Lukin istog dana istom klijentu u istom brodu ponajprije prodaje dva karata, a zatim istog dana od ta dva karata u istom brodu jednog kupuje od prijašnjeg klijenta, kojemu je dva karata prodao, uz nepromijenjenu cijenu.

6. II 1800. Kristo Fisković kupuje od Baldasara Rakiđije jedan karat u njegovu brodu (—isto—). Nije naznačena cijena.

10. V 1800. Ivan Fisković Lukin kupuje od Stjepana Kerše jedan karat, čiji je zapovjednik kap. Antun Luka Flori, za 1150 dukata (—isto—).

14. V 1800. Cvito Fisković Matov kupuje od Rafa Androvića (po svoj prilici jedan karat, što je ispušteno da se navede) u brodu kap. Luke Radića za 525 dukata (—isto—).

7. VI 1801. Mato Fisković kupuje od Frana Ruskovića pola karata u brodu, čiji je zapovjednik kap. Petar Milašin, za 69.6 dukata (—isto—).

10. VI 1801. Marija, žena Cvita Fiskovića, kupuje od Marka Bogića pola karata u brodu, čiji je zapovjednik kap. Petar Milašin, za 69.6 dukata (—isto—). Ovdje se susrećemo sa ženskom osobom iz roda Fiskovićâ kao suvlasnicom u brodu. Otprije smo već vidjeli da je bilo takvih primjera. Osim izravnom kupnjom, ženske su osobe mogle postati vlasnicima udjela nasljedstvom, darovnicom itd.

11. II 1802. Kristo Fisković prodaje Antunu Krešiću jedan karat u brodu, čiji je zapovjednik kap. Baldasar Rakiđija, za 750 dukata (—isto—).

28. VII 1802. Kristo Fisković kupuje od Federika Chirika pola karata u brodu, čiji je zapovjednik kap. Baldasar Rakiđija, za 750 dukata (56-10/1).

15. IV 1803. Cvito Fisković kupuje od Leona Constantina i Rafa Androvića dva karata u brodu, čiji je zapovjednik isti kap. Cvito, za 1000 dukata (56-10/1).

10. VIII 1803. Cvito Fisković Matov prodaje Stjepanu Grošeti jedan karat u brodu, čiji je zapovjednik kap. Antun Kristić, za 583.13 dukata i istog dana, također, Cvito Fisković prodaje spomenutom kap. Antunu Kristiću četiri karata u brodu, čiji je zapovjednik isti taj Kristić, za 2333.12 dukata (56-10/1). Dakle, na-

jednom je Cvito Fisković prodao ukupno pet karata u jednom brodu, što predstavlja nešto jaču prodaju, pa bi bilo zanimljivo saznati koji su ga razlozi na to ponukali. Ali, podataka za to ne nalazim. Iz knjige Popisa posade (56-9/6, 160) znamo da se radi o navi *Elmo*, koja se već tada zvala *SS. ma Annunziata e S. Antonio di Padova*.

7. X 1803. Cvito Fisković Matov prodaje Ivanu Božoviću Božovu jedan i pol karat u navi *Elmo* za 874 dukata i 30 grošeta (56-9/6, 160v.)

Vidimo razne cijene za jedan karat, što se može tumačiti vrstom broda (koja ovisi o njegovoj nosivosti, stanju i opremi u času prodaje i drugim vrlinama, odnosno manama), a nesumnjivo je da su na cijenu djelovale i prilike na tržištu u pomorstvu (stanje u vozarinama, uopće cijene brodova, ratno stanje na moru i dr.) u času kad se obavljala kupoprodaja.

Obavljale su se i neke poslovne transakcije, koje nam danas izgledaju nekako čudne, jer ne možemo dokučiti tadašnje njihove prave uzroke. Jedna takva zabilježena je dana 29. VII 1787, kada Lucijan Nikola Pozza, glavni upravitelj i interesent u navi *L'Immacolata Concezione e S. Biagio*, prodaje taj brod s cijelom opremom kap. Jozu Fiskoviću Kristovu za 1401 carski talir. Kad je 14. XI iste godine, dakle samo oko tri i pol mjeseca kasnije, Pozza primio novac i bio potpuno podmiren, tada kupac broda kap. Jozo Kristov prodaje Pozzi 22 karata, izjavivši ujedno da preostala dva karata pripadaju njegovu ocu Kristu Fiskoviću.⁹

Nekoliko podataka o pomorskoj djelatnosti Fiskovića u 17. st. i u prvoj polovici 18. st. već su iznijeli V. Foretić (3) i S. Vekarić (27). Ovdje iz 17. st. objavljujem samo dva podatka.

Kap. Mato Fisković bio je u siječnju 1675. unajmio svoju navu *S. Nicolo* Aleksandru Valeriju iz Ankone za prijevoz žita iz Giulianove ili Pescare u Taranto. Bilo je uvjetovano, ako mu Valerijev opunomoćenik Gašpar D'Anerera ne ukrca teret da će platiti vozarinu »puno za prazno«. Čim je kap. Mato stigao u Giulianovu obavijestio je pismeno D'Anerera da započne krcanjem tereta. Budući da krcatelj nije ukrcao robu, Fisković je po isteku ugovorenih stalija htio protestirati nanesenu mu štetu. Stoga je tražio da mu u tome pomognu mjesni guverner, javni bilježnik, sindik, popovi i fratri, kako bi mogao dokazati, u bilo kojem sudu, da je on bio s brodom spreman primiti teret, ali da je D'Anerera to odbio. No, nitko od spomenutih nije mu htio sastaviti taj protest, pa je Fisković bio primoran to učiniti osobno, nasred trga Giulianove, u prisutnosti svih stanovnika rečenog grada. Sve je to Fisković iznio pred gradskog kneza Mihovila Battagliu u Korčuli, kako je zapisano u spisima bilježnika Girolama Berluzzija i kako mogu potvrditi svjedoci Mato Pavlov s Pelješca i patrun Giuseppe de Battista iz Portoferma, koji su se tada nalazili u Giulianovi. Fisković je 15 dana čekao na teret,

te osim dva kišovita dana ostali su bili mirni i sposobni za ukrcaj. U mjesecu travnju iste godine Fisković je, da bi sačuvarao svoja prava, sve to prijavio sucima za civilne parnice u Dubrovniku. Njegov iskaz su potvrdili i spomenuti svjedoci.¹⁰

Dana 6. IV 1676. u interesu Antuna Benovića Jerolimova bio je sekvestriran jedan karat u brodu kojim je zapovijedao Mato Fisković Kristov. Karat je bio vlasništvo Ilije Ambolisa, kancelara Trstenice.¹¹

U drugoj polovici g. 1701. patač *SS. ma Annunziata e S. Nicolo*, kojim zapovijeda kap. Kristo Fisković, nalazi se u Jakinu. Iz arhivskih podataka, iako malobrojnih, može se zaključiti da je on tim brodom obavio više putovanja između Jakina i Levanta (Smirne, Carigrad) i obratno. U povijesti naših jedrenjaka naići ćemo na više takvih primjera da pojedini kapetani, odnosno brodovlasnici, duže vrijeme zapošljavaju iste brodove na istim putovanjima, pa katkada i za prijevoz iste robe. Takav primjer imamo i ovdje. U listopadu 1701, prije posljednjeg Kristovog putovanja ovim brodom, protestira mu u Jakinu Rafo Koen iz Dubrovnika što je nakanio brodom poći iz Jakina u Smirnu i tamo krcati teret šišarica, da bi ga doveo u Jakin. Jer, kako kaže Koen, već dva putovanja iz Jakina u Carigrad s različitim robom donijela su više gubitaka nego dobitaka, a sa sadašnjim putovanjem gubitak će biti još veći. Budući da Koen u tom brodu ima 6 karata, nije odobravao i ne odobrava to putovanje.¹²

U to isto vrijeme, da bi kap. Kristo mogao poduzeti spomenuto putovanje morao je uzeti dva zajma. Jedan od 240 škuda od Prospera Koena i Tranquilla Voltera za putovanje iz Jakina u Smirnu i natrag. Za plaćanje tog duga založio je, prema tadašnjim običajima o pomorskim zajmovima, sebe, svoja dobra, sadašnja i buduća, gornji brod, njegove vozarine i opreme sve do potpune podmire. Drugi zajam od 325.99 škuda uzeo je na mjenicu od Koena i Navarra, jakinskih trgovaca, koji su za putovanje iz Jakina do Smirne i njegovog povratka u Jakin preuzeli rizik za požar, more i korsare. Kao garanti toj Kristovoj obvezi plaćanja, osim Joza Fiskovića Matova, pristupile su još tri osobe.¹³

Na putovanju u Smirnu u početku godine 1702. spomenuti patač kap. Krista Fiskovića pretrpio je pomorsku nezgodu u Vrbovici, obližnjoj uvali zapadno od grada Korčule. Mletačka je vlast tamo poslala Jakova Giunia i kap. Maffia Viscardiya, te su se sačuvala njihova dva izvještaja o tome, poslata organima vlasti (od 8. i 10. I). Fiskoviću su naredili da odmah prenese spašenu robu i da se pobrine za skidanje jarbola s broda. Fisković za

⁹ Div. for. 209, 98 v.

¹⁰ — isto — 111, 25 v.

¹¹ — isto — 55, 143 v.

¹² Div. for. 133, 140.

¹³ — isto — 133, 10, 143 v, 146 v.

to u prvi mah nije imao dovoljno ljudi, jer je zbog lošeg vremena mornare bio otpremio svojim kućama. K Fiskoviću su, u međuvremenu, došli Rafo Kopsić i Nikola Šuljačić, poslani od dubrovačkog Konzulskog magistrata, koji su napravili inventar brodske opreme i procijenili je na svotu od 1859 dukata. Kako sami kažu, nisu bili vješti procijeniti trup broda, pa su ga dali procijeniti korčulanskim protima Marinu Čebriu i Ivanu Milanoviću.¹⁴ Mletačka je vlast, također, imenovala dva vještaka, oba kapetana, Mata Miloša i Mata Barovića, naloživši im da oni procijene nastalu štetu. Oni su procijenili konope, jarbole, sidra, topove, barku, kaić i dr. za ukupnu svotu od 1574 i pol dukata.¹⁵

Dana 22. I u kneževoj palači u Korčuli bila je sazvana sjednica odbora (talij. *colleggiato*), kojoj je uz gradskog kneza prisustvovalo 6 plemića i 6 građana, na kojoj su gore spomenuti Giuno i Viscardi podastrijeli inventar nađene opreme na brodu i spašene robe. Na spašavanju opreme i robe radilo se od 2. siječnja do 4. veljače, kod čega je bilo zaposleno najmanje 12, odnosno najviše 24 radnika na dan. Najprije se pokušalo odstraniti morsku vodu iz broda, ali se nije moglo odoljeti vodi koja je ponovno prodirala u brod, pa se to napustilo i prešlo na spašavanje robe. Teret koji se spasio bile su košare s majolikom, vrčevi veliki i mali, bačve srdela i dr. Potonula roba nalazila se na dubini od 12 noga. Ukupan trošak spašavanja brodske opreme i tereta iznosio je 2517:14 dalmatinske monete, što je kap. Kristo položio i isplatio potražiteljima prema izvršenom obračunu¹⁶ (22). Možda neće biti na odmet ako se ovdje spomene da V. Brajković posebno ističe važnost odredaba korčulanskog statuta, koje se tiču spašavanja na moru u slučaju brodoloma. On kaže da je korčulanski statut u tome najnapredniji od svih naših statuta (1).

U knjizi 133. serije *Diversa de foris*,¹⁷ dana 7. XII 1703. na zahtjev Eleazara Maestra registriran je obračun vozarinâ nave *Santis. ma Anuntiata e San Nicolò*, što ga je podnio njezin zapovjednik Kristo Fisković za razdoblje od godine dana, tj. od 25. VII do 28. VII iduće godine. Obračun sadrži plaće brodske posade, hranarinu, razne troškove u vezi s brodom i unovčene vozarine od putovanja Ancona — Carigrad, zatim za neke prijevoze u Carigradu i Barletti. Iz obračuna se saznaje da je kapetan popravljao brod u Carigradu — i što je sve plaćao za obavljene popravke. Osim nadnevka kada je obračun sastavljen (7. XII 1703), na žalost, nikakva druga godina nije označena, ali je sigurno da time kapetan podnosi obračun glavnom upravitelju broda u Dubrovniku za putovanje prije nastalog brodoloma.

¹⁴ Div. for. 134, 22 v — 24 v.

¹⁵ — isto — 133, 187.

¹⁶ — isto — 133, 180 v — 188 v.

¹⁷ — isto — 133, 212 — 216 v.

Taj brodolom je kap. Kristu Fiskoviću zadao velikih briga i troškova. To se može zaključiti iz nekih podataka, zabilježenih u knjigama čak mnogo godina poslije događaja. Tako su u veljači 1719. dva dubrovačka Židova, Aron Eleazar Koen i Eleazar Maestro, sklopili u Orebićima s kap. Kristom Fiskovićem pismenu nagodbu. Tom nagodbom Fiskovićevo dugovanje od 1366 dukata, za koje je izrijekom rečeno da potječe iz ovog brodoloma, snizili su spomenuti na 1236 dukata. Tu svotu je Fisković trebao platiti na ovaj način: odmah 136 dukata, a za ostatak potpisati dvije mjenice plative Abrahamu Koenu u Orebićima ili Dubrovniku, i to jednu na iznos od 714 dukata i 14 dinarića, plativu u roku od 6 godina, svake godine po 119 dukata uz jamstvo kap. Vicka Orebića, Stjepana Josipa Orebića, kap. Luke Brsečine i Mata Fiskovića Kristova, i drugu mjenicu na iznos od preostalih 386 dukata, plativu također u roku od 6 godina, računajući od 15. veljače 1725, svake godine po 64 dukata uz jamstvo kap. Luke Brsečine i Mata Fiskovića Kristova.¹⁸

Osim već iznijetih primjera, kap. Kristo Fisković je otprije s dubrovačkim Židovima ulazio u novčane poslove, jer je već g. 1700. u Jakinu bio pozajmio od Arona Eleazara i Mojsije Koena svotu od 87 škuda i 72 paola (10 paola u 1 škudi). Taj novac je kap. Kristu bio potreban za plaće i hranu posadi za tadašnje putovanje koje je imao poduzeti u Carigrad patačom, kojim je on zapovijedao, a čiji je četvrti dio bio vlasništvo Eleazara Maestra. O utrošku novca trebao je kap. Kristo dati točan obračun.¹⁹

Kroz cijelo 18. st. vlada je nastojala da svi brodovlasnici budu dubrovački podanici. Ona je pazila da među karatistima ne bude stranaca, pa su neko vrijeme karatisti prigodom upisa svog vlasništva (odnosno »prečišćavanja karata«, kako su tada to zvali) polagali zakletvu da su upisani karati njihovi. Naime, bilo je zabranjeno Dubrovčanima da svojim imenom pokrivaju probitke stranaca u karatima nekog dubrovačkog broda za plovidbu izvan Gulfa. Međutim, iz početka 18. st., točnije iz g. 1706, imamo obrnuti primjer. Dubrovačka vlada nije dopuštala svojim podanicima sudjelovanje novčanim udjelom u stranim brodovima, pa je Senat kaznio Kristu Fiskovića globom od 80 cekina što je imao udjela u nekom brodu (tipa vašela) koji se tada gradio u Korčuli.²⁰ Budući da je tada Korčulom vladala Venecija, ona je za Dubrovnik bila inozemstvo. Njegov stari i slijepi otac Mato Fisković g. 1711, dakle poslije pet godina što mu je sin napustio dubrovačko područje zbog nemogućnosti plaćanja globe, moli Veliko vijeće da prihvati njegovu ponudu, naime da Javnoj blagajni odmah plati 40 cekina, pa tako prije svoje smrti sazna da mu je sin pomilovan (6).

¹⁸ Div. for. 147, 380 v.

¹⁹ — isto — 133, 8.

²⁰ Cons. maius 53, 25.

Godine 1731, na povratku iz Venecije, na nekoj trpanjskoj tartaneli izgubio je život u kanalu između Visa i Hvara kap. Kristo Fisković (27).

Na kraju prosinca g. 1747. nasukao se na žalu Pize, u blizini Livorna, brod kap. Luke Fiskovića. Izgubljen je brod i našlo je smrt pet ljudskih života. Kapetan se, kako sam kaže, »spasio nekim čudom«. Tragediju tog događaja, prema kapetanovu opisu, objavio je u prijevodu S. Vekarić (26).

Zbog smrti, negdje u Levantu, kap. Antuna Đivovića, zapovjednika nave *Mad. na SS. ma delle Grazie e S. Biagio*, koja je bila unajmljena za putovanje u Livorno, dubrovački vicekonzul u Smirni Ivan Flori povjerio je zapovijed na tom brodu tadašnjem pilotu Ivanu Ruskoviću. Međutim, brodovlasnici za novog zapovjednika postavljaju kap. Mata Fiskovića Jozova. Stoga 28. IX 1753. Ured za pomorstvo piše konzulu Antunu Domeniku Rafaelu u Livornu da preko Jakina šalje k njemu kap. Mata s patentom koja glasi na Matovo ime i sultanovim fermanom. Kad tamo dođe kap. Mato, konzul će ga priznati za zapovjednika spomenutog broda i potruditi će se da ga kao takvog prizna i posada broda. Konzul je trebao preuzeti od Ruskovića isprave koje mu je privremeno bio izdao vicekonzul u Smirni, da može brod dovesti u Livorno, a to su: patenta, ferman koji je glasilo na ime pokojnog kap. Đivovića, pravilnik, produljenje odsustva (*congedo*) i propusnica (*passavanti*). Sve te isprave, dobro osigurane i u zapečaćenom omotu, Rafael je trebao prvom prilikom po nacionalnom brodu poslati konzulu Storaniju u Jakin, koji će ih prvom prilikom, opet po nacionalnom brodu, proslijediti Uredu za pomorstvo u Dubrovnik. Konzul u Livornu je također trebao poraditi da pilot Rusković preda kap. Fiskoviću popis momčadi, koji je otprije bio izdan umrlom kap. Đivoviću, zatim knjige, račune i druge spise koji se tiču broda, a tako isto i sav novac i sve ostalo što pripada brodu.²¹ Iz tog primjera imamo predodžbu kako se obavljala smjena zapovjednika na dubrovačkom jedrenjaku u inozemstvu. Ne treba posebno naglasiti da je takvih smjena bilo dosta, ne samo zbog smrtnih nego i zbog ostalih slučajeva. Iduće godine (1754) Ured za pomorstvo javlja vicekonzulu Ivanu Floriju u Smirni da je od kap. Fiskovića primio 320 carskih talira, koji potječu od pokojnog kap. Antuna Đivovića — i to prema teretnici koju je konzul poslao Uredu skupa s obračunom o naplati tog novca.²²

Na kraju g. 1753. korsari kralja Dviju Sicilija uhvatili su jednu dubrovačku pulaku i doveli je u Napulj, gdje su je proglasili dobrim plijenom, jer je prevozila krijumčarsku robu ukrcanu u Veneciji za Barberiju. To je ponukalo Senat da donese zaklju-

²¹ Pom. 56-12/1, 137 v.

²² Pom. 56-12/1, 153 v.

čak da je dubrovačkim kapetanima i patrunima pod prijetnjom globe zabranjeno sklapati ugovore za prijevoz oružja i ratnog streljiva. U vezi s tim bilo je izmijenjeno VIII poglavlje Pravilnika za nacionalnu plovidbu, te je Ured za pomorstvo o toj izmjeni pisao konzulima u Trstu, Veneciji i Ankoni, kako bi oni obavijestili o tome kapetane i ispravili im u njihovom Pravilniku VIII poglavlje, ako ono ne glasi u suglasju s najnovijim Senatovim zaključkom. Posebno je to trebalo učiniti kapetanima koji plove iz Jadrana u Levant. U početku g. 1754. konzul Giovanni Storani iz Ankone piše vladi da je o izmjeni VIII poglavlja Pravilnika obavijestio 8 dubrovačkih kapetana, među njima i dva Fiskovića — i to Mata Cvitova i Mata Jozova. U konačnoj redakciji VIII poglavlje Pravilnika glasi (prijevod s talijanskog): »Kapetani i patruni brodova, kojima je izdata patenta naše zastave, ne smiju nikada nositi oružje ni ratno streljivo za račun bilo koje države koja se nalazi u ratu i za vrijeme dok se nalazi u ratu, pod prijetnjom kazne od 200 cekina. Istom kaznom bit će kažnjeni ako ne isključe to oružje i ratno streljivo iz svog ugovora o prijevozu koji bi zaključili«²³ (23).

Iako su trgovina i pomorstvo mnogima redovito donosili velike koristi, neki su baveći se njima stradali, pa su čak dospjeli pod stečaj. Tako dana 13. IV 1756. dubrovačka vlada piše konzulima u Genovu, Messinu, Jakin i Livorno, da je Židov Samuel Ambonetti nenadano oputovao iz Dubrovnika ostavivši dokaze da je nesposoban podmiriti dugove. On je, kao i mnogi dubrovački Židovi (10), imao udjela u više dubrovačkih brodova, čiji je popis vlada priložila tom svom pismu. Ujedno im vlada piše da nalože tim kapetanima da novac za račun Ambonettija predaju konzulima, a oni će ga poslati u Dubrovnik. Ali, ipak je vlada učinila iznimku za višak vozarine kap. Cvita Fiskovića i kap. Stjepana Kovačevića. Novac se nalazio kod konzula Battacchija u Livornu, pa se tim novcem, koji je dijelom pripadao insolventnom Ambonettiju, ipak moglo raspomagati.²⁴ Prema tome se može pretpostaviti da je u to vrijeme kap. Cvito, u Livornu s brodom u kojem je Ambonetti imao udjela, novac od vozarina položio konzulu, i to za račun svojih brodovlasnika u domovini.

Kapetanu Matu Fiskoviću Cvitovu, zapovjedniku pulake *Giu-dita*, kad se g. 1756. nalazio na putovanju iz Smirne u Livorno, dogodio se nemili slučaj, u kojem je veću nevolju pretrpio drugi dubrovački kapetan koji se tada s njim tuda našao. Kad su se kap. Mato Cvito i kap. Antun Pugliesi Paskov, zapovjednik pulake *SS. ma Concezione, S. Biagio e S. Antonio*, nastojali dohvatiti luke Sapienze ili Navarina, presrela ih je neka tartana bez ikakve zastave. Tada su Fisković i Pugliesi istakli svoju, a tartana

²³ Pom. 56-12/1, 147; Isprave i akti 18. st. 3111, 106.

²⁴ Ponente 65, 172 v, 178.

zastavu sv. Marka. Slijedeći ih, tartana im je ponovno prošla mimo pramca i doglasalom ih pitala čiji su oni brodovi. Odgovoriše joj da se to vidi iz njihove zastave, da dolaze iz Smirne i plove u Livorno. Tad se tartana približi na udaljenost pucnja iz pištolja i započe vrijeđati Dubrovčane, naloživši im da sa svojim čamcima dođu na tartanu. Kapetan Pugliesi se tome usprotivio, jer da ljudi s tartane nemaju nikakva prava upotrijebiti takvo nasilje i da je njegova dužnost poslušati zapovijed državnih brodova. Iako su oba kapetana naredila svojoj posadi da skupe jedra, kako bi urazumili one na tartani, ipak je tartana počela pucati iz topa prema Pugliesijevom brodu, prijeteći da će potopiti oba broda. Tada su oba kapetana spustila čamce u more i kapetan Pugliesi je poslao svog pisara sa 6 mornara na tartanu. Pisara su ostavili u čamcu a mornarima su naložili da pređu na tartanu. Prije toga su dobro istukli mornara Petra Keka, a htjeli su istući i pisara. Privezavši uz tartanu čamac i razapevši sva jedra, zajedriše na otvoreno more zlostavljajući dubrovačke mornare. Otpustiše ih tek pri zalazu sunca. Dubrovačka posada u čamcu našla se u velikoj opasnosti, jer se brzo zanoćilo, a more je bilo uzburkano. Tek kasno u noći mornari nađoše svoju pulaku i dojedriše u luku Navarinu gdje se usidriše. Ali zbog nevremena, pukne im novi konop i izgube sidro, zbog čega je brod bio u velikoj opasnosti. Tu se u Navarinu usidri i Mato Fisković Cvitov sa svojim brodom. Oba kapetana odoše do konzula Dviju Sicilija u Modone i prijaviše mu tu svoju nezgodu, izjavivši da je brod koji ih je zlostavljao bio najveća tartana Luke Ivanovića iz Dobrote, trgovca u Mlecima. Ujedno su protestirali Ivanoviću ili kome drugome, koga se tiče odgovornost zbog izvršenog nasilja, pretrpljene štete i zlostavljanja. Osim dva kapetana protest su potpisala tri člana Pugliesijeve posade, a od Fiskovićeve posade: Vlaho Pasquali pisar i Ivan Timikijević nokjer.²⁵ (21).

Te iste godine 1756. kad se kap. Matu Fiskoviću Cvitovu događaju takve nevolje koje nisu rijetke u tadašnjem pomorskom životu, Ured za pomorstvo potvrđuje konzulu Tomazu Giulijanu Battachiju u Livornu da je iz Jakina, preko tamošnjeg Mojsija Koena Rafaelova, primio siviljana u vrijednosti od tisuću peča po 8 reala. Taj novac je konzulu predao kap. Mato, a bit će podijeljen brodovlasticima prema udjelima koje imaju u brodu.²⁶

U studenom 1758. brod kap. Mata Fiskovića Cvitova, na putovanju iz Aleksandrije u Livorno, zaustavila je britanska fregata. Teret je iskrcan u Livornu i Englezi su ga zaplijenili, ali je kasnije oslobođen, kad je dokazano, prema teretnicama, da je teret za neutralce. To je dalo povoda vladi da piše konzulu Batachiju u Livorno neka preporuči dubrovačkim kapetanima da ne

²⁵ Div. for. 173, 240 v — 242.

²⁶ Pom. 56-12/1, 214.

krše njezine odredbe o neutralnosti i tako izvrgavaju opasnosti plovidbu dubrovačkih brodova. U isto vrijeme konzul piše vladi da Englezi ne sumnjaju u dubrovačke kapetane, ali da francuski krcatelji i primatelji svoju robu prikazuju kao neutralnu.²⁷

Francuz Pavao d'Herculez, poznati veletrgovac u Dubrovniku, g. 1759. zaključio je s kap. Kristom Fiskovićem ugovor o prijevozu drva iz Albanije u Maltu. Već u Albaniji, a kasnije i na Malti, izbile su nesuglasice među njima, pa g. 1761. spomenuti d'Herculez tuži kap. Krista apelacionom sudu u Dubrovnik, tražeći odštetu od 272:44 venecijanska cekina »za zamoran rad, uvrede i kriminalnosti« koje su mu nanijeli kapetan i njegov pisar, zatim odštetu za izgubljenih 5 bala duhana koje su iskracane na žalu Sv. Petra kod Ishma i 12 ven. cekina za 24 boce rozolija. Sud je osudio kap. Mata da mora platiti d'Herculesu samo 12 ven. cekina za rozolijo, dok ga je oslobodio od ostalih optužbi tužitelja.²⁸ Zanimljivo je da se taj spor između d'Herculeza i Fiskovića spominje još nekoliko godina kasnije, tj. 1765/1766, kada francuski konzul u Dubrovniku René Prevost predaje dvojici dubrovačkih senatora obrazloženje zahtjevâ od deset točaka — koje je francuski dvor tada bio postavio Dubrovniku. Posljednja se točka, između tih deset, odnosila na kapetane Krista i Luku Fiskovića. O tim se točkama više puta, spomenutih godina, raspravljalo između dubrovačkog Senata (preko njegovih senatora) i francuskog konzula. (29).

Te iste 1759. godine kap. Mato Fisković Cvitov sa svojom pulakom *L'Immacolata Concezione e S. Biagio* putovao je 43 dana iz Aleksandrije u Livorno. Nakon 22 dana putovanja umrla su na brodu dva člana posade. Stoga je brod bio stavljen pod najstrožu pasku Lučko-zdravstvenog ureda koji nije dopuštao nikakav promet s brodom, pa ni primanje pošte. Ipak, brod u mjesec srpnju ponovno putuje u Aleksandriju.²⁹ O živom prometu g. 1760. između Livorna i Aleksandrije, u kojem su sudjelovali dubrovački brodovi, govori i to što dubrovački konzul u Livornu u listopadu očekuje osam dubrovačkih brodova, od tih dva pod zapovjedništvom Fiskovića, i to jednog pod zapovjedništvom kap. Mata Cvitova, a drugome ne zna ni konzul točno ime.³⁰

Iz sačuvanih brodskih dnevnika možemo pratiti zaposlenje brodova, tj. na koja su putovanja odlazili, koje su terete prevozili i koje vozarine naplaćivali. Za razdoblje od g. 1760. do 1764. za navu *SS. ma Annunziata e S. Francesco Saverio*, kojom je zapovijedao kap. Stjepan Fisković Jozov, i za brigantin *La Buona Unione* za razdoblje od g. 1802. do 1803, pod zapovjedništvom kap. Mata Fiskovića Kristova, već je S. Vekarić objavio

²⁷ Isprave i akti 18. st. 3101, 108; Ponente 70, 13.

²⁸ Sent. canc. 246, 164v; Cons. rog. 177, 84.

²⁹ Isprave i akti 18. st. 3101, 133.

³⁰ — isto — 3105, 29.

vrlo zanimljive podatke obavljenih putovanja, prevezenih tereta i unovčenih vozarina. (26).

Mnogi dubrovački kapetani našli su smrt u tuđini, a jedan takav primjer iz g. 1753. već sam spomenuo. Ali takvu nemilu smrt, po svoj prilici u Aleksandriji, doživio je i jedan od Fiskovića. To je bio kap. Mato Jozov, zapovjednik nave *Mad. na SS. ma delle Grazie e S. Biagio*. To saznajemo iz pisma što ga 4. svibnja 1759. Ured za pomorstvo piše konzulu Tomazu Giulianu Battachiju u Livorno. Ured tamo šalje kap. Bartula Suknića, da zauzme mjesto zapovjednika na spomenutom brodu, koji se nalazi na putu iz Aleksandrije u Livorno bez zapovjednika, jer je umro njegov dotadašnji zapovjednik kapetan Fisković. Ujedno Ured izvještava konzula Batachija o tome da će kap. Suknić uručiti konzulu s javnim pečatom pečaćen omot na njega naslovljen, koji sadrži Suknićevu patentu, pravilnik i popis posade. Sadašnji privremeni zapovjednik broda predat će mu patentu, popis posade, pravilnik i ferman na ime prijašnjeg kapetana. Budući da Suknić nema sultanov ferman na svoje ime, vratit će onaj kapetana Fiskovića, a imenom Fiskovića zvat će se i njegovu osobu kao kapetana predstavljat će Ivan Mimbelli, koji je pod imenom Fiskovića i uveden u popis posade. Međutim, Mimbelli treba na brodu nastaviti službu u kakvoj je zabilježen u prijašnjem popisu posade. Preko Jakina, naslovljeno na tamošnjeg konzula Storaniya, poslat će Battachi — preporučeno u zapečaćenom omotu — prijašnju Fiskovićevu patentu, skupa sa svim ostalim njegovim starim ispravama.³¹ Tako su glasile upute Ureda livornskom konzulu o nastupu novog kapetana na mjesto umrlog Fiskovića. Roba preminulog kap. Mata Fiskovića Cvitova nalazila se kod Petra Ferrija, dubrovačkog konzula u Aleksandriji, pa mu Ured za pomorstvo 27. VI 1759. piše da je preda kap. Matu Fiskoviću Kristovu, tražeći pri tom od njega potvrdu i da o svemu tome izvijesti Ured.³²

Pri kraju g. 1759. vlasnik nave *Mad. na SS. ma Annunziata* Savin Luka Pozza odluči dignuti sa zapovijedi kap. Ivana Ruskovića i predati je kap. Stjepanu Fiskoviću Ivanovu. Izmjena se trebala obaviti kada brod stigne u Cipar i robu ukrcanu u Veneciji preda primaocima, prema tereticama. Tada je otok Cipar spadao u područje dubrovačkog konzula u Halebu (Sirija) i njegovu se područje još protezalo i na Palestinu. Dubrovački konzul za to područje Bartul Grmoljez tada se nalazio u Dubrovniku, pa mu Ured za pomorstvo svojim pismom od 28. XII 1759. daje već poznate upute pri smjeni zapovjednika broda.³³

Važan predmet dubrovačke trgovine bila je sol — i to ne samo za domaću potrošnju nego i za trgovinu sa zaleđem pod tur-

³¹ Pom. 56-12/2, 39 v.

³² — isto — 56-12/2, 48.

³³ Pom. 56-12/2, 73

skom vlašću. Budući da solana u Stonu nije proizvodila dovoljno soli, Dubrovnik ju je morao uvoziti u velikim količinama (14a). Iako su u tom uvozu soli u Dubrovnik sudjelovali mnogi pelješki brodovi, ipak u drugoj polovici 18. st. nalazim samo tri puta da je brod pod zapovjedništvom kapetana iz obitelji Fiskovića prevezio sol u Dubrovnik, i to brod kapetana Luke Fiskovića. Prvi put je donio g. 1763. iz Barlette 125 kara, što je, čini se, najveći teret soli dovezen u to vrijeme u Dubrovnik. Drugi put je doveo g. 1770. iz Auguste 112 kara i 18 moggia soli³⁴) i treći put g. 1771. iz Barlette 126 kara soli, koja je stajala 562:16 cekina.³⁵ Za taj posljednji teret soli iz Barlette imao je kap. Luka g. 1773. spor sa 16 članova posade, koji su ga tužili Uredu za pomorstvo. Naime, dogovorili su se s kapetanom da će putovanje obaviti *a porzione*, tj. polovica koristi od prijevoza i prodaje soli ide brodu, a polovica njima. Prema obračunu Solnog ureda, na tom poslu bila je zarada od čistih 138:10 cekina, od čega su mornari imali primiti polovicu. Međutim, kapetan im nije u potpunosti isplatio tu polovicu, pa su ga tužili Uredu za pomorstvo, te su senatori donijeli odluku da kap. Luka Fisković treba platiti i ostatak do polovice čistog dobitka od 138:10 cekina.³⁶

S teretima soli, koja se izvozila iz Barlette u prvoj polovici 18. st., bilo je nekih smicalica. U to vrijeme mnogi dubrovački brodovi bili su zaposleni u prijevozima soli iz Barlette u Austrijsko primorje. Budući da je Dubrovnik uživao neke povlastice u cijeni, kap. Mato Orebić se bio sporazumio oko g. 1710. sa Solnim uredom da će svojim brodom iz Barlette u više putovanja izvesti 500 kara soli u Bakar, ali prikazujući kao da je ta sol namijenjena Dubrovniku. Tako će Solni ured imati dobitak od jedne škude na svaki kar, a kad je Orebić izveo pet brodova soli tražio je obećanih mu 50 dukata.³⁷ Međutim, vlast je u Barletti saznala da se sol prevozi u Austriju, pa je to zamjerila dubrovačkom konzulu i zahtijevala da joj se za svaku pošiljku soli upućenu u Dubrovnik doprinese uredovna potvrda. Prevozeći sol, a i žito, u austrijske luke, dubrovački su se brodovi služili carskom zastavom, što dubrovačkoj vladi nije bilo po volji, pa je naložila konzulu da obavijesti kapetane da u Pulji ne mogu krcati teret pod drugom zastavom, nego samo (prijevod s talijanskog) »pod zastavom slavnog mučenika sv. Vlaha, njihova zaštitnika«. Postoji popis 26 dubrovačkih brodova, od kojih deset pod zapovjedništvom Pelješčana, koji su se u tim prijevozima služili carskom zastavom. U njemu je spomenuta i nava kap. Krista Fiskovića. Ali unatoč Senatovoj zabrani vijanja druge zastave, to

³⁴ F & A 86/2, 74.

³⁵ Pom. 56-8/1, 82 prilog.

³⁶ Pom. 56-15/2, 217, 229.

³⁷ Cons. rog. 143, 224 v — 225 v.

³⁸ Isprave i akti 18. st. 3092, 18 prilog.

naređenje su prekršili kap. Stjepan Kerša, patrolun Antun Pasabanda Lukin, kap. Vicko Orebić Stjepanov i kap. Josip Orebić Stjepanov, pa su kažnjeni globom od 100 dukata. Također je bilo odlučeno da su spomenuta četiri kapetana dužna platiti konzulu u Barletti njegove pristojbe, što su kapetani izbjegavali pod izgovorom da viju drugu zastavu. Osim toga, osuđeni su trebali platiti i sudske troškove.³⁸

Tereti soli bili su važni i u trenutku kad je brodovima dopijevao tzv. *congedo*. Naime, nakon što su brodovi plovili izvan Jadrana tri, odnosno tri i pol, godine — morali su se vratiti u Dubrovnik, jer, kako smo već vidjeli, Ured za pomorstvo trebao je izvršiti pregled ponašanja kapetana u inozemstvu i utvrditi poštovanje odredaba Pravilnika. Da se brodovi ne vraćaju prazni u Dubrovnik, već da se njihov povratak iskoristi, vladina je želja bila da donesu teret soli, za kojom je u Dubrovniku stalno bila velika potražnja (12). Dubrovački konzul u Livornu Tomaso Giuliano Batacchi g. 1782. dobio je od dubrovačke vlade nalog da izvijesti kap. Krista Fiskovića da odmah pođe krcati sol iz Auguste ili Trapanija za Dubrovnik, ali dok je pismo stiglo u Livorno Kristo je sa svojim brodom već bio oputovao.³⁹ U siječnju 1795, dok se kap. Mato Fisković Kristov s brodom *Il Fedele* nalazio u Livornu, dubrovački konzul Josip Branca pisмено ga obavještava o nalogu dubrovačke vlade da su dubrovački brodovi vraćajući se u Jadran dužni donijeti teret soli za državni račun. Stoga ne smiju iznajmiti brod za teret koji bi se trebao krcati u Jakinu, Trstu ili Veneciji, da bi tako izbjegli svojoj obvezi (2, 14a). Godine 1799. brigantin *La Buona Unione* prevozi teret soli iz Cagliarija u Livorno, traži novi teret, ne nalazi ga ni u Messini, te se vraća prazan u Dubrovnik i zatim u Orebiće (2).

U lipnju g. 1768. putuje u Aleksandriju kap. Stjepan Fisković Jozov da preuzme zapovijed na navi *Mad. na SS. ma delle Grazie e S. Biagio*, čiji je zapovjednik bio pokojni kap. Stjepan Đivović. Između uputa, koje Ured za pomorstvo daje tamošnjem svojem konzulu Kristu Dimitri, nalazimo da će Dimitri priznati popis posade koji brod već ima, ali ako naiđe na izmjene učinit će uobičajenu zabilješku za one članove posade koji su se iskrcali, kao i za one koji su se umjesto njih ukrcali. Što se tiče sultanovog fermana, Ured je, dok se ne obnovi ferman na ime kap. Fiskovića, odlučio upotrebljavati prijašnji ferman pokojnog kap. Đivovića, a za kapetana broda upisan je u popis dotadašnji pilot.⁴⁰

Za rusko-turskog rata (1768—1774) koji se vodio i u Sredozemlju, dubrovačka trgovačka mornarica pretrpjela je veliku štetu.

³⁹ — isto — 3104, 61.

⁴⁰ Pom. 56-12/3, 49.

Zanimljivo je da pri prvim susretima Rusi nisu plijenili dubrovačke brodove, već su ih puštali da slobodno nastave ploviti Tako su g. 1770. između više zaustavljenih dubrovačkih brodova u Levantu i brodu kap. Krista Fiskovića nakon pregleda dopustili ploviti dalje (8). Međutim, Rusi su brzo promijenili takav svoj stav prema Dubrovčanima i više im nisu dopuštali slobodnu plovidbu, nego su njihove brodove plijenili, a neke i potopili, pa se računa da su Dubrovčani u tom ratu izgubili oko trideset brodova i imali velike gubitke, među njima i ljudske (20). Kako ćemo dalje vidjeti, među nastradalim brodovima bio je i brod kap. Mata Fiskovića. Pred ratnim opasnostima kapetani su bili prisiljeni sklanjati brodove u luke Sredozemlja i tu čekati na bolja vremena. U srpnju g. 1771. nalazilo se u Livornu nekoliko dubrovačkih brodova, a da bi prištedjeli na troškovima sedam se brodova premjestilo u unutrašnji dio livornske luke. Među njima bio je i brod kojim je zapovijedao kap. Kristo Fisković.⁴¹ Po nalogu dubrovačkog senatora Mata Frana Getaldija, kojeg je dubrovačka vlada bila poslala u Livorno radi pregovora s vrhovnim komandantom ruske flote grofom Aleksejem Orlovom, konzul Batacchi šalje vladi u Dubrovnik dokumente dubrovačkih brodova koji su se g. 1771. nalazili u Livornu. To je učinjeno iz opreznosti pred opasnošću koja je brodovima prijetila od Rusa, kad bi se na bilo koji način upotrijebili ti dokumenti. Između 11 dubrovačkih brodova, kojima su oduzeti dokumenti, bio je i brod kap. Krista Fiskovića.⁴² Spomenute se godine nalazila u Livornu i posada iskrcana s dubrovačkog broda *Minerva* kap. Mata Lazarevića, što su ga Rusi zaplijenili, pa je kap. Kristo Fisković po nalogu konzula Batachija posadi predujmio više puta ukupno 387.1 paola, da bi se mogla izdržati.⁴³

Kap. Luka Fisković 22. VI 1771. doveo je u Dubrovnik iz Barlette 126 kara soli koja je stajala 562:161 cekina. Tu su sol teretili troškovi kontumaca od 39 dana, a vozarina je iznosila 125:24 cekina.^{43a}

Godine 1772. Dubrovnik je morao Turcima staviti na raspolaganje 10 brodova za prijevoz vojske iz Albanije u Egipat ili Siriju. Tamo se Ali Bej bio pobunio protiv sultanove vlasti, pa je sultan htio dubrovačkim brodovima poslati albansku vojsku da ga pokori i uspostavi red i mir. Iz bojazni pred Rusima, Dubrovčani se nastoje osloboditi tog opasnog zahtjeva, koji im može nanijeti velike štete.⁴⁴ Kako bi se oslobodila slanja brodova, osim koraka koje je vlada poduzimala u Carigradu, šalje k paši u Skadar više puta kap. Jakova Ivana Luke Kazilarija

⁴¹ Isprave i akti 18. st. 3103, 16.

⁴² Isprave i akti 18. st. 3103, 18 v.

⁴³ — isto —, 77 prilog.

^{43a} Pom. 56-8/1, 82 prilog.

⁴⁴ Ponente 97, 67—68.

s bogatim darovima i na kraju Mata Fabri. Ništa nisu postigli, jer je Porta uporno stajala na tome da Dubrovnik treba dati brodove. Tada se nekoliko dubrovačkih brodova nalazilo u malenoj uvali zvanog Luka u blizini grada Korčule i na raznim sidrištima u Pelješko-korčulanskom kanalu. Od tih brodova vlada je za prijevoz odredila šest peljeških, između tih i brod kap. Mata Fiskovića.⁴⁵ U Dubrovniku su još bila pridodana četiri broda, tako da ih je ukupno bilo deset. Za popravke i opremu tih brodova vlada je potrošila zamašnu svotu. Brodovi su trebali ostaviti u Tajništvu zastavu, zdravstveni list i ferman, te bez svega toga odjedriti u Albaniju. Tamo je ponajprije pušten s brodova jedan dio posade, a nakon što je vlada bogato nadarila pašu, cijela se posada vratila u Dubrovnik. Za procjenu se brodova trebao brinuti Fabri i donijeti sobom potvrde o tome. Brodovi su bili nisko procijenjeni, osobito kapetana Cvjetkovića, Ljubaka i Fiskovića. Fiskovićev brod su procijenili na 2000 venecijanskih cekina. Po vladinom mišljenju 10 brodova je vrijedilo 30 tisuća ven. cekina.

Ali, taj konvoj od deset brodova nije uopće stigao na odredište, jer su ga Rusi napali u vodama Peloponeza. Sedam je brodova bilo zapaljeno i potopljeno, a preostala tri broda su bila oštećena. Dana 20. III 1773. Turci su vratili iz Ulcinja u Dubrovnik tri oštećena broda. To su bili brodovi kapetana Daničića, Ljubaka i Milašinovića. Kako vidimo, tu nema broda kap. Mata Fiskovića, pa iz toga treba zaključiti da su ga Rusi skupa s ostalima potopili u ovom okršaju.⁴⁶ Tek 1775. vlada je riješila da svi troškovi oko ovih deset brodova idu na teret javne blagajne. To su bili troškovi oko popravaka i opreme brodova, troškovi mornara u Dubrovniku i Albaniji, a također i odšteta za brodove prema posljednjoj učinjenoj procjeni, koja je bila pročitana u Senatu.⁴⁷ Mata Fabri za svoj rad u Albaniji bio je nadaren sa 100 carskih talira, s komadom srebra s javnim znakom (bit će to kutija za duhan s grbom Republike, kako se tada običavalo) i imenovan je građaninom bratovštine sv. Lazara.⁴⁸ Fabri, koji je inače trgovao po Bosni, pao je g. 1777. pod stečaj.⁴⁹

U veljači 1772. turska je vlast činila veliki pritisak na dubrovačke brodove — koji su tada zbog rusko-turskog rata bili sklonjeni u carigradskoj luci, a koji su joj bili potrebni za prijevoz vojnika i streljiva u Crno more — da joj se dva najveća od njih ili prodaju ili unajme. Konzul Đuro Curić se zdušno bio zauzeo da otkloni tu opasnost. Tada se u carigradskoj luci, između ostalih dubrovačkih brodova, nalazio i kap. Stjepan Fisković sa svo-

⁴⁵ — isto — 97, 20, 67—68.

⁴⁶ Levante 93 i 94.

⁴⁷ Cons. rog. 184, 121—123.

⁴⁸ — isto — 185, 42.

⁴⁹ — isto — 185, 130 v i 137.

jim brodom. On je pred nekoliko mjeseci bio u službi mletačkog baila, pa je sačuvalo smotanu venecijsku zastavu. Da bi Fisković oslobodio brod turskog zahtjeva zatražio je od baila venecijansku propusnicu i njegovu pomoć. Na taj način je Fiskoviću uspjelo osloboditi brod od turskog zahtjeva.^{49a}

Franjo Ranjina je onaj dubrovački diplomat koji je unatoč svojim velikim sposobnostima morao gotovo tri godine uređivati rusko-dubrovački spor, ponajprije u Rusiji, a zatim u Toskani (15). Kad je u veljači 1775. u svom opširnom pismu obavještavao vladu u Dubrovniku o pregovorima koje je imao s grofom Orlovom u Pizi, i u kojima su se već nazirali uvjeti koje je Dubrovnik trebao ispuniti za rješenje toliko dugo visećeg spora, određuje kap. Krista Fiskovića, koji ionako s brodom dugo čeka u Livornu otvaranje slobodne plovidbe, kao svog pouzdanog čovjeka koji će taj izvještaj prenijeti konzulu u Barletti. Znajući da se radi o važnoj Ranjinovoj poruci, konzul Bonelli u Barletti ne čeka neki prigodni dubrovački brod da je pošalje vladi u Dubrovnik, već unajmljuje poseban brod za 60 dukata koje brodu treba platiti vlada u talirima bez mača, čiji je tečaj tada bio 13 karlina.⁵⁰ Vraćajući se iz Barlette, Fisković je Ranjini u Pizi donio vladin odgovor na Ranjinovu poruku.⁵¹

U želji da svoje kapetane prisili na poštovanje neutralnosti, Republika u mjesecu ožujku 1775. upućuje okružnicu svojim konzulima, među njima i konzulu u Livorno, gdje se tada nalazilo nekoliko dubrovačkih brodova, a kako znamo i brod kap. Krista Fiskovića. U toj okružnici vlada im piše da je — unatoč tome što je već Pravilnikom o nacionalnoj plovidbi zabranjen prijevoz oružja i streljiva za bilo koju ratujuću silu uz globu od 200 cekina — donijela novi stroži zaključak za takve prekršaje. Tada je za prekršitelje uvedena smrtna kazna i konfiskacija svih njihovih dobara. Pri dolasku brodova u luku konzuli su morali obavijestiti dubrovačke kapetane o tom vladinom zaključku.⁵² Battacchi, dubrovački konzul u Livornu, između drugih kapetana, obavijestio je o tome i kap. Krista Fiskovića.

Dubrovački kapetani u Livornu, izloženi besposlici i dugom čekanju, jedva su dočekali čas razvedravanja u dubrovačko-ruskim odnosima, pa su nastojali odmah zaposliti svoje brodove. Tako je kap. Kristo Fisković već sklopio ugovor s trgovcima za krcanje robe i prijevoz iz Livorna u Cipar i Aleksandriju.⁵³ Ranjina se tada našao u nezgodnom položaju. S jedne strane su mu bili kapetani koji su željeli što prije započeti dugo prekinutu plovidbu, a s druge strane je vlada nastojala da ponajprije bro-

^{49a} Isprave i akti 18. st. 3167, 128.

⁵⁰ — isto — 3096, 134.

⁵¹ — isto — 3034, 80.

⁵² Ponente 104, 61.

⁵³ Isprave i akti 18. st. 3034, 88 i 3103, 91.

dovi dođu u Dubrovnik. Naime, teškoće su bile u starim turskim fermanima koje je dubrovačkim brodovima bio izdao prijašnji sultan, pa su se brodovi izlagali opasnosti da ih plijene Turci ili ostali korsari berberijskih država. Međutim, kapetani su iznosili mnoge primjere gdje su kapetani imali fermane umrlog sultana pred tri ili četiri godine (16). Vlada je odobrila Ranjinov postupak što je kapetanu Kristu dopustio otputovati.⁵⁴

U mjesecu srpnju 1775. vlada se našla ponukanom, po posebnom glasonoši, obavijestiti svog konzula u Carigradu, Đura Curića, da joj je uspjelo s Rusima urediti slobodnu plovidbu svojih brodova. Stoga bi bilo poželjno da brodovi, koji se tamo nalaze, ponovno zaplove pod dubrovačkom zastavom. Također i oni brodovi koji su za ovo vrijeme fiktivno prodani i plovili pod turskom zastavom neka ponovno izvjesu dubrovačku. Takvi brodovi mogu ploviti samo izvan Gulfa, nakon što su pribavili novi ferman na ime svojih kapetana i poslije jedne godine treba da se prijave Uredu za pomorstvo u Dubrovniku. Ujedno vlada šalje konzulu popis kapetana za koje treba da pribavi fermane i pošalje ih po istom glasonoši. Tu je popisano 7 kapetana čiji su brodovi u Carigradu i 29 kapetana čije fermane treba da pošalje u Dubrovnik. Između ovih posljednjih je i kap. Kristo Fisković, jer kako znamo on se tada nalazio u Livornu.⁵⁵

Budno pazeći, da svoju politiku uvijek usmjerava k strogoj neutralnosti, dubrovački je Senat u drugoj polovici 1775. donio zaključak, da ni jedan dubrovački brod ne smije prevoziti ni ratni materijal ni prehrambene predmete za bilo koju ratujuću silu prijeteći kapetanima smrću i konfiskacijom svih njihovih dobara.⁵⁶ To je u stvari ponavljanje onoga što je već Senat bio zaključio u ožujku te godine. Malo poslije toga, sredinom siječnja iduće godine (1776), opet Senat nalaže Malom vijeću da piše konzulu Curiću u Carigrad i svim konzulima u Levantu, da obavijeste kapetane — ali usmeno, dakle bez ikakvog pismenog traga, koji bi se možda u nekoj prilici mogao štetno koristiti po probitke Republike — da ni na kakav način i ni pod kakvim izgovorom ne mogu svoje brodove staviti u službu turske armije, pa makar morali zbog toga napustiti svoje brodove i potpuno ih izgubiti. I sada je ponovljena prijašnja kazna smrti i konfiskacija svih dobara.⁵⁷ Kod izdavanja Popisa posade kapetani su obavještavani o ovim dvama Senatovim zaključcima i to se zapisivalo u odnosnim knjigama. Tako imamo više zabilježbi učinjenih poslije donošenja ovih zaključaka, da su o tome obaviješteni i Fiskovići koji su zapovijedali dubrovačkim brodovima.

⁵⁴ Ponente 103, 95.

⁵⁵ Levante 95, 27.

⁵⁶ Cons. rog. 184, 205 v.

⁵⁷ — isto — 185, 35 v.

Počevši s godinom 1787. još su kapetani bili obaviještavani o tri nova Senatova zaključka, pa je i to zabilježeno u knjigama i kod Popisa posade za brodove pod zapovjedništvom Fiskovićâ. Ali najveća se važnost polagala da kapetani budu obaviješteni o gornjim dvama Senatovim zaključcima iz 1775. i 1776, pa se to redovito radilo prigodom uručivanja Popisa posade. No pogledajmo što su sadržavali zaključci iz g. 1787. U prvom zaključku bilo je riječi o tome, da svaki kapetan treba izbjegavati odlazak u Carigrad sve do novih Senatovih naloga. Ali od toga su bili izuzeti oni brodovi koje bi silom uzeo marokanski kralj (5). O tome je pisano i konzulima da obavijeste kapetane, opet u tajnosti i samo usmeno, a kapetani su imali priseći da to neće prekršiti, jer se inače izlažu javnom preziru. Drugi je zaključak javljen konzulima u Levantu, a odnosio se na slučaj kad bi koji dubrovački brod bio prisiljen krcati krijumčarsku robu. Tada je, u prvom redu, kapetan bio dužan učiniti sve moguće da ga se oslobodi krcanja. Ako u tome ne uspije, trebao je nastojati da bude prisiljen na to i da tu silu utvrdi, pa da o tome uzme pismenu potvrdu od dubrovačkog konzula i da je odmah pošalje vladi u Dubrovnik. Trećim je zaključkom ipak bilo dopušteno dubrovačkim kapetanima da sa svojim brodovima idu u Carigrad, ali to je vrijedilo kada ih mjesni zapovjednici ili zapovjednici karavela prisile krcati žito za Carigrad.⁵⁸

Pri kraju g. 1776. kap. Mato Fisković Cvitov kupuje u Barletti napuljsku pulaku *SS. ma Concezione e S. Antonio* od Melhiora Scapata, koja je građena u Sorrentu g. 1773. Tada su se brod i kap. Mato nalazili u obližnjem Traniju, pa kapetan moli dubrovačkog konzula Filipa Bonellija u Barletti da mu od vlade u Dubrovniku priskrbi potrebne isprave.⁵⁹ Vlada mu odmah šalje šest mornara za dovođenje kupljene pulake u Dubrovnik. Za bolju sigurnost konzul je trebao izdati kapetanu propusnicu, iako je vlada po mornarima kapetanu poslala ferman Velikog Gospodara. Da se ferman ne bi zamazao prigodom raskuživanja, koje se tada obično obavljalo kađenjem dimom i čišćenjem octom, poslani mu ferman konzul je trebao predati kapetanu kad budu nasamo, izbjegnuvši tako njegovo raskuživanje.⁶⁰

U knjizi Popisa posade pod 25. II 1777. ubilježena je posada pulake *SS. ma Concezione, S. Biagio e S. Antonio* kojoj je zapovjednik kap. Mato Fisković Cvitov, pa smatram da je to ta pulaka koju je kupio u Traniju. U imenu broda, koje se do tada sastojalo od dva sveca, nadodano je sada još ime dubrovačkog zaštitnika sv. Vlaha. Posada je brojila 14 članova, uključiv zapovjednika. Između ukrcanih mornara nalazimo Cvita Fiskovića Ma-

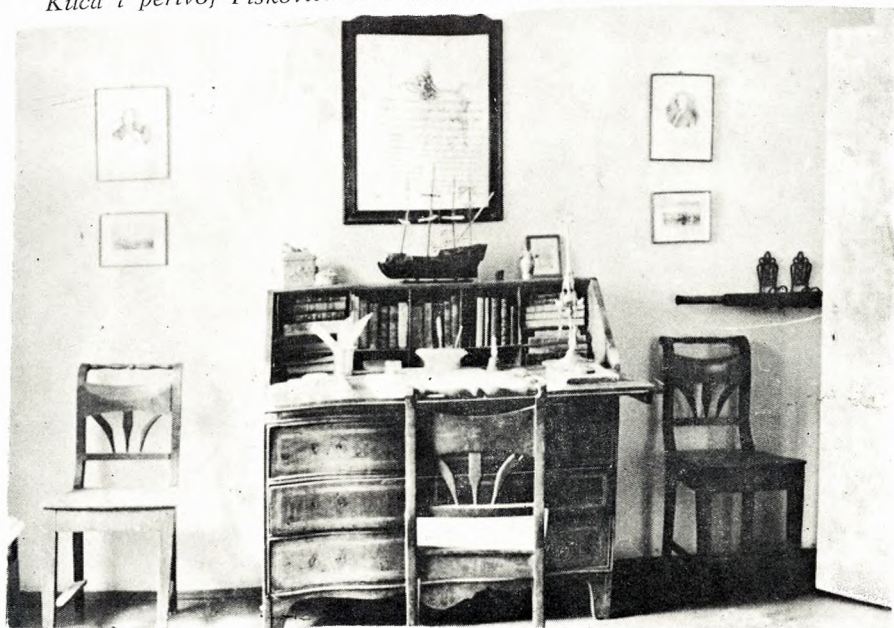
⁵⁸ Cons. rog. 195, 115 v.

⁵⁹ Isprave i akti 18. st. 3096, 185 i 187.

⁶⁰ Ponente 106, 72.



Kuća i perivoj Fiskovića u Orebićima. Crtež Vjekoslava Paraća 1946.



Namještaj iz 18—19. st. u kući Fiskovića u Orebićima

krcali živežne namirnice u Cadizu i da su u konvoju od 4 španjolske fregate otputovali u Brest. Vladi nije poznato jesu li kapetani to učinili dobrovoljno ili su bili primorani silom. Bilo jedno ili drugo, svakako je protivno vladinim namjerama, pa je to izazvalo njezino negodovanje. Ona je odmah naredila Uredu za pomorstvo da izvrši strogu istragu protiv krivaca, kako bi ih se kaznilo najstrožim kaznama koje propisuje njezin Pravilnik za nacionalnu plovidbu.⁶⁴

I zaista, već 9. veljače Ured za pomorstvo o tome, i to posebno za kap. Buconića a posebno za kap. Fiskovića, piše cirkularno pismo konzulima na Zapadu. Za kap. Stjepana Fiskovića daje im ove upute: Ako bi se kap. Fisković pojavio u bilo kojoj luci njihovog konzularnog područja, odmah će mu oduzeti patentu i druge brodske isprave i umjesto njega postaviti će za zapovjednika broda Josipa Đivovića. Na ime Đivovića će konzul izdati brodu propusnicu do Dubrovnika i dopustiti će kapetanu ukrcati neki teret, kako se ne bi brod vratio prazan za domovinu. Kap. Fisković, pak, mora se prijaviti Uredu za pomorstvo u roku od tri mjeseca, računajući od dana kada mu konzul saopći da treba odgovarati, jer je prekršio naloge i pravila nacionalne plovidbe. Ako se ne prijavi, postupiti će se protiv njega prema zakonu. Istog se dana Ured za pomorstvo posebno obratio dubrovačkom konzulu u Cadizu, Carlu Mariu Doderu. Uznemireni zbog takve povrede neutralnosti, a ne znajući pravo stanje stvari, mole konzula da im točno javi pod kakvim okolnostima se to zbilo. Ujedno se pitaju kako konzul nije mogao spriječiti spomenute kapetane da poduzmu ta putovanja, kad su mu dobro poznati principi dubrovačke neutralnosti. S velikom nestrpljivošću čekali su da ih konzul o svemu tome potanko obavijesti.⁶⁵

Konzul u svojoj potvrdi (*attestato*) od 27. X 1779, od koje je po jedan primjerak dao svakom kapetanu, ovako opisuje taj događaj. Na zahtjev intendanta kraljevske mornarice za dva dubrovačka broda koji će prevesti živežne namirnice iz Lisabona u Brest, odgovorili su mu da od vlade Dubrovačke Republike imaju nalog da se u ovo ratno doba pridržavaju stroge i točne neutralnosti. Stoga se ni jedan kapetan, koji je dubrovački podanik, ne smije staviti ni u kakvu službu bilo koje ratujuće sile. Čuvši da je marokanski kralj posljednjih dana dao zaplijeniti jedan dubrovački brod, koji se nalazio na putovanju iz Genove pun robe za Kanarske otoke, odlučio je ne izlaziti iz luke i rasprijeti brodove dok ne prime naloge svoje vlade. Na takva njihova izlaganja odgovara intendant da ne mogu tako postupiti kad treba poslužiti španjolskog kralja, koji je njihov zaštitnik. Svakako će brodove pratiti tri velika francuska ratna broda i još četiri

⁶⁴ Ponente 100, 8.

⁶⁵ Pom. 56-12/3, 252, 254 v, 255.

ratna borda, koji također plove u Brest. Na kraju, da bi oslobodili brodove, konzul i kapetani izniješe da prema dogovoru utanačenu u Dubrovniku nisu obvezni putovati dalje od Lisabona i zato odbijaju ploviti u Brest. Na to im je odgovoreno da će im osim vozarine isplatiti i dar od 300 peča po 8 reala za svaki brod, kako bi kapetani mogli povećati plaću mornarima. U protivnom će upotrijebiti silu i obavijestiti dvor, da bi saznao kralj, o lošoj pripravnosti Dubrovčana da ga posluže u njegovoj potrebi. Ta intendantova prijetnja bila je napisana, a jedan od njegovih časnika pročitao ju je kapetanima Fiskoviću i Buconiću, i pisaru ovog posljednjeg. Ujedno je tražio njihov jasan odgovor. Kapetanima nije ništa drugo preostalo nego da na takvu prisilu i prijetnju pristanu na putovanje.⁶⁶ Putovanje iz Cadiza u Brest i iz Bresta natrag u Cadiz trajalo je 7 mjeseci i 8 dana. Naravno, tu je uključen i boravak u Cadizu — za iskrcaj robe. Kap. Fiskoviću je bilo isplaćeno i gornjih 300 peča za povećanje plaće i prehrane mornarima. Iz tužbi, koje su neki članovi posade podigli protiv kapetana i nakon toga kapetan protiv njih, saznajemo da je kapetan podijelio tih 300 peča na 12 članova posade, u koji je broj i on bio uključen. Posada je tražila i neke posebne nagrade za pomoć koju je pružila ulcinjskom brodu u grčkom arhipelagu i što je u Brestu, daleko od obale, tražila i spasila izgubljeno sidro svog broda. Ali se čini da sud tim zahtjevima posade nije udovoljio, jer o tome u osudi nema spomena.⁶⁷

Dubrovačka je vlada gornje svoje pismo za britanski Admiralitet u Londonu poslala preko svog agenta Espertija u Napulju. On je to pismo trebao osobno predati tamošnjem posebnom britanskom izaslaniku Hamiltonu i o cijelom vođenom razgovoru odmah obavijestiti vladu u Dubrovniku. Vlada je, osim toga, za bolju sigurnost, duplikat svog pisma londonskom Admiralitetu poslala preko Beča, jer je htjela da u to ratno doba pismo takve važnosti, koje se ticalo sigurnosti plovidbe njezinih brodova, svakako stigne u ruke naslovnika.⁶⁸ Iz toga se vidi koliko je ovaj događaj uznemirio dubrovačku vladu i što je sve poduzela da iz njega ne nastanu kakve štetne posljedice po njezine brodove.

Poslije više od godinu dana od počinjenog prekršaja, Senat 6. II 1781. nalaže senatorima časnicima Ureda za pomorstvo da provedu istragu protiv kapetanâ Fiskovića i Buconića. U mjesecu svibnju Senat proglašava krivim oba kapetana. Ponajprije je u Senatu predloženo da ne mogu nikad više biti kapetani dubrovačke zastave, da se moraju neprekidno zadržavati u sobi — Fisković sedam, a Buconić osam dana, te da blagajniku plate svaki po 10 dukata za troškove suđenja. Zatim im je oproštena kazna zadržavanja u sobi i oba kapetana su osuđena da više ne mogu

⁶⁶ Pom. 56-8/1, 16 v, 165 i Pom. 56-12/3, 255.

⁶⁷ Pom. 56-8/1, 169 v; Pom. 56-15/3, 103—148; Pom. 56-12/2, 229.

⁶⁸ Ponente 100, 9-10.

biti kapetani dubrovačke zastave i da moraju platiti troškove suđenja.⁶⁹ Čini se da je ta kazna bila strogo provedena, jer Stjepana Fiskovića dalje ne nalazim kao zapovjednika na dubrovačkim brodovima. G. 1784. susreće se kao vlasnik u navi *Il Fedele*, a g. 1799. upisuje 325 dukata državnog zajma. Također ne nalazim da bi kroz ovo razdoblje — osim Fiskovića i Buconića — neki drugi dubrovački kapetan bio kažnjen oduzimanjem patente i tako bio onemogućen da dalje bude kapetan zastave na dubrovačkom brodu. Ipak smatram da je Senat imao obzira prema ovim krivcima, zato što nije primijenio najstrožu kaznu, jer kako znamo — za prijevoz ratnog materijala ili prehrambenih predmeta nekoj sili u ratu Senat je u g. 1775. bio odredio smrtnu kaznu i konfiskaciju svih njihovih dobara. Osim iznijetih podataka, ne susrećemo nikakve isprave ili podatke koji bi nam potanje rasvijetlili događaje i porive koji su ponukali vladu da ovako primjerno kazni ova dva kapetana. Možemo samo pretpostaviti da je tome jedini uzrok strogo čuvanje neutralnosti na kojoj je Dubrovnik temeljio svoj opstanak, a za koju je u svojoj povijesti više puta podnio mnoge skupe žrtve.

Nikola Đurđević, nekadašnji vođa palube na brodu kap. Mata Fiskovića Cvitova, čekajući na raspravu čamio je g. 1781. u dubrovačkim tamnicama, koje je onako slikovito opisao Milan Rešetar (25). Bio je optužen za krađu obavljenju na tom brodu u Smirni. Ali, iz podnešene optužnice suci nisu mogli utvrditi nikakvu njegovu krivicu. Stoga je Ured za pomorstvo naložio konzulu Antunu Bani u Smirni da povede novi postupak o tom njegovom krivičnom djelu i da ponovno ispita kap. Fiskovića i njegovu posadu. Zanimljive su upute koje Ured daje konzulu kako da postupi kod ispitivanja svjedoka. Konzul će narediti da pred njega dođe svaki svjedok posebno. Opomenut će ga da govori istinu i zaklet će ga. Nakon općih pitanja preći će na pojedinosti o kojima ga treba ispitati. Pitat će ga što zna o krađi koja se prije nekog vremena dogodila na nekom dubrovačkom brodu u Smirni. Saslušavši svjedoke, konzulov kancelar napisat će sve to — iznijevši činjenice koje mogu otežati, odnosno olakšati odgovornost okrivljenoga. Zatim će prijeći na ispitivanje drugog svjedoka i svih ostalih. Pri tome izjavu jednog svjedoka neće čitati drugom, već će svakog posebno ispitivati, osim u slučaju da ima protuslovlja između dva svjedoka ili bude kakva činjenica o kojoj se iskazi ne slažu. Sve je to konzul trebao obaviti što prije i poslati u Dubrovnik, da bi se okrivljenom mogla izreći osuda.⁷⁰

Prema izvještaju dubrovačkog konzula u Barceloni, Ignacija Villavecchia, o prispjelim brodovima u mjesecu svibnju i lipnju godine 1781, kap. Mato Fisković Kristov stigao je s pulakom

⁶⁹ Cons. rog. 189, 84 v, 173.

⁷⁰ Pom. 56-12/4, 50 v.

SS. ma Annunciata u Barcelonu iz Ankone s teretom žita i graha, te je otputovao iz te luke u Ostende s teretom likera, Međutim, u prosincu rečene godine izvještava spomenuti konzul vladu da su u Majorci Matov brod od engleskih preuzeli španjolski korsari.^{70a}

Kod Fiskovića se susreće i zanimljiv događaj, da sin nasljeđuje oca u zapovijedanju brodom. Prema pismu od 5. travnja 1782, koje Ured za pomorstvo piše konzulu Bagnasku u Livorno, tadašnji zapovjednik kap. Luka Fisković, po želji brodovlasnika, ustupit će zapovjedništvo svom sinu kap. Matu Fiskoviću Lukinu. Nakon što konzul preuzme staru patentu i ostale brodske isprave od oca Fiskovića, predat će sinu Fiskoviću njegovu patentu i sultanov ferman koji se sada nalazi kod oca.⁷¹

Dana 15. XI 1782. na putu za Genovu ili Marseille s teretom žita, pulaka *L'Annunziata* pod zapovjedništvom kap. Mata Fiskovića Kristova pretrpila je brodolom kod otoka Psare, blizu Smirne. Zbog velikog mora i jakog vjetrova brod je počeo propuštati vodu. Uzalud su bila sva nastojanja kapetana i posade da spriječe ulazak mora u brod. Nasukali su brod na otok Psaru da — ako je moguće — spase teret i brod. Uz pomoć mjesnog stanovništva uspjelo im je spasiti 1323 kila zdravog žita, koje glavari Psare nisu dopustili izvesti dok ne prime obavijest iz Carigrada. Spasilo se još mokrog i oštećenog žita, koje je kapetan prodao po cijeni koja se mogla postići, o čemu je napravljen zapisnik. Spasivši opremu, sidra i konope, napušten je brod koji se već raspao, pa se posvema izgubio ostatak tereta. S nekim grčkim kaićem kapetan je otišao u Smirnu, uzevši sa sobom svu spašenu opremu i robu, osim spomenutih 1323 kila žita. Tu u Smirni kod dubrovačkog konzula Antuna Bana kapetan je podnio izvještaj o pomorskoj nezgodi, uz koji su dali svoje izjave i ovi članovi posade: pisar, vođa palube, čuvar i 4 kormilara.⁷²

Pod signaturom Pom. 56-17/1 nalazi se jedna jedina knjiga u kojoj se vodila evidencija o položima (u novcu, zlatnim i srebrnim predmetima) u vezi s pomorstvom. I u toj knjizi nalazimo zabilješke koje se odnose na novčane pologe u vezi s Fiskovićima od g. 1782. do g. 1794. Polozi su se sastojali od novca koji je pripadao mornarima na njihovim brodovima. Tu je zapisan i poznati polog u vezi s putovanjem kap. Stjepana u Brest. Knjiga je vođena tako da je ponajprije upisan nadnevak, pa iznos, ime polagača, ime korisnika i naslov zbog kojeg polaže. Zatim je slijedio nadnevak isplate i na temelju čega je ta isplata obavljena.

Godine 1784. gradi se u Gružu nava koja će nositi ime *Il Fedele* (101 kar nosivosti). U nekim dokumentima za ovaj brod

^{70a} Isprave i akti 18. st. 3130, 51 prilog i 55.

⁷¹ Pom. 56-12/4, 49.

⁷² Div. for. 204, 15.

zainteresirani upotrebljavaju naziv *fregada*. Dok je brod još bio u gradnji, kap. Kristo Fisković se brinuo da bi među Dubrovčanima, a osobito među dubrovačkom vlastelom, koja je u mnogim brodovima imala uložene velike iznose novca, našao interesenata koji će sudjelovati u brodskim karatima. Kap. Kristo pri tom poslu imao je velikog oslonca u vlastelinu Lucijanu Nikoli Pozzi, koji je bio glavni upravitelj ne samo ovog broda, nego nekoliko dubrovačkih brodova. Pri skupljanju karatista isticao se i dubrovački Židov Mojsije Mandolfo, koji se inače bavio pomorskim poslovima (10), a imao je u Dubrovniku i dućan u kojemu su se sastajali Dubrovčani i tu sklapali različite poslove, pa i one u vezi s pomorstvom. Prvih dana kolovoza g. 1782. našli su se uz Pozzu u njegovoj kući Antun Kazilari Ivanov iz Cavtata, Luka Drobac, Mojsije Mandolfo i kap. Kristo Fisković. Taj dogovor je kasnije bio različito tumačen, što je dovelo do nesporazuma. Poglavitito se smatrao prikraćen Kazilari. On je u početku namjeravao sudjelovati s četiri karata u brodu. Citiram njegove dvije rečenice zapisane hrvatskim jezikom: »*onako kako smo govorili do tisuću i pezat (pedeset) cekina*« i »*ja ću ostati interesan u fregati tisuću pezat, ali i šesat (šezdeset) cekina*«. No nastojao je da se potrebna oprema (poglavitito konopi) svakako kupi kod trgovca Tomasa Ricottija u Jakinu, tako da on s polovicom vrijednosti konopa sudjeluje u plaćanju svojih karata, a budući da su karati više stajali poslao je po Luki Dropcu Mojsiji Mandolfu 400 carskih talira u gotovu novcu.⁷³

U kancelarijskim knjigama zabilježeno je još nekoliko pisama iz kojih saznajemo za neke dalje pojedinosti o načinu skupljanja karatista za ovaj brod, pa ih iznosim. Vlastelin Serafin Savin Zamanja, koji tada živi u Pratu, namjeravao je sudjelovati također s četiri karata, i to s dva na svoje ime, a s dva na ime svog ujaka Luke Giorgi. Bio je odredio da se za kupovinu karata upotrijebi 170 kolonarskih peča koje je imao kod Mojsije Mandolfa u Dubrovniku, a i višak novca koji će proizaći iz tereta soli koju Kristov sin Jozo dovozi iz Malte u Dubrovnik za državni račun. Ako sve to nije dovoljno, neka ga Fisković obavijesti, pa će doznačiti ostatak. Ponajprije je čuo da će karat stajati 300 cekina, što mu je bilo skupo, pa pita da ga se obavijesti s kakvom namjerom se gradi taj brod uz toliki trošak, za koje potrebe će biti zaposlen i kakvi se dobici predviđaju, da bi se on i ujak znali odlučiti s koliko će karata sudjelovati. Kasnije mu je bila javljena cijena od 250 cekina, ali i ta mu je bila previsoka, pa Zamanja odustaje od sudjelovanja.⁷⁴ Zbog toga je glavni upravitelj i brodovlasnik Lucijan Nikola Pozza tužio Zamanju sudu u Dubrovniku, a u takvim sporovima bio je nadležan Ured za po-

⁷³ Pom. 56-16/1, 22. VII 1784.

⁷⁴ Pom. 56-8/1, 188, 224.

morstvo, da mu za dva karata u brodu, za koja su do tada na račun bile plaćene gornje svote, plati ostatak od 1000 carskih talira. Sud je osudio Zamanju da taj ostatak treba platiti Pozzi.⁷⁵ Taj Serafin Zamanja deset godina kasnije, tj. 1794, bio je osuđen na doživotni gubitak dubrovačkog plemstva, jer je u inozemstvu unovčio novac Blagog djela i ostao dužan svotu od 14500 dukata.⁷⁶

Prvi zabilježeni vlasnici broda bili su vlastelini Pozza, Sorgo, Gozze i Bona, koji su imali ukupno osam karata, dva dubrovačka Židova su imala četiri karata, od kojih poznati nam Mojsije Vita Levi Mandolfo tri, ostale su karate imali Pelješčani. Među tima, Stjepan i Mato Fisković Cvitov imali su svaki po jedan karat, Kristo Fisković je imao jedan i pol karat, a zapovjednik broda kap. Mato Fisković Kristov je sudjelovao s dva karata. Po svoj prilici je taj brod gradio gruški proto Ivan Šutić, jer je odmah zainteresiran u tom brodu s pola karata. Već je u početku bilo nekih preknjižavanja u vlasništvu karata. Tako je Stjepan Kerša svoja dva karata prodao Kristu Fiskoviću, čime se udio Fiskovićâ u tom brodu povećao na ukupno sedam i pol karata. Ali je opet Kristo neke karate prodao Tomu Jeriću.⁷⁷

Kako smo već vidjeli, konopi su se za ovaj brod imali nabaviti kod Ricottija u Jakinu. Ali, Antun Župa, koji je za tu nabavu tamo bio poslan, umjesto da robu kupi kod Riccotija kupio ju je kod drugog jakinskog trgovca Giovannija Battiste Biagettija. Zbog toga je Antun Kazilari tužio sudu Lucijana Pozzu. Pozza, u svom odgovoru, pobija točku po točku Kazilarijeve tužbe, od čega ću iznijeti samo jednu pojedinost. Budući da polovicu vrijednosti konopa nije trebalo platiti u gotovu novcu, nego je ta vrijednost bila uračunata kao inozemni kredit (*respiro in Ancona*) i trebala je poslužiti kao Kazilarijeva kvota za njegove karate, Pozza je to odbijao izjavljujući da je to zabranjeno vladinim odlukama i zakletvama zainteresiranih. Također je Pozza iznio da Pravilnik o nacionalnoj plovidbi zabranjuje bilo kakvu dobavu na veresiju od strane inozemaca za gradnju dubrovačkih brodova.⁷⁸ Dalje je u kancelarijskim knjigama prepisano dugo dopisivanje koje su u ovom sporu vodili Kazilari i Pozza. Budući da Kazilari nije nabavio konope, a na kojoj je dobavi — kako se može pretpostaviti — trebao imati zaradu, odustaje od sudjelovanja u brodu s 4 karata, kako je to u početku bilo dogovoreno, pa ga stoga — kako smo već vidjeli — nema među prvim karatistima.⁷⁹

⁷⁵ Pom. 56-15/3, 247.

⁷⁶ Ponente 129, 93.

⁷⁷ Pom. 56-8/1, 190; 56-9/1, 117.

⁷⁸ Pom. 56-16/1, 22. VII, 25. VII, 9. VIII 1784.

⁷⁹ Div. for. 204, 171.

U početku je zapovjednik broda bio kap. Mato Fisković Kristov. Brod je plovio s fermanom na ime Vicka Pisetića s Pelješca, pa se za slučaj susreta s turskim korsarima kao kapetan broda trebao javiti Jakov Lonza s Pelješca. Posada broda brojila je 14 članova, uključiv kapetana. Svi su bili Pelješčani, osim brodskog kalafata koji je bio Gružanin.⁸⁰

Brod *La Vigilanza, S. Antonio e S. Maria* (97 kara nosivosti), pod zapovjedništvom kap. Luke Fiskovića Cvitova, na putovanju koji je započeo dana 17. IX 1784. iz Smirne u Trst s raznom robom, naišao je na jaki vjetar i uzburkano more. Morska voda je bila prodrla u kaljužu, pa je kapetan naredio da je izbace pomoću sisaljki. Ali i one su se pokvarile, pa je kapetan uz pristanak cijele posade sklonio brod u Kefaloniju. Tu je pregledan brod, nakon što je prenijeta na palubu roba koja je bila smještena u njegovu spremištu. Ali, brodu nije nađena nikakva mana, pa je roba ponovno složena na prijašnje mjesto. Tada je kapetan nastavio putovanje prema Krfu, s namjerom da tu potraži kakvu pomoć, ali budući da se vrijeme stišalo produžio je brodom dalje. Dana 10. X ponovno naiđe na burno vrijeme koje trajашe i idućeg dana, pa budući da se čamac napunio vodom kapetan je bio prisiljen prerezati konop. Nastavljajući put stigao je brodom 11. X u Koločepski kanal i budući da je sumnjao da je roba pretrpjela kakvu štetu od nevremena, u kojem je more plakalo cijeli brod, obratio se redovnom sucu Ureda za pomorski konzulat u Dubrovniku s molbom da odredi tri časnika koji će provjeriti njegovu izjavu o spomenutoj pomorskoj nezgodi. Bili su stoga ispitani pisar Nikola Radmili, čuvar Frano Martinović i kormilar Vinko Suhor, koji su potvrdili točnost kapetanove izjave.⁸¹

Kap. Luki Fiskoviću Cvitovu, također kao zapovjedniku gornje nave *La Vigilanza, S. Antonio e S. Maria*, dok je g. 1782. u Genovi iskrcavao teret dovezen iz Trsta, ukrali su jedan sanduk ili svežanj tkanine. Primaoci tereta su bili Heer et Keller. Kapetan je morao dati jamstvo da će nadoknaditi štetu koja je bila procijenjena na 1050 bečkih fiorina, odnosno 3360 genovskih lira. To jamstvo je kapetan dao preko Giuseppa Giera pok. Franceska Marije iz Genove. Međutim, kap. Luka bio je osuđen u Genovi na plaćanje nastale štete, ali kako nije plaćao, Giera je preko opunomoćenika tužio kapetana sudu u Dubrovniku i g. 1788. kapetan je bio osuđen da plati gornji iznos. Za namirenje te tražbine dolazila su u obzir i dva karata koja je kap. Luka Fisković imao u tom brodu. 14. V 1789. bilo je naloženo kap. Luki da u roku od jednog dana treba ući u kaštel, odakle ne može izaći dok ne plati.⁸²

⁸⁰ Pom. 56-9/6, 117.

⁸¹ Pom. 56-4/9, 11.

⁸² Div. for. 210, 110 v; Pom. 56-15/4, 28. VI 1788.

Spomenut ću i jedan primjer zabilježen u kancelarijskim knjigama, koji ne baca baš najljepše svjetlo na spomenutog kap. Luku Fiskovića Cvitova. Dana 21. siječnja 1785. Petar Jerolim Natali u ime svoje i drugih karatista dubrovačkih vlastelina, koji su od ukupno 24 karata imali samo 10 u već spomenutoj navi *La Vigilanza, S. Antonio e S. ta Maria*, podnosi senatorima Ureda za pomorstvo prijavu protiv tadašnjeg zapovjednika tog broda kap. Luke. Tuže ga da brodom vrlo štetno upravlja po njihove probitke, jer je tu skoro u Smirni krcao teret, iako je znao da brod propušta mnogo vode, što je moglo prouzrokovati gubitak broda. To bi se bilo i dogodilo da mu prošle jeseni u gruškoj luci nije bila pružena brza pomoć. Dalje je kap. Luka u Trstu otjerao s broda pisara Nikolu Radmilića iz Slanog, za kojeg su mu spomenuti karatisti izričito naložili da ga ni u kojem slučaju ne može otpustiti s broda. Tužitelj Natali, iako ne predstavlja većinu karatista, moli senatore da na mjesto kap. Luke postave kap. Jakova Krelića s Pelješca. Senatori su razmotrili Natalijev zahtjev. Iako nije imao većinu karata da bi mogao maknuti kapetana, iako je kapetan bio odsutan i nije mogao prisustvovati da bi se obranio od optužbi, ipak je iznijeto loše ponašanje kapetana zahtijevalo brzu pomoć, pa su donijeli odluku da se kap. Luka smjenjuje sa zapovijedi broda i umjesto njega postavi kap. Jakov Krelić, uz izričiti uvjet — ako kod povratka u Grad spomenutog kap. Fiskovića tužitelji ne dokažu istinitost svojih optužbi i Fisković se opravda, tužitelji ga moraju smjestiti ponovno postaviti za zapovjednika rečenog broda i još mu platiti sve štete koje su mu prouzročili tim udaljavanjem. Kap. Luka je došao u Gruž dana 11. VII 1785. i optužba je bila pročitana njegovu opunomoćeniku Bartulu Mariniju s nalogom da je saopći kap. Fiskoviću, s tim da se u roku od tri dana opravda od tužiteljevih optužbi.⁸³

Iz Popisa posade, koji je bio sastavljen odmah sutradan, tj. 22. I 1785, saznajemo da je za spomenuti brod bio izdan novi Popis posade u kojem je za kapetana zastave naznačen kap. Jakov Krelić, a kao kapetan broda optuženi Luka Fisković. To je učinjeno zbog fermana koji je glasio na ime kap. Luke. Ali, budući da je kap. Krelić preuzimao zapovijed, a kap. Fisković se trebao iskrcati, ostavivši brodu ferman na svoje ime, za slučaj susreta s turskim korsarskim brodom trebao se javiti Antun Fisković Lukin. Antun Lukin je prije godinu dana, tj. 1784, ukrcan na taj brod kao mornar.⁸⁴

Spomenuti optuženi pisar Nikola Radmili također nije mirovao, već je i on 20. IV 1785. tužio sudu kap. Luku Fiskovića Cvitova. U svojoj tužbi navodi kako ga je kapetan silom iskrcao

⁸³ Pom. 56-7/2, 28 v.

⁸⁴ Pom. 56-9/6, 100 v, 127.

u Trstu 27. XII 1784. pod izgovorom njegove neurednosti. Međutim, da je on dva puta spasio brod od brodoloma, što bi se bilo dogodilo zbog kapetanova pogrešnog upravljanja i dalje da je nastojao urediti brod da bude siguran u plovidbi, kako ne bi trpjeli velike štete probici brodovlasnika, što izlazi i iz potvrde konzula u Trstu. Pisar Radmili traži da mu kapetan nadoknadi izgublenu plaću i prehranu od časa iskrcaja u Trstu do dolaska broda u domovinu, što čini 319:12 lira. Istodobno je Radmili dao registrirati izjavu četvorice dubrovačkih vlastelina koji su imali udjela u tom brodu. U toj izjavi od 1. III 1784. oni predlažu ostalim zainteresiranim na brodu da, zbog toga što na spomenutoj navi nedostaje brodski pisar, pristanu u prilog Nikole Radmilija, s tim što ga kapetan neće moći otpustiti bez njihovog ovlaštenja. Iz druge zabilježene potvrde, koju je izdao dubrovački konzul u Trstu Giuseppe Belusco dana 27. XII 1784, saznajemo da kap. Fisković nikako nije htio više držati na brodu pisara Radmilija, pa ga je otpustio s izričitim nalogom da odmah napusti brod zbog različitih razloga i propusta. Mornari, koje je konzul ispitivao, izjavili su da je dva puta prijetila opasnost brodu zbog pogrešnih kapetanovih naloga. Na Radmilijev zahtjev, konzul je to potvrdio, da bi se mogao time koristiti ispred vlasti u Dubrovniku.⁸⁵ Sud je udovoljio traženju pisara Radmilija i osudio kap. Luku Fiskovića Cvitova da mu plati 319:12 lira, a taj je iznos pisaru Radmiliju platio kapetanov opunomoćenik Bartul Marini.⁸⁶

Kap. Jozo Fisković g. 1789. s brodom *Il Costante* prevezio je teret soli iz Ibize u Goro na ušću rijeke Po. Već kod Cabrere u Balearima naišao je brod na jaki vjetar i velike udarce valova, koji su pokrivali brod od jedne do druge strane. Dana 20. II opazio je kapetan u kaljuži 4 pulsate vode, koja je bila crvene boje. Budući da je prije toga brod bio potpuno nepromočiv, posumnjao je da je to posljedica nevremena. Brod je i dalje na putovanju pratilo nevrijeme, tako da je kapetan bio prisiljen kratiti jedra i sisaljka izbacivati iz kaljuže vodu crvene boje. U Jadranu, nasuprot Boki Kotorskoj, također je naišao na jaki vjetar i nemirno more, tako da su valovi opet pokrivali brod s jedne na drugu stranu i razbili vrata za ulaz u kabinu u koju je ušlo more. Da bi spasio brod, posadu i teret, te da ne bude progutan od valova i razbijen između otokâ, kapetan je bio prisiljen skloniti brod u Koločepski kanal. Tako su učinili i kapetani drugih brodova. Budući da kapetan sumnja da je sol oštećena zbog vode, koju su crpili iz kaljuže i koja se još i sada crpi, iako u manjoj mjeri, došao je pred redovnog suca Ureda za pomorski konzulat u Dubrovniku prijaviti pomorsku nezgodu i

⁸⁵ Pom. 56-8/1, 22v.

⁸⁶ Pom. 56-15/4, 35.

moli da mu se odrede tri časnika koji će provjeriti tu njegovu izjavu. Kako propisuje postupak u ovakvim slučajevima, bili su ispitani članovi posade: Antun Bizar pisar, Miho Lupi kormilar i Nikola Račić patrun kaića tog broda. Svi su potvrdili da je točna kapetanova izjava.⁸⁷ Kad se g. 1797. kap. Jozo s brodom *Il Costante* nalazio u Livornu trebalo je da, po nalogu glavnog brodovlasnika Lucijana Nikole Pozze, koji je na kraju prošle godine prodao 18 karata u tom brodu, preuzme zapovijed kap. Mato Peković i da Peković plati konzulu u Livornu jedan dio ugovorene cijene.⁸⁸ Ali Peković je duljio s preuzimanjem broda i plaćanjem, jer je prethodno htio osigurati brodu teret za Koromandsku obalu u Indiji.⁸⁹ To je nagnalo Pozzu da poništi ugovor o kupoprodaji karata i da drugom kapetanu povjeri zapovijedanje brodom, pa je Ured za pomorstvo u ožujku 1798. poslao konzulu u Livorno novi Popis posade za taj brod, u kojem je kao zapovjednik naznačen kap. Antun Bizar, a kao brodski pisar Ivan Fisković Matov.⁹⁰ Lucijan Nikola Pozza je tužio kupce spomenutih karata zbog neispunjenih ugovora i sud ih je osudio na plaćanje kazne od 4000 kolonarskih peča.⁹¹

Dubrovačka je vlada g. 1793. saznala da su engleska i španjolska flota blokirale sve luke Francuske na Sredozemlju i Atlantiku, pa ni jedan brod nije smio ulaziti u te luke ni izlaziti iz njih. Spomenuti saveznici objavili su da će plijeniti terete za te luke, pa makar kako neznatni bili, kao i brodove koji ih budu vozili, pa makar pripadali i neutralcima. Zarobit će i mornare i časnike. Vlada, zabrinuta nad sudbinom svoje trgovačke mornarice, a imajući iz prošlosti teška iskustva u takvim prilikama, piše o tome 16. IX svojim konzulima, među njima i konzulu Branki u Livornu. Između 12 dubrovačkih kapetana, koje je o toj vladinoj naredbi obavijestio spomenuti konzul, nalazio se tada i kap. Cvito Fisković.⁹²

U plovidbi, ne samo preko Atlantika u Sjevernu Ameriku nego i oko Rta Dobre Nade u 18. i 19. st., između dubrovačkih brodova našli su se i oni kojima su zapovijedali Fiskovići (9, 23a). Godine 1793. iz Genove u Philadelphiju i natrag pod zapovjedništvom kap. Joza Fiskovića Kristova plovi nava *Il Costante* (2). Dana 8. IX, kad se brod nalazio u Cadizu, umro je na tom brodu putnik Hervej, francuski državljanin, koji se bio ukrcao u Philadelphiju.⁹³ Dubrovačka vlada dopisivala se s francuskim konzulom

⁸⁷ Pom. 56-4/9, 120 v.

⁸⁸ Div. for. 220, 129 v.

⁸⁹ Pom. 56-8/2, 268 v.

⁹⁰ Pom. 56-9/12, 33.

⁹¹ Pom. 56-15/6, 118.

⁹² Ponente 128, 81, 83; Isprave i akti 18. st. 3106, 39 prilog.

⁹³ Isprave i akti 18. st. 2908, 45.

u Dubrovniku René Bruèreom i svojim konzulom u Genovi Kosovcem oko uređenja njegove ostavštine (24).

Nije rijedak slučaj da su dubrovački kapetani davali u najam trgovcima svoje brodove na duže vrijeme (tzv. *time charter*). Tako je dana 8. X 1794. u Livornu kap. Mato Fisković Kristov, zapovjednik broda *Il Fedele*, sklopio ugovor s Rokom Bacigalupo o prijevozu robe morem za određena četiri mjeseca i za dalja tri mjeseca, ako želi unajmitelj. Ugovor je u cijelosti, u talijanskom originalu, objavio C. Fisković (2).

Nava *Il Costante* pod zapovjedništvom kap. Joza Fiskovića g. 1795. plovi iz Livorna s teretom u Port Louis (na otoku Mauritiusu u Indijskom oceanu) i odatle se ponovno vraća u Livorno s teretom šećera, čaja, platna, rubaca, kanele i dr. (2). Brodom su doputovali u Livorno i putnici, francuski podanici. Fisković je imao spor s unajmiteljem broda, toskanskim trgovcem, zbog toga što nije potpuno iskoristio brodski prostor, čime je Fiskoviću nanio štetu od oko 85000 lira. Spor je došao i pred poznati sud u Pizi, pred kojim su se tada rješavali i pomorski sporovi koje su imali dubrovački kapetani. Zbog dokazivanja nosivosti broda bila su pozvana petorica vještaka, koji su premjerili brod da bi mogli utvrditi njegovu nosivost.⁹⁴

U svibnju g. 1797. vlada je bila dala nalog konzulu Branki u Livornu da odredi neki dubrovački brod na službu alžirskom beju. Više je puta ona bila u takvim šakaljivim položajima, da vladarima berberijskih država stavlja na raspolaganje svoje brodove (5). Konzul je za to privremeno bio odredio brod *S. Anna* kapetana Josipa Ljubača Matova. Usto se i genovski konzul brinuo da bi u tu istu svrhu našao dubrovački brod. Međutim, u mjesecu srpnju u Livorno stigne brod *La Speranza* pod zapovjedništvom kap. Mata Raffaellija, pa je konzul njega odredio za službu Alžircima. Ali se Raffaelli izgovarao da je njegov brod nepodoban za taj prijevoz. Stoga je konzul odredio dva dubrovačka kapetana da pregledaju Raffaellijev brod i podnesu izvještaj o nalogu. Kapetani su utvrdili da brod zaista nije sposoban za taj prijevoz, pa je izbor ponovo pao na brod kap. Ljubača. Kapetani, koji su izvršili pregled Raffaellijevog broda, bili su Miho Curić i Jozo Fisković Kristov.⁹⁵

Ured za pomorstvo g. 1797. dopustio je da tajništvo izda brodske isprave kap. Luki Gerici, koji je išao u Livorno preuzeti zapovjedništvo nad brodom *Il Costante* od kap. Joza Fiskovića Kristova. Ured je iznimno tako postupio, iako Gerica nije imao dva karata u tom brodu, kako je to propisivao zaključak Senata od 27. XI 1776. To dopuštenje vrijedilo je kap. Gerici samo za jedno putovanje u Ameriku i natrag. Na povratku iz Amerike

⁹⁴ Isprave i akti 18. st. 3107. 11.

⁹⁵ — isto — 3107, 21.

g. 1798. na tom brodu nije zapovjednik kap. Gerica — kako bi prema rečenom trebalo očekivati — nego kap. Vinko Baletin. Kad se brod nalazio na povratku iz Sjeverne Amerike s bogatim teretom za Livorno, zaplijenio ga je francuski korsar, ali mu ga je preotela engleska fregata i odvela u Lisabon. (12).

Jedna od vrlo prometnih sredozemnih luka bila je Barcelona, gdje često susrećemo dubrovačke brodove. 4. I 1798. тамошnji dubrovački konzul Villavecchia izvještava vladu da se tada u toj luci našlo više od 13 dubrovačkih kapetana sa svojim brodovima. Među njima je bio i kap. Ivan Fisković Matov, s brodom pod njegovim zapovjedništvom.^{95a}

Do sada smo vidjeli da su Pomorskom konzulatu u Dubrovniku Mato Kristov, Luka Cvitov i Jozo Fisković prijavili pomorske nezgode koje su pretrpili sa svojim brodovima. Ali, g. 1798. još je jedan od Fiskovića, i to Cvito, pretrpio pomorsku nezgodu s navom *SS. ma Annunziata e S. Antonio* na putovanju iz Smirne u Trst, s teretom različite robe. Već kod otoka Kea naišao je na oštar vjetar, sjevernjak sa snijegom. Vjetar je pojačao i more se jako uzburkalo, tako da su valovi stalno polijevali palubu. Bili su prisiljeni skupiti sva jedra osim prednjeg. Nevrijeme im je oštetilo više jedara i konopa. Poslije dva dana nenadno započe puhati zapadnjak, koji im nije dopustio nastaviti putovanje, pa su se bili prisiljeni skloniti pod otok Sapientza. Nevrijeme se pojačalo uz jaki vjetar, snijeg i grad, i more je neprestano uznemiravalo brod, tako da je voda počela ulaziti u njega. Oko ponoći 11. II zbog velikog naprezanja puknuo je sidreni konop, pa su se morali usidriti drugim sidrom. Prvi pokušaj spašavanja prekinutog konopa sa sidrom nije uspio, a pri drugom pokušaju, zbog velikog naprezanja, polomila se krma barke s kojom su pokušavali spašavanje. Tada im je priskočio u pomoć drugi dubrovački brod kap. Stoje, koji se tu našao, ali i njegova nastojanja su bila uzaludna. Dana 14. II, kada je vjetar skrenuo na jugo, nastavili su putovanje do Dubrovnika i 20. II usidriše se u Koločepskom kanalu. Budući da je to prvo kopno koje su ticali, ode kapetan u Pomorski ured i tu prijavi pretrpljenu pomorsku nezgodu, jer sumnjaše da je brodu i teretu nanešena šteta. Kako propisuje postupak, bili su ispitani putnik na tom brodu Nikola Dabović i dva kormilara: Ivan Carević Markov i Stjepan Radmilović. Svi su potvrdili točnost kapetanove izjave.⁹⁶

Proto Ivan Krile, potomak poznatih gruških brodograditelja (4), došavši 15. I 1799. u dubrovačku javnu kancelariju izjavljuje da je pred oko tri godine na gruškom brodogradilištu sagradio brik dubrovačke zastave nazvan *La Costanza Gloriosa*, kojim sada zapovijeda Ivan Fisković Matov, za ugovorenu cijenu od 1700

^{95a} — isto — 3130, 97.

⁹⁶ Pom. 56-4/10, 264.

cekina i ta mu je cijena u ono doba bila u potpunosti isplaćena. Taj se brod u početku zvao *Il Valente* i Fiskovići su u njemu vrlo brzo imali novčanog udjela. Istog dana je u tim knjigama zabilježena i zanimljiva izjava spomenutog kapetana, jer iz nje saznajemo nešto o naoružanju dubrovačkih brodova na kraju 18. st. Ali to je naoružanje, kako izjavi kapetan, služilo (prijevod s talijanskog) »za uobičajene i neizbježive potrebe trgovačkih brodova, kao što su pozdravi i signali«. Naime, kapetan je tada ukrcao na brod (prijevod s talijanskog) »za sadašnji odlazak iz domovine s idućom karavanom« 6 topova, 12 mušketa, 6 ručnih trumbuna, 4 trumbuna s postoljem, 3 maškula, oko 50 oka puščanog praha, 46 topovskih kugli i oko 300 puščanih metaka.⁹⁷ Godine 1804. na putovanju iz Livorna u Veneciju spomenuti kapetan Ivan Fisković Matov s tim brodom se zadržava u Koločepskom kanalu.⁹⁸

Poznato je da je dubrovačka vlada, stalno bdijući nad svojom neutralnošću, htjela biti dobro obaviještena o političkim i ratnim događajima u svijetu, a zanimalo ju je i zdravstveno stanje u zemljama od kojih je primala putnike i robu. Za to je koristila svako sredstvo i svaku priliku. Široku obavještajnu mrežu predstavljali su poglavito njezini konzulati razmješteni po cijelom Sredozemlju, istočnom i zapadnom. Vrlo važna središta njezine obavještajne službe nalazila su se u njezinim diplomatskim predstavništvima u Carigradu, Beču, Parizu, Veneciji i Rimu, odakle je dobivala opširne obavijesti pune najnovijih podataka o politici tamošnjih vlada i o stanju na ratištima. Izvještaji konzula sa Sredozemlja puni su kretanja ratnog brodovlja sila koje su u 18. st. mnogo ratovale. Često su vladina pisma, koja je upućivala svojim konzulima i drugima, sadržavajući zahvalu na dostavljenim obavijestima, završavala preporukom da je nastave što točnije obavještavati o novostima u svijetu. U toj službi ona je koristila svakog građanina, bio on vlastelin ili pučanin. Kad bi se vratili u domovinu ispitivala ih je i njihove izjave zapisivala, čitala i čuvala. Ispitivala je brodograditelje koji su išli u Albaniju kupovati drvo za potrebe brodogradilišta u Gružu, o tamošnjim političkim prilikama i vojnim pripremama (18). Ispitivala je povratnike iz Dalmacije, Hercegovine, Bosne i drugih krajeva. Razumljivo je stoga da je ispitivala i kapetane, da bi od njih saznala što oni znadu o stanju u svijetu. Kad se 22. veljače 1799. našao u Dubrovniku kap. Jozo Fisković Kristov i njega su tri vijećnika Malog vijeća (Gradi, Zlatarić i Bona) ispitivali o događajima u Napulju i Egiptu. Nakon što je bio zaklet, kap. Jozo im je izjavio (prijevod s talijanskog): »Kap. Mato Kovačević, nakon što je već 7 dana bio otputovao iz Messine, pričao je da je 19. siječnja otputovao iz Napulja u Messinu i tu je saznao da su 21. si-

⁹⁷ Div. for. 223, 94 v.

⁹⁸ Isprave i akti 19. st. 592, 23—77.

ječnja Francuzi ušli u Napulj. 70 tisuća Lazarona napustilo je Napulj da se odupru ulasku Francuza, kojih je bilo 7 tisuća. Ali, iza Lazarona je bilo 18 tisuća ustanika Napolitanaca, koji su ih udarali s jedne, a Francuzi s druge strane, tako da su ih između dvije vatre dotukli. Nadalje je pričao da je u Messinu došla neka francuska martigana iz Aleksandrije, koja je donijela vijest da je Bonaparti vrlo »vruće« u blizini Kaira, gdje se nalazi s malo vojske, napušten i izdan od bejâ i Mameluka«. ⁹⁹

Već je u našoj pomorskoj literaturi dovoljno opisan prijevoz članova kraljevske savojske kuće iz Livorna u Cagliari, koji je g. 1799. obavilo pet dubrovačkih brodova (12). Moramo ga i ovdje spomenuti, jer ne samo da je u njemu sudjelovao kap. Mato Fisković s brigantinom *La Buona Unione*, nego je njemu bilo povjereni i vodstvo tog konvoja, kao vještu pomorcu s dugim iskustvom. Pred napredovanjem francuske vojske u sjevernu Italiju kralj Karlo Emanuel IV prisiljen je sa svojom svitom napustiti prijestolnicu Torino i preko Livorna skloniti se u Sardiniju. Iz izvještaja dubrovačkog konzula Branke u Livornu, od 15. II 1799, vladi u Dubrovnik, saznajemo da je kralj Karlo Emanuel IV odabrao brodove dubrovačke zastave za prijevoz svoje obitelji i pratnje u Cagliari. Fiskovićev brod je bio određen za vojvodu od Aoste i njegovu obitelj. To je Viktor Emanuel (1759—1824, sardinski kralj od 1802. do 1824) koji je osim pismenog vlastoručnog priznanja od 17. IV 1799. za pažljivo izvršen prijevoz uručio kap. Matu Fiskoviću i dva dara: zlatni sat i kutiju za duhan. Pismo i darovi još se čuvaju kod obitelji Fisković u Orebićima (2).

Spomenuti brigantin *La Buona Unione* izgrađen je u Chioggi g. 1796. O tome i o njegovim putovanjima mnogo je podataka objavio C. Fisković (2), a također je objavljen na talijanskom izvorni ugovor o gradnji broda, sa svim pojedinostima, (7) koji je sklopljen između brodograditelja u Chioggi i Pelješčanina Roka Bonfiola (13) koji je boravio u Veneciji, a koji je u ovom poslu zastupao kap. Mata Fiskovića Kristova. Prema tadašnjim Republičkim propisima trebalo je ispuniti nekoliko uvjeta, da bi brod mogao izvjesiti dubrovačku zastavu. Neki od tih su bili: Ako brod nije sagrađen na dubrovačkom području, morao je biti sagrađen u neutralnoj državi (tj. koja nije u ratu). Morao je biti u cijelosti isplaćen, dakle ne zaplijenjen ili inače nezakonito prisvojen. Bio je ograničen broj brodova za plovidbu izvan Gulfa, pa je u toj granici trebalo biti slobodno mjesto za njega. Prema dokumentima o gradnji, koje je kap. Mato Fisković Kristov dana 24. XI 1796. prikazao senatorima Ureda za pomorstvo, njegovom brodu su dodijelili mjesto za plovidbu izvan Gulfa.¹⁰⁰ Taj zaključak senatora odnosio se na gornji brigantin sagrađen tada u Chioggi.

⁹⁹ Isprave i akti 18. st. 3192, 269.

¹⁰⁰ Pom. 56-7/2, 128.

Mjeseca prosinca 1804. taj se brigantin sudario s nekim stranim jedrenjakom i razbio, te je u moru našla smrt cijela posada sa zapovjednikom. Osim podataka — koje je o tome već objavio C.Fisković (2) — u knjizi Pom. 56-7/2 susrećemo dvije zabilješke.¹⁰¹ Dana 1. ožujka 1805. senatori Ureda za pomorstvo donose zaključak da se brod, kojim zapovijeda kap. Mato Fisković Kristov, nema teretiti pristojbom arboratik za tekuće razdoblje. Drugi zaključak spomenuti senatori donose 28. srpnja 1805. Na mjesto broda koji tu skoro nedostaje, a kojim je zapovijedao kap. Mato Fisković Kristov, otvara se natječaj za sudjelovanje u gradnji broda na brodogradilištu u Gružu. Obavijest o tome bila je prilijepljena na uobičajenom mjestu.

Godine 1799. Portugalci su kod Malte zaplijenili dubrovački brik kap. Ivana Jurkovića. Brod se nalazio na putovanju iz Akke u Maone s teretom, čiji su vlasnici bili alžirski trgovci. Alžirski bej je tražio da dubrovačka vlada njegovim podanicima nadoknadi štetu, a ujedno je prijetio odmazdom nad dubrovačkim brodovima. U takvim prilikama dubrovačka bi vlada odmah slala svoje izaslanike u zemlju odakle je prijetila opasnost njezinim brodovima. Da bi taj spor sredila, vlada je u prvi mah odlučila u Alžir poslati kap. Joza Fiskovića Kristova.¹⁰² Ali od toga odstaje i preko Palerma u Lisabon šalje kap. Vinka Glandavaša (14). Iz toga vidimo da je bilo Fiskovića koji su zbog svoje sposobnosti uživali puno povjerenje dubrovačke vlade, kad je Jozu Kristovu u tako škakljivom poslu namjeravala povjeriti spomenuti zadatak.

Iste 1799. godine u mjesecu kolovozu dubrovački je Senat zaključio¹⁰³ da Blagajnici Gospe Velike nastoje naći privatnike od kojih će pozajmiti 22000 kolonarskih peča (što je po tadašnjem tečaju iznosilo 71500 dukata) uz hipoteku na tvrđave, lokrumska dobra i javni konzervatorij. Ponajprije su namjeravali na taj zajam platiti 5% kamata na godinu, ali istog dana povise kamatu na 6%. Za povratak tog zajma i plaćanja kamata odredili su novac položen u Beču (*Monti di Vienna*) (19) i to kako navode »u zgodnom vremenu, ali najkasnije u roku od tri godine« (prijevod s talijanskog). Zatim su u tu svrhu ovlastili Blagajnike Gospe Velike, da uzmu novac namijenjen haraču ili iz bilo koje državne blagajne, s time što će svake godine priskrbiti iz Beča dovoljno novca za plaćanje kamata. I tako će to nastavljati do potpunog povratka pozajmljenih iznosa. Taj zaključak mogao se mijenjati samo ako su za izmjenu glasali svi senatori. Također je zanimljiv zaključak Senata što ga je o tom zajmu donio 13. VIII. Naime, njime su senatori ovlastili spomenute Blagajnike da mogu prodati konzervatorij i lokrumska dobra, unatoč tome što su založeni za

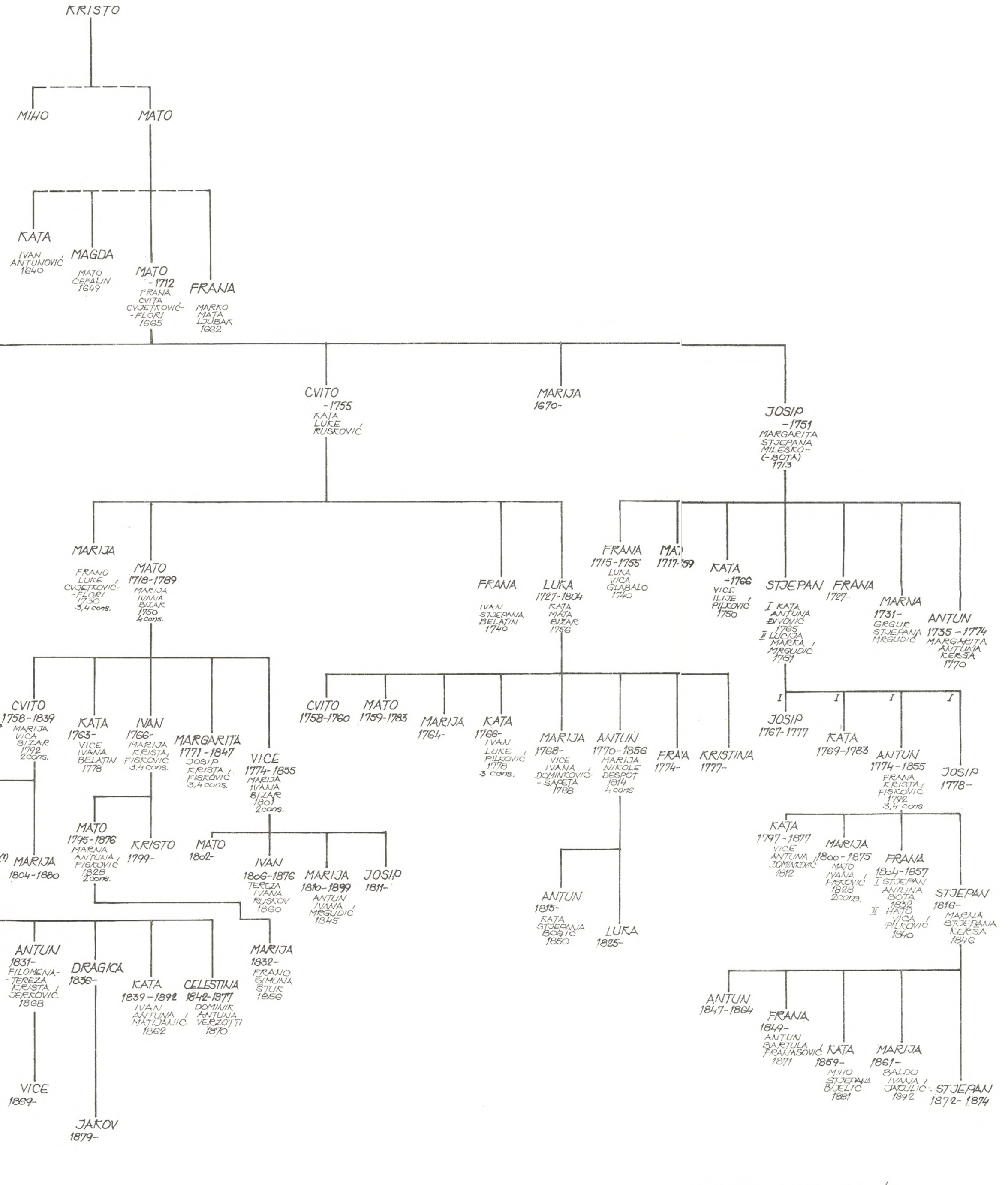
¹⁰¹ Pom. 56-7/2, 214, 219.

¹⁰² Cons. rog. 206, 97.

¹⁰³ Cons. rog. 206, 66 v — 69.

GENEALOŠKA TABELA OBITELJI FISKOVIĆ

1560
1570
1580
1590
1600
1610
1620
1630
1640
1650
1660
1670
1680
1690
1700
1710
1720
1730
1740
1750
1760
1770
1780
1790
1800
1810
1820
1830
1840
1850
1860
1870
1880
1890
1900



SASTAVIO: NENAD VEČARIĆ

gornji zajam. Ovlaštenje za konzervatorij je glasilo, da ga mogu prodati ili u cijelosti ili u posebnim dijelovima, već prema tome kako se njima bude činilo shodnim i korisnim. Novcem od prodaje lokrumskih dobara moraju podmiriti svotu podignutu u Beču i polagati Blagom djelu godišnji iznos prema papinskom dopuštenju.

Zajam je upisan u vrlo kratkom roku od dva mjeseca (kolovoz i rujna), pa su kamate počele teći od 11. rujna 1799. Konačni iznos zajma bio je 69114:16 dukata. Najveći dio zajma upisala su dubrovačka vlastela (jedan od njih čak 10000 dukata), zatim dubrovački Židovi, upravitelji dvaju pomorskih osiguravajućih društava, neki pojedinci, posebno iz Koločepa i Pelješčani. Pelješčani su od gornje svote upisali 14675 dukata, među njima su gotovo isključivo svi kapetani. Zanimljivo je da je Kristo Fisković Matov upisao 1000 dukata, kap. Cvito Fisković 500 dukata i kap. Stjepan Fisković 100 kolonarskih peča (što je iznosilo 325 dukata).¹⁰⁴

Krista Fiskovića s još dvojicom (Josipom Čingrijom i Vinkom Ruskovićem iz Pijavičinog) dana 28. III 1800. Malo vijeće imenuje za časnike pri spašavanju robe i broda Jakova Lukovića, austrijskog podanika, koji je nastradao u vodama Dubrovačke Republike.¹⁰⁵

Za prehranu svog stanovništva, Dubrovačka je Republika žito dobavljala s različitih strana. U početku 19. st., kada joj je žito bilo neophodno, dobavljala ga je preko Hrvatskog primorja (Bakra i Kraljevice) iz unutrašnjosti. Zanimljivo je da je i u tome sudjelovao jedan od Fiskovića, i to Jozo Fisković Kristov. Prema zaključku Senata od 5. XI 1800. on se po svoj prilici po tom poslu nalazio u Hrvatskom primorju, jer je tada Senat zaključio¹⁰⁶ narediti Uredu za živežne namirnice da kap. Jozo može eskontirati mjenice koje će mu taj Ured što prije poslati. Mjenice su glasile na vladinog korespondenta u Beču, banku G. G. Schuller & Co (19). Dalja vijest o nabavi žita je od 10. III 1801. kad kap. Jozo iz Bakra piše vladi u Dubrovnik i javlja joj kako može biti mirna jer je sve poduzeo da bi dobio dozvolu za ukrcaj žita. Naime, bilo je poteškoća jer je uslijedila zabrana izvoza, tako da je Senat 31. III 1801. ovlastio Ured za živežne namirnice da naredi kap. Fiskoviću ako ne može dobiti izvoz žita, da već kupljeno žito proda uz najbolju korist za državu.¹⁰⁷ Ali, za dobivanje dozvole (u pitanju je bilo 4 tisuće stara) radili su Sebastijan d'Ayala, dubrovački ministar u Beču, kod centralne vlasti, te dubrovački konzul u Trstu Josip Pernsteiner kod Vojnog zapovjedništva u Gorici. Iz Karlovca je već stigla gotovo sva

¹⁰⁴ Opera pia knj. br. 59 — VIII 1799; Div. canc. 230, 147—148.

¹⁰⁵ Cons. min. 13, 13 v.

¹⁰⁶ Cons. rog. 207, 150 v — 151.

¹⁰⁷ Cons. rog. 208, 34.

količina, nedostajalo je još samo oko 600 stara. Čim završi posao, on će doći istim brodom, ne propustivši dati kapetanu upute da se na svom putovanju drži onog pravca koji je najsigurniji. Jer, tamo se čuju glasovi da korsari plijene brodove i čamce, ali se vjeruje da imaju nalog za povlačenje i raspremu brodova.¹⁰⁸ O toj njegovoj dobavi imamo uredovnu potvrdu, od 23. V 1801, dubrovačke kancelarije. Jozo Fisković je po nalogu Ureda za opskrbu živežnim namirnicama, a na temelju propusnice carskog dvora u Beču, doveo 17. V u Dubrovnik iz Austrijskog primorja 5500 metzena žita za pomoć stanovništvu (26).¹⁰⁹ Fiskovići su i prije toga prevozili žito za potrebe Dubrovačke Republike. Tako iz pisma koje 26. VIII 1792. iz Bakra Kristo Fisković piše vladi u Dubrovnik, saznajemo da je zaposlen oko otpreme žita iz spomenute luke za Dubrovnik.¹¹⁰ Također se i g. 1793. kap. Kristo Fisković spominje u vezi s 4000 stara žita iz Kraljevine Ugarske, tj. iz unutrašnjosti preko Hrvatskog primorja, koje dobavlja Ured za živežne namirnice.¹¹¹ Nedostaju podaci, zapravo jedna čitava knjiga iz serije *Cons. rog.* za drugu polovicu g. 1795, pa možemo samo nagađati da je kap. Mato Fisković Kristov zamijenio s istim berivima Frana Kovačevića Lukina pri nabavi 2000 barila ulja, koje je g. 1796. Ured za živežne namirnice namjeravao kupiti u Kaneji i Moreji, a u koju je svrhu bilo dodijeljeno 50000 dukata iz dobitka dubrovačke kovnice.¹¹²

Dubrovački konzul u Livornu Giuseppe Branca g. 1802. imao je kod sebe veću svotu novaca, što su mu je položili dubrovački kapetani za doznačivanje u Dubrovnik njihovim brodovlasnicima. Među tima spominje se i kap. Vicko Fisković, koji je tada bio dao konzulu 1237 kolonarskih peča. Zanimljiva je svrha u koju je, prema vladinom naređenju, konzul trebao upotrijebiti taj novac. Tada je vladi smetao neki Josip Stjepan Dordelli, koji je istina bio Dubrovčanin, ali čovjek nemirnog duha, veliki francofil, a prema vladinoj tvrdnji zbog različitih zločina bio je zatvaran u Dubrovniku i izgnan iz domovine. Dugo je godina živio u Livornu, gdje je dočekaio i francusku okupaciju. Dva puta je dolazio u Dubrovnik s francuskom propusnicom, a jednom čak i u francuskoj uniformi, uvijek šticeo od francuskog konzula. Koliko je ovaj događaj s Dordelijem smetao vladi vidi se iz toga što je ovlastila svog agenta u Parizu Favija da može potrošiti 30000 torneških lira za uređenje toga s francuskim dvorom. Konzulu Branki je dat nalog da priskrbi taj navac. Svota pretvorena u kolonarske peče iznosila je 5600 peča, u čemu je jednim dijelom sudjelovao

¹⁰⁸ Isprave i akti 19. st. 619/9, Ponente 136, 19.

¹⁰⁹ F & A 86/11, 46.

¹¹⁰ Isprave i akti 18. st. 3389/8, 49.

¹¹¹ *Cons. rog.* 200, 43.

¹¹² — isto — 203, 2 v.

i novac položen od kap. Vicka Fiskovića, a vlada je Fiskovićev iznos trebala isplatiti naznačenom joj korisniku u Dubrovniku (12)¹¹³

U početku 19. st. nastojanjima vlade i njezine diplomacije uspijeva proširiti polje rada za dubrovačku trgovačku mornaricu i na Crno more. To se poglavito odrazilo na prijevozima žita iz rusko-crnomorskih luka u zapadni dio Sredozemlja (Livorno, Barcelona, Tarragona) i Lisabon. U tim je prijevozima dobro zaposlenje našlo mnogo dubrovačkih brodova, a među njima nisu izostali ni brodovi pod zapovjedništvom Fiskovićâ (11).

Iz predstavke koju su u Carigradu dana 6. V 1803. potpisali i uputili vladi u Dubrovnik dubrovački kapetani, a u kojoj su je molili da naloži tamošnjem konzulu Chiriku poduzimanje svega što smatra dobrim za dubrovačku plovidbu u Crno more, saznajemo da se među 15 potpisnika, većinom peljeških kapetana, nalazio i Antun Fisković Lukin.¹¹⁴ Idućih godina već je započeo živ promet dubrovačkih brodova kroz Bospor. Prema izvještaju konzula Chirika od 22. IV 1805. vladi u Dubrovnik, 15 dubrovačkih brodova za krcanje žita pripravno je ući u Crno more. Između tih brodova bio je i brod kojim je zapovijedao Ivan Fisković.¹¹⁵ Dana 16. VI 1805. Chiriko javlja vladi u Dubrovnik da je 46 dubrovačkih brodova otplovilo za Crno more, da bi tamo u ruskim lukama krcali žito za luke zapadnog Sredozemlja. Među njima ima mnogo kojima zapovijedaju Pelješčani, pa i već spomenuti kap. Ivan Fisković.¹¹⁶ Kap. Ivan Fisković Matov je g. 1810, dakle za francuske okupacije Dubrovačke Republike, tužio privremenom sudu Marka Tomaševića, kao opunomoćenika dužnika kap. Nikole Ivana Galjufa, za svotu od 50 venecijanskih cekina, koju mu je Tomašević dugovao na temelju Galjufove vlastite mjenice izdane još g. 1805. na veći iznos, a sada žirirane u korist kap. Ivana. Taj kap. Ivan tražio je od suda da osudi dužnika u svim njegovim dobrima, a posebice na teret karata od jednog i jedne četvrtine koji je kap. Galjuf imao u brigantinu *Il Favorito* (ex *S. Antonio* iz g. 1770), čiji je tada zapovjednik bio Ivan Miletić. Sud je udovoljio tom zahtjevu kap. Ivana.¹¹⁷ Iste takve tužbe, za veće i manje iznose, u to isto doba podižu i drugi Dubrovčani protiv istih dužnika, iz čega se može zaključiti da su spomenuti tada bili prezaduženi. Na žalost nedostaju dalji podaci da bi se moglo utvrditi iz kojeg naslova potječe tražbina kap. Ivana prema Tomaševiću, odnosno Galjufu. Međutim, može se dodati da je kap. Galjuf g. 1805. potpisao Tomaševiću vlastitu mjenicu za dodijeljeni mu pomorski zajam od 186 venecijanskih cekina. Tom su prilikom u mjenici bili naznačeni uobičajeni uvjeti

¹¹³ Ponente 137, 132; Isprave i akti 19. st. 595, 76.

¹¹⁴ Isprave i akti 19. st. 607—639, 633-XXII-4.

¹¹⁵ — isto — 19. st. 17. 599, 39.

¹¹⁶ — isto —, 43.

¹¹⁷ Div. for. 246, 18 v; Pom. 56-15/11, 320 v.

za takve zajmove. Naime, Tomašević snosi rizik nad brigantinom, tj. rizik požara, mora i korsara po svim morima kojima će brod ploviti. Rok trajanja zajma bio je redovito jedna godina, ali se često zajam produljivao. Takav će slučaj biti i kod ovog zajma, kad još 1810. zajam nije u cijelosti podmiren, već je za jedan njegov dio podignuta tužba. Kamata je bila utanačena od 24% na godinu, ali ako brod prođe Lisabon onda se povisuje na 28%, dok ako brod zaplovi u Ameriku onda je kamata od 34%. Ako prođe Carigrad, da bi plovio u Crno more, onda će se računati ona kamata koja će tada biti na tržištu. Kapetan je za uzimanje zajma bio u mjenici založio svoj udio u brodu od jednog karata i jedne četvrtine, pa sada kap. Ivo traži da od toga naplati svoje potraživanje.

Na kraju g. 1803. sagrađen je u Gružu brigantin *Il Nuovo Costante* i prema popisu posade od 6. II 1804. njegov zapovjednik je kap. Antun Fisković Stjepanov. Uz jednog od dubrovačkih vlastelina, dubrovačke Židove i neke Pelješčane, Fiskovići u tom brodu imaju udjele. Zapovjednik kap. Antun Stjepanov ima 2 karata, Jozo Kristov također 2 karata i Kristo Matov 6 karata.¹¹⁸ Iz sačuvanog brodskog dnevnika vidi se da je brod u razdoblju od 1804. do 1810, uz manje prekide, pretežno putovao Smirna — španjolske luke (26).

Kad su u mjesecu ožujku g. 1804. Englezi proglasili blokiranom luku Genovu i zaljev La Spezia, u Genovi su se među ostalim dubrovačkim brodovima našli i brodovi kap. Vinka Fiskovića i kap. Antuna Fiskovića Lukina. Kako tamošnji dubrovački konzul Ivan Antun Kaznačić (20a) izvještava vladu, oni su sa sovrnjom isplovili iz luke, jer su bili pristali prije proglašenja blokade.¹¹⁹

Ulaskom Francuza u Dubrovnik u svibnju 1806. dubrovački kapetani u Carigradu našli su se u bezizlaznom položaju. Njih 29, dana 21. srpnja, upućuju vladi u Dubrovnik predstavku s ovim zaključcima i zahtjevima: Prvo, da će davati prehranu cijeloj posadi ne iskrcavši ni jednog domaćeg pomorca dok ne stignu vladini nalozi. Nadaju se da će moći uspostaviti plovidbu, iako će predstavljati veliku teškoću ukrcati odmah tako velik broj domaćih mornara, koji sačinjavaju dvije trećine svake brodske posade. Drugo, da će odmah poslati vladi glasnika da pospješi gornje vladine naloge, za slučaj da se može očekivati brzi boljitak plovidbe koja je sada obustavljena, odnosno ako tome nema osnovane nade hoće li smanjiti brodsku posadu, potpuno ili djelomično rasprijeti brodove, nastaviti isplaćivanje plaća u cijelosti ili djelomično, odnosno u kojem dijelu, i na kraju, za slučaj rasprije brodova, kakva sredstva će upotrijebiti za vraćanje posade u domovinu. Glasnika, koji je ponio vladi ovu predstavku, platili su kapetani u Carigradu, pa u *post scriptum* do-

¹¹⁸ Pom. 56-9/12, 34.

¹¹⁹ Isprave i akti 19. st. 597, 61.

daju da mu vlada ne treba ništa isplatiti. Od ukupno 29 potpisnika te predstavke trinaest kapetana bili su Pelješćani, a među njima i Antun Fisković.¹²⁰

Zbog francuske okupacije Dubrovnika operacije ruske flote u Sredozemlju u to doba bile su uperene i protiv dubrovačkih brodova. Kako sam već objavio (4a), Rusi su g. 1806—7. zaplijenili 43 dubrovačka broda. Među njima se našla i pulaka kap. Vicka Fiskovića od 96 karata nosivosti (28).¹²¹

Dana 4. lipnja 1808. podnosi predstavku Cvito (ili kako je u toj predstavi napisanoj na francuskom potpisan Florio) Fisković upravljenu generalu Marmontu, moleći ga da mu mirovinom uzvрати usluge koje je učinio francuskoj vojsci. U svojoj predstavi Fisković navodi da je za prošle vladavine u Orebićima obavljao zdravstvene poslove, a za dolaska Francuza pružio im mnoge usluge. Njemu su se obraćali i on im je nalazio smještaj i sve potrebno. Također je smještao kurire koji su prolazili iz Albanije i Dubrovnika. Pribavljao je barke i mornare potrebne za vojničke rekvizicije, svojim zalaganjem mnogo je doprinio spašavanju divju tartana natovarenih streljivom, kad ih je progonila engleska fregata. Osim spomenutih usluga navodi da bi mnoge druge mogao nabrojiti. Kao svjedoke spominje pukovnika Modgera, gosp. Quacqueranta, zapovjednika Korčule i mnoge druge časnike. Čini se da je Cvito bio častohlepan čovjek, jer je osim mirovine molio i *»un titre qui le distingue auprès des militaires et des habitants«*. Ta *»marque d'honneur«* olakšala bi mu izvršavanje naloga koje neprestano prima. Ali, francuska uprava nije bila sklona tako nagraditi svoga pristašu. Administrator Garagnin je bio sklon dati mu jednokratni dar, ali mu je odgovoreno (prijevod s talijanskog) *»da u ovom trenutku nema nikakvog zaposlenja koje bi mu se moglo podijeliti, te će se kod prigode uzeti u obzir njegove usluge«*.¹²²

Francuzi su napustili Dubrovnik u siječnju 1814, a u međuvremenu su dubrovački brodovi, koji su se našli u Carigradu, najvećim dijelom ležali nezaposleni i raspoređeni. Rijetki su bili oni kapetani koji su se snašli i počeli zapošljavati brodove, dok su neki morali pristupiti njihovoj prodaji, što u tadašnjim prilikama nije išlo baš lako (17). Kap. Toma Kopsić Markov (47 godina sa Pelješca) vratio se iz Carigrada u Dubrovnik g. 1812. nakon 58 dana putovanja kopnenim putom, u društvu s pelješkim kapetanom Nikolom Ruskovićem, čiji je brod pretrpio brodolom u Crnom moru. Kopsić se vratio u Dubrovnik nakon gotovo osam godina izbivanja i nakon prodaje svoga broda u Carigradu.¹²³ Za brod Antuna Fiskovića nemamo vijesti kako je u Carigradu pro-

¹²⁰ Isprave i akti 19. st. 599/36, 61.

¹²¹ Arboracci 56-3/16.

¹²² Acta gallica 1808 Okupacija No 1225.

¹²³ — isto — Zdravstvo, Rub. 1—4, 1812 Tit VI No 4286/286.

veo francusku okupaciju Dubrovnika. Kad je g. 1811. francuska administracija odmjeravala porez na osobne dohotke, mnogi su se žalili na visoko odmjeravanje i tražili su da im se snizi, odnosno u cijelosti otpiše porez. Između tih žalbi nalazi se i ona koju je uputio kap. Kristo Fisković iz Orebićâ. On u toj žalbi spominje da ne može potanko iskazati svoje imovno stanje, ali da u Orebićima ima kuću i zemljišta, a u Carigradu brod u kojem ima neke udjele.¹²⁴ To bi mogao biti brigantin *Il Nuovo Costante* kojim od g. 1804. zapovijeda Antun Fisković Stjepanov. Također nedostaju podaci za utvrđivanje imena brodu s kojim se u to vrijeme zatekao u Carigradu i Jozo Fisković Kristov. Ali, da je i on tada bio tamo dade se zaključiti iz ovog podatka: U lipnju 1811. nalazi se on u Orebićima i javlja francuskoj vlasti da se ne može primiti časti glavara mjesta, jer se ne osjeća sposobnim s točnošću voditi te poslove. Kao razloge navodi vrlo brojnu obitelj s ocem od 75 godina, koji već tri godine ne izlazi iz kuće. To ga je i prisililo napustiti brod u Carigradu i kopnom doći u domovinu. Inače, Jozo Kristov je za francuske okupacije obavljao dužnost starješine zaselka Karmena.¹²⁵

Fiskovići su bili obrazovani pomorci, ne samo u svojoj struci nego i šire, što se dade zaključiti iz inventara bogate i vrijedne knjižnice koju su iza sebe ostavili, a koja se još i danas čuva u Orebićima (2). Ostavili su zapisana svoja imena na grobovima i na zavjetnim slikama jedrenjaka u franjevačkom samostanu u Orebićima (2a). Oni su bili cijenjeni, kako smo vidjeli, i kao sposobni kapetani i kao vješti diplomati, što izlazi iz izbora za vodstvo konvoja pri prijevozu vojvode od Aoste iz Livorna u Cagliari i Senatovog izbora za izaslanika u Alžir.

Fiskovići su se, naravno, i poslije pada Dubrovačke Republike nastavili baviti pomorstvom, ali to razdoblje njihove pomorske djelatnosti prelazi okvir ove rasprave.

BILJEŠKE

A. *Kod nasljednikâ Fiskovića u Orebićima sačuvala se brojna arhivska građa, koja osim obiteljskog dopisivanja u vezi s pomorskim poslovima sadrži mnoge spise, brodske dnevnike i obračunske knjige kapetana za pojedine brodove. Navodim samo neke od ovih posljednjih:*

1. *Giornale della Nave Nominata SS. ma Annonziata e S. Francesco Xaverio Cap. Stefano Fiscovich per il viaggio che deve intraprendere in Caravana (1760—1764).*

¹²⁴ — isto — 1811 Dopunji 15 No 46.

¹²⁵ — isto — Općinski poslovi, Rub 1—2, 1811, Tit IX No 2014 i 2177.

2. Laus deo nel Mese di Agosto 1777. Apiedi apariscono tutte le Spese ed il Conto giusto la Scrittura fatta nel Mese di novembre con Protto Luca e Pietro Matiascevich di Gravosa per Fabricare una Polacha di piedi 50 Ordinata da me Stefano Fiscovich e mio Cognato Giuseppe Givovich. Conto e spese dela nave (ossia) polaca nominata *Santissima Annonciata*.

3. Libro Della nave SS. *Anonnciata e S. Francesco Xaverio*. Cap. no Steffano Fiscovich, nel quale si contiene tutte le Spese di detta Nave.

4. Libro dei conti della nave *Il Costante* capitano Giuseppe di Cristoforo Fiscovich.

5. Giornale del bregantino *La Buona Unione* fabricato a Chioggia e varato in acqua li 3 settembre 1796.

6. Giornale del bregentino nom. *La Buona Unione*, cap. Matteo di Cristoforo Fiscovich (1802—1803).

7. Giornale del Berghentino *Il Nuovo Costante* diretto da me Antonio di Steffano Fiscovich, fabricato a Gravosa e varato in acqua li 3 dicembre 1803.

B. *Za ovaj rad, osim arhivske građe iz Historijskog arhiva u Dubrovniku, upotrijebio sam ovu literaturu, i u tekstu se pozivam na donje njezine redne brojeve :*

- (1) Brajković, V. Étude historique sur le droit maritime privé du Littoral yougoslave, Marseille 1933, citirano prema V. Foretić, Otok Korčula u srednjem vijeku do g. 1420, Zagreb 1940. str. 305.
- (2) Fisković, C. Putovanja pelješkog jedrenjaka s kraja XVIII i početka XIX stoljeća. Pomorski zbornik II, Zagreb 1962, str. 1747—1748, 1750, 1751—1752, 1756, 1757—1758, 1764—1765, 1765—1766, 1770, 1771—1772.
- (2a) Fisković, C. Franjevačka crkva i samostan u Orebićima. Spomenica Gospe Anđela u Orebićima. Omiš 1970, str. 199, 130, 131.
- (3) Foretić, V. Kroz prošlost poluotoka Pelješca. Spomenica Gospe Anđela u Orebićima. Omiš 1970, str. 252, 306—307.
- (4) Ivančević, V. Brodogradilište Krile u Gružu. Naše more br. 1/1955.
- (4a) Ivančević, V. Ruske zapljene dubrovačkih brodova g. 1806—7. Godišnjak Pomorskog muzeja, knj. 5, Kotor 1956.
- (5) Ivančević, V. Dubrovnik i Maroko. Pomorstvo br. 6—7/1958.
- (6) Ivančević, V. O korčulanskoj brodogradnji u 18. i 19. st. Radovi Instituta JAZU u Zadru, sv. VI—VII, Zagreb 1960, str. 455.
- (7) Ivančević, V. Un contratto per la costruzione d' un bastimento raguseo a Chioggia nell' anno 1796. Bollettino dell' At-

- lante *Linguistico Mediterraneo* N. 2—3 (1960—1961), Venezia—Roma.
- (8) Ivančević, V. Dubrovački brodovi za prvog rusko-turskog rata (1768—74). *Pomorski zbornik* II, Zagreb 1962, str. 1726.
 - (9) Ivančević, V. Nešto građe o pomorsko-trgovinskim odnosima starog Dubrovnika s Amerikom. *Pomorski zbornik* knj. 1, Zadar 1963.
 - (10) Ivančević, V. Udio Židova u pomorstvu starog Dubrovnika. *Jevrejski almanah* 1963—1964, Beograd 1965.
 - (11) Ivančević, V. Pomorsko trgovinske veze starog Dubrovnika s rusko-crnomorskim lukama. *Pomorski zbornik* knj. 5, Zadar 1967, str. 517, 525, 526.
 - (12) Ivančević, V. Luka Livorno i dubrovački brodovi. *Dubrovnik* 1968, str. 72—74, 76, 79—80, 89—90.
 - (13) Ivančević, V. Roko Bonfiol. *Dubrovački horizonti* br. 4/1970.
 - (14) Ivančević, V. Vinko Glandavaš. *Naše more* br. 2/1970.
 - (14a) Ivančević, V. Dubrovačke nabave soli u 18. st. *Pomorski zbornik* knj. 8, Zadar 1970, str. 660.
 - (15) Ivančević, V. O dubrovačkom diplomatu Franu Ranjini (1713—91). *Historijski zbornik*, Godina XXV—XXVI, 1972—73, Zagreb 1974.
 - (16) Ivančević, V. Turski fermani za dubrovačke kapetane. *Časopis Dubrovnik* br. 5/1973.
 - (17) Ivančević, V. Dubrovački brodovi u Carigradu nakon pada Republike. *Naše more* br. 4—5/1973.
 - (18) Ivančević, V. Dubrovački brodograditelji u Ulcinju u drugoj polovici 18. st. *Godišnjak Pom. muzeja* knj. XXII, Kotor 1974.
 - (19) Ivančević, V. Dubrovački novčani polozi u inozemstvu pred pad Republike, *Anal. Historijskog odjela JAZU*, sv. XIII—XIV, Dubrovnik 1976.
 - (20) Ivančević, V. Pelješčani i njihovi brodovi za rusko-turskog rata (1768—1774), *Pelješki zbornik*, Zagreb 1976.
 - (20a) Luetić, J. Pomorac i diplomat Ivan Kaznačić. *Građa za pomorsku povijest Dubrovnika* knj. 1, Dubrovnik 1954.
 - (21) Luetić, J. Prilozi za pomorsku povijest južnog Jadrana u XVIII stoljeću. *Godišnjak Pom. muzeja* knj. VII, Kotor 1958, str. 157.
 - (22) Luetić, J. O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću. *Građa za pomorsku povijest Dubrovnika* knj. 2, Dubrovnik 1959, str. 134, 139—140.
 - (23) Luetić, J. *Pravilnik Dubrovačke Republike o nacionalnoj plovidbi*. *Građa za pomorsku povijest Dubrovnika* knj. 5. Dubrovnik 1972, str. 84—85, 109.

- (23a) Luetić, J. O prekoceanskom brođenju jedrenjaka Dubrovačke Republike u XIX st. Građa za pomorsku povijest Dubrovnika knj. 5. Dubrovnik 1972, str. 141—175.
- (24) Muljačić, Ž. Odnosi Dubrovnika i Sjedinjenih Američkih Država. Naše more, br. 1/1956.
- (25) Rešetar, M. Dubrovačke tamnice. Glasnik Dubrovačkog učnog društva Sveti Vlaho, Dubrovnik 1929.
- (26) Vekarić, S. Pelješki jedrenjaci. Split 1960, str. 63—64, 84, 170, 201—209, 250—251.
- (27) Vekarić, S. Pomorci Trstenice u XVII i prvoj polovici XVIII stoljeća. Spomenica Gospe Anđela u Orebićima. Omiš 1970, str. 211, 212.
- (28) Vekarić, S. Podaci o dubrovačkim brodovima za vrijeme i nakon francuske okupacije. Anali Hist. instituta sv. II, Dubrovnik 1953, str. 361.
- (29) Krizman, B. Diplomati i konzuli u starom Dubrovniku. Zagreb 1957, str. 256 i 269.

C. *Fiskovići, kapetanska obitelj iz Orebića, spominju se — prema zasad raspoloživim podacima — prvi put g. 1626. Tada je Mato, sin Krista Fiskovića, patron galeona nepoznatog imena (Securta e Nauli Cancell., ser. 56—1b, sv. 5, f. 72 Historijski arhiv u Dubrovniku). Još i prije, od samog početka 17. st., mogu se naći zapisi o tom istom Matu, kao i o njegovu bratu Mihui, ali tada još bez prezimena. Godine 1673/74, prema popisu što ga je izvršila Dubrovačka Republika, Fiskovići imaju u Orebićima (u popisu pod Santo Vido) dvije kuće u kojima živi šestoro ljudi (br. 2 — pok. Luka Fisković, br. 15 — Mato Fisković. Z Šundrica, Popis stanovništva Dubrovačke Republike iz 1673/74. godine. Arhivski vjesnik II, Zagreb 1959. O gore rečenom Luki to je jedini poznati podatak i nije isključeno da se radi o greški. On nije unijet u genealošku tabelu). Godine 1747 oni imaju tri kuće (Cvito, Josip i Mato, Status Animarum 1747—1790, Župni ured Orebići). Godine 1832. taj se broj popeo na sedam (Cvito, Vice, Antun sin Luke, Antun sin Stjepana, Luka, Josip i Ivan Status Animarum Parocchiae BMV de Carmelo loci Sabiuncelli de 1832—1851, Župni ured Orebići), da bi se nakon toga, sve do današnjih dana, počeo smanjivati. Oko g. 1820. u Španjolsku seli Mato, Cvita, Fisković (rođ. 1792). Poznati su nam njegovi potomci: sin Florio, unuk Alfonso, španjolski ambasador u Turskoj prije drugog svjetskog rata, praukun Florio, a i danas ih u Španjolskoj još ima (prema podacima dra Cvita Fiskovića). U prvoj polovici 19. st. Vicko, sin kapetana Cvita, bavio se slikarstvom. O njemu su pisali I. Kukuljević Sakcinski u »Slovníku umjetnika jugoslavenskih« i dr Kruno Prijatelj u »Starohrvatskoj Prosvjeti«. Oko g. 1850. u Livorno odlazi Luka Antuna Fisković (rođ. 1812). On je vjerojatno imao dva*

sina Antuna i Rafa, ali nam dalja sudbina ovog ogranka nije poznata. Cvito Vica Fisković (rođ. 1828) preselio je šezdesetih godina istog stoljeća u Mariupol (današnji Ždanov), ali se ponovo vratio u Orebiće (Stanje duša u Župi Orebić od g. 1851. Župni ured Orebići). Danas (u Jugoslaviji) žive još jedino njegovi potomci, dr Cvito povjesnik umjetnosti i njegov sin dr Igor, docent Sveučilišta u Zagrebu. (Kratak prikaz povijesti i genealošku tablicu obitelji Fiskovića sastavio Nenad Vekarić).

TUMAČ NEKIH NAZIVA¹²⁶

- arboratik* — pristojba koju su brodovi vanjadranske plovidbe dubrovačke trgovačke mornarice (veći od 10 kara nosivosti) bili obvezni godišnje plaćati državnoj blagajni.
- baril* — ovdje, mjera za ulje i vino u Dubrovniku. Baril je sadržavao različito litara u raznim dalmatinskim gradovima (od 64,32 do 89,44 litara).
- barka* — općenit naziv kod nas za gotovo redovito otvoreni manji čamac pokretan veslima, a često opskrbljen jedrom.
- brigantin* — jedrenjak s dva jarbola. Sličan je briku, ali zbog neznatne razlike u 18. st. često se zamjenjuju ta dva tipa. Na prednjem jarbolu ima tri križna jedra, a na krmenom dva: veliku uzdužnu sošnjaču i povrh nje križnu košnjaču.
- brik* — vidi pod brigantin.
- cekin* — venecijanski zlatni novac koji je s vremenom postao omiljenim idealnim dubrovačkim srebrnim novcem, pa se u Dubrovniku u njemu računalo, trgovalo, sklapale su se pogodbe, bilježila dugovanja i potraživanja. Vrijednost mu je tijekom vremena bila različita u usporedbi s drugim dubrovačkim isto tako raširenim novcem, dukatom. Senat mu je g. 1791. odredio cijenu od 4:22 dukata, ako izrijekom nije naznačeno da je zlatni. I Senat je u njemu često označavao novčanu vrijednost, u njemu određivao troškove i dnevnice, u njemu su se u Dubrovniku izricale globe i dr.
- dinar, dinarić* — ovdje, dubrovački srebrni novac, čija je vrijednost bila 30 bakrenih minca.
- dukat* — ovdje, vrlo raširen u upotrebi dubrovački srebrni novac u koji je išlo 40 dinarića.
- fiorin* — ovdje, stari austrijski novac, bio u opticaju do g. 1892.
- fregata* — brzi ratni brod na jedra, naoružan u dva reda s 30 do 50 topova. U 17. i 18. st. Englezi i Francuzi usavršavaju fregate, da bi imali veću brzinu i bolja manevarska svojstva. Dubrovnik u slučaju potrebe naoružava trgovačke brodove,

¹²⁶ Tumačenja su prilagođena dubrovačkim prilikama u 18. st. za pojmove koji su spomenuti u prednjem radu, o čemu treba voditi računa, jer ne samo kod raznih država, nego i za pojedina razdoblja isti nazivi nisu imali istu vrijednost niti isto značenje.

među njima i fregate, brodove s jedrom i veslima, i njima se služi kao ratnim. G. 1784. za navu *Il Fedele* zainteresirani dubrovački vlasnici upotrijebili su naziv fregada, očito ne u gornjem smislu.

grošet — isto što i dinarić.

kaić — manji otvoreni čamac na vesla i jedno jedro, s nekim neznatnim posebnim karakteristikama pri izgradnji.

kar — mjera kojom se mjerila nosivost brodova. U Dubrovniku je iznosio oko 2000 l pšenice, odnosno oko 1900 kg. Njime se u Dubrovniku mjerila i sol, te je u 18. st. jedan kar soli sadržavao 33 moggia.

karat — vlasništvo broda dijelilo se u pravilu u 24 dijela zvana karati, od kojih se svaki mogao dijeliti i na manje dijelove. Bilo je slučajeva, iako rjeđih, da se u Dubrovniku vlasništvo broda dijelilo i u više dijelova, kao što je to bilo u drugim zemljama (Engleskoj, Njemačkoj, Skandinaviji).

karavana — ovdje, odlazak broda u Sredozemno more, da tu traži teret.

karavela — brod iz doba velikih pomorskih otkrića. Ovdje je taj naziv upotrijebljen za brod u službi turske ratne mornarice.

karlin — novac koji je kolao u Napuljskom kraljevstvu.

kaštel — ovdje, naziv za jednu od dubrovačkih tamnica.

konvoj — brodovi koji plove zajedno radi lakše obrane od pomorskih napadača. U Dubrovniku je za to bio uobičajen naziv *in conserva*, rjeđe *in caravana*.

konzervatorij — ovdje, zavod za odgajanje siromašnih mladih djevojaka u Dubrovniku, koji je imao svojih vrijednih nekretnina.

korsar — tako prevodim iz talijanski pisanih dokumenata riječ *corsaro*, ne ulazeći u utvrđivanje je li u pitanju korsarstvo ili piraterija, što u većini događaja zbog pomanjkanja podataka nije ni moguće.

lira — općenit naziv za novac koji je kolao u Genovi, Toskani, Veneciji, Trstu, Dubrovniku, a i u drugim sredozemnim državama. Prema nekom obračunu iz g. 1782. jedan bečki fiorin vrijedio je 3,20 genovskih lira.

martigana, *marsiljana* — jedrenjak za prijevoz tereta i putnika, manji od nave, s 3 ili 4 jarbola. Na prednjem jarbolu neobično malom, marsiljana je imala jedno križno jedro. Glavni jarbol je imao okrugao koš i dva križna jedra, a krmeni jarbol jedno latinsko jedro. Iako je Dubrovnik imao brodova tipa marsiljane, ovdje je riječ o brodu pod francuskom zastavom.

maškul — barutna komora koja se jakim željeznim klinom pričvršćivala na dno topovske cijevi.

metzen — ovdje, stara austrijska mjera za žito, sadržavala je 62,53 litre.

- moggio* — ovdje, dubrovačka mjera za sol. Bilo je više vrsta moggia različitih težina.
- moneta dalmatinska* — ovdje, naziv za novac koji je u 18. st. kolao u venecijanskoj Dalmaciji.
- mušket* — starinska puška, kraće i tanke cijevi.
- nava* — iako ta riječ u talijanskom znači brod uopće, uobičajila se za najveći i za plovidbu najsigurniji tip jedrenjaka kojim su dubrovački pomorci plovili svim morima do kojih su doprli u 18. st. Opremljena je sa 3 do 4 jarbola, svi jarboli imaju križna jedra, a krmeni još i jedno sošno jedro. Osim toga su nave imale nekoliko letnih jedara i prečaka. Posada je brojila od 11 do 23 člana. Nava je bila naoružana s 4 do 8 većih topova.
- noga* — mjera za dužinu. Dubrovačka noga (ili stopa) mjerila je 34,13 cm, dok se mletačka malo razlikovala i mjerila je 34,77 cm. Ovdje nije označeno o kojoj je stopi riječ.
- nokjer* — član brodske posade u službi časnika koji je uz navigacijske obavljao i druge važne poslove na brodu, ali ne one koje su bile određene za brodskog pisara.
- paolo* — novac Papinske države. 10 paola je išlo u jednu škudu.
- patač* — sredozemni trgovački jedrenjak s dva jarbola i kosnikom. Na glavnom jarbolu je imao dva križna jedra, a na krmenom osim križnog još i latinsko jedro. Između jarbolâ razapinjao je i jedno letno jedro. Nasivost od 40 do 200 kara.
- patrun* — zapovjednik, odnosno brodovođa jedrenjaka male i vanjadranske plovidbe, često i vlasnik broda.
- peča kolonarska* — španjolski novac kojim se računalo i u Dubrovniku i kojem je g. 1799. bila vrijednost 3,25 dubrovačka dukata.
- pink* — sredozemni trgovački jedrenjak s tri jarbola i latinskim jedrima, ali je prevozio i putnike. Na prednja dva jarbola razapinjao je i križna jedra. Brod srednje veličine, sa 6 do 15 članova posade, nosivosti kod nas do 100 kara.
- proto* — ovdje, brodograditelj.
- pulaka* — jedrenjak manje i srednje veličine, nosivosti 30 do 110 kara, s 2 do 3 jarbola, 8 do 15 članova posade. Na glavnom jarbolu pulaka je imala križna jedra, na krmenom latinsko i iznad njega jedno križno jedro, a prednjača je imala trouglasto jedro. Dubrovačke su pulake u 18. st. uglavnom plovile po Jadranskom i Sredozemnom moru.
- pulsata* — mjera za dužinu u palcima, urezana na kolcu s kojim se mjerila visina vode u kaljuži.
- real* — inozemni (španjolski) novac kojem se u Dubrovniku kretala vrijednost od 40 do 48 dinara.
- sovrnja, balast* — da bi prazan brod zadržao stabilitet na putovanju koje poduzima, ukrcao bi za jedan dio svoje nosivosti neki bezvrijedan teret (kao kamenje, pijesak i sl.).

stalije, stojnice — broj dana utvrđen u ugovoru između broдача i naručitelja njegova broда za ukrcaj, odnosno iskrcaj tereta.
star — ovdje, dubrovačka mjera za žito koja je sadržavala 98,405 litara.

stopa — vidi pod noga.

škuda — spominje se i kao dubrovački srebrni novac, ali ovdje je riječ o novcu koji je kolao u Papinskoj državi, a dijelio se na 10 paola.

talir carski — talir je bio dubrovački srebrni novac u koji je išlo 60 dinarića, ali ovdje je riječ o carskom (austrijskom) taliru.

tartana — teretni i ribarski jedrenjak Jadranskog i Sredozemnog mora, s 1 do 2 jarbola s latinskim jedrima. Na pramcu kosnik s prečkom. Nosivost 20 do 70 kara, oko 10 članova posade, naoružan sa 4 topa.

tartanela — manji jedrenjak s 1 do 2 jarbola s latinskim jedrima.

trumbun — starinska puška nabijača, široke cijevi poput lijevka.

vašel — općenit naziv za veći brod, koji se vrlo malo razlikovao od drugih većih i srednjih dubrovačkih brodova vanjadranske plovidbe.

Vinko Ivančević

ON THE SEAMEN FROM PELJEŠAC FROM THE FISKOVIĆ
FAMILY FROM THE 18th AND TO THE BEGINNING OF THE
19th CENTURIES

Summary

Pelješac, specially its southwest part with its centre in Orebić, always gave a lot of seamen of all categories from common sailors to captains to Dubrovnik mercantile Marine. The Fisković Family must be pointed out because of that. In this article the author describes their activity in the period between the 18th and the beginning of the 19th century, i. e. to the end of the Dubrovnik Republic. But the Fiskovići were found as seamen before and after the above period.

They crossed the whole Mediterranean sea and even the Black sea. They even navigated on the Indian ocean to the island of Reunion and on the Atlantic ocean to America. During the Spanish-French war with Great Britain their ships carried the food-stuff from Lisabon to Brest. When Napoleon invated Italy one of them conveyed the Sardinian king from Livorno to Cagliari and for that he was given a written testimonial and presents. They invested the money earned in naval affairs in ships. They had their shares ins hips where they were and where they were not captains. Cash money was at their disposal as well, so the three members of the family are among the subscribers of the state loan from 1799.

The author availed the data mainly out of the historical archives in Dubrovnik and some out of the published literature for his writing. There is a short servey of the history and the genealogical family tree of the Fisković from 1560 to 1900 which is written by Nenad Vekarić.