

**Đivo Bašić**

Pomorski muzej Dubrovnik  
Gornji Kono 5A, 20000 Dubrovnik, Hrvatska

---

## Pomorstvo Dubrovnika od XII. do početka XX. stoljeća

### Sažetak

Dubrovnik se kao općina (komuna) prvi put spominje 1181., a kao republika oko 1430. godine. Dubrovački statut (1272.) spominje zastavu Sv. Vlaha, a njeno stoljetno pojavljivanje na kopnu i moru očiti je simbol slobodarske tradicije. Značajni su međusobni ugovori Dubrovnika sa stranim gradovima (pretežno Italskog poluotoka) u XII. i XIII. stoljeću. Napredni zakoni i odredbe izdižu Grad-Republiku u ekonomski važne centre zapadnog svijeta. Dubrovnik 1416. ukida trgovinu robljem. Od 1312. u Dubrovniku se vršio nadzor nad najvišom dopuštenom razinom (mjerom) krcanja broskog tereta, a posebni zakon o crti najvećeg dopuštenog krcanja donesen je 1361. godine. Najstariji ugovor o pomorskom osiguranju u Dubrovniku zabilježen je 1395., a dubrovački pomorski zakon o osiguranju (*Ordo super assecuratoribus*, 1568.) najstariji je u svijetu. U djelima Williama Shakespearea "Mletački trgovac" ("The Merchant of Venice") i "Ukroćena goropadnica" ("The taming of the Shrew") javlja se termin "Argosy" koji znači "dubrovačka lađa" (riječ je nastala od talijanskog *Ragusea*, tj. *una (nave) Ragusea*). Dubrovačka Republika je u drugoj polovici XVI. stoljeća imala oko 50-60 konzulata diljem Sredozemlja i šire, a u drugoj polovici XVIII. stoljeća čak 80-90 konzulata. Francuzi ulaze u Dubrovnik 27. svibnja 1806., a Dubrovačku Republiku ukidaju 31. siječnja 1808. godine, što je *de facto* i *de iure* potvrđeno Bečkim kongresom 1814./1815. godine. Tijekom druge austrijske uprave (1814./15.-1918.) pomorstvo općenito u Dalmaciji stagnira zbog nesamostalnosti i odlijevanja hrvatskih prirodnih i nacionalnih resursa u Beč, a usporedni pregled s drugim gradovima govori u prilog razvidne zastupljenosti hrvatskih pomoraca u okviru pomorstva Austrijskog Carstva i kasnije Austro-Ugarske monarhije (od 1867.). Za rani prvotni pokušaj osnivanja pomorskog društva u Dubrovniku (1856.) nije u dovoljnoj mjeri bilo početnog kapitala.

**Ključne riječi:** pomorstvo, pomorci, brod, Dubrovnik, Dubrovačka Republika, Barcelona, uprava.

### Pomorstvo Dubrovačke Republike

Postaviti pitanje što je Dubrovnik i Dubrovačka Republika, kao očit slobodarski primjer hrvatskog kulturnog bića, dala svijetu, može podsjećati na ono što je svijet dao tom gradu-državi (republiki): vjetrometina istoka i zapada preusmjerila je nemale vjetrove izmjena učestalo ponavljajućih ratova i poraća na pogodno smješten transfor-

mator ekonomske računice i trgovine informacija(ma).

Dubrovačka Republika (do 1808.) na području južne Dalmacije (jadranske Hrvatske) i Poljička Republika (do 1806.) onkraj Splita i Omiša u srednjoj Dalmaciji (jadranske Hrvatske) dva su u cijelosti i dugoročno slobodarska područja. *“Jedinstvene Republike u povijesti hrvatskoga naroda su svojevrsne autonomne zajednice određenoga zemljopisnog područja koje pokazuje primjer međusobnog jedinstva i diplomatske uspješne borbe protiv neprijatelja. Republike jedinstvo su u različitosti i različitost u jedinstvu”*. Za svoju su *“slavu, uspon i nezaborav zahvaljivale slobodi, koja je posebna, čuvana, branjena, plaćana i potplaćivana, jer mnoge su se ruke tuđinske pružale prema tim hrvatskim Republikama”*.<sup>1</sup>

Dubrovnici su sklapali uzajamne ugovore s različitim gradovima u svrhu oslobađanja i povlastica kod trgovine (recipročnog (uzajamnog) oslobađanja plaćanja raznih lučkih pristojbi), pa su tako neposredno ili posredno (u kasnijim izvorima) zabilježeni ugovori s gradom Molfetom (1148., obnovljen 1208.), Pisom (1169.), Kotorom (1181., obnovljen 1207.), Ravennom u Romagni u sklopu Papinske države (1188./89., 1231., 1235.), Rovinjem (1188., 1190.), Porečom (1194.), Fanom i Anconom (u hrvatskom jeziku Ancona je Jakin, 1199.; obnovljeni 1231? i 1249.), Monopolijem i Barijem (1201.), Tremolijem (1203.), Recanatijem (1206., 1229., 1251?), Vigilia (danas Biseglie, 1211.), Fermom (1229., 1231?), Senigaglijom (1231?), Riminijem (1231., 1235.), Ferrarom (1231.), gradom Monte S. Angelo (1249.), općinom Sv. Elpidije (1249.) i drugim. Zanimljivo je da je po drugi put obnovljen sporazum (prvi 1190., obnovljen 1235.) s Kačićima - Omišanima sklopljen 1245. na moru kad su se sastala četiri dobro naoružana broda Dubrovčana i jedna velika galija Omišana s ukrcanih oko 100 ljudi.<sup>2</sup>

U Dubrovniku se prvi put 1181. spominje općina (*comunitas ragusina*), te vremenom postaje grad-država. Dubrovačkom Republikom počinje se nazivati oko 1430. godine,<sup>3</sup> a konkurenti Mlečani sve do pada Mletačke Republike (1797.) uvijek su ga

<sup>1</sup> Andrija Nikić, Dubrovačka i Poljička Republika, Male monografije srednjovjekovne povijesti, sv. 1, Franjevačka knjižnica i arhiv u Mostaru, Mostar, 1997, str. 5-6.

<sup>2</sup> Vinko Foretić, Nekoliko pogleda na pomorsku trgovinu Dubrovnika u srednjem vijeku, *Dubrovačko pomorstvo*, (Zbornik), Dubrovnik, 1952, str. 117- 118, 120, 122; Josip Lučić, Pomorsko-trgovačke veze Dubrovnika i Italije u XIII stoljeću, *Pomorski zbornik*, knj. 5, Zadar, 1967, str. 451, 453-455; Po mišljenju Josipa Lučića, gore naznačene ugovore godinom s upitnikom (?) trebalo bi brisati iz literature. Vidi: Idem, Oko nekih ugovora između Dubrovnika i talijanskih gradova u XIII stoljeću, *Historijski zbornik*, god. XXIII-XXIV, (1970-1971), Zagreb, 1972, str. 376-378; Idem, Dubrovčani na jadranskom prostoru od VII. stoljeća do godine 1205., Političke i kulturne prilike u Dubrovniku na prijelazu XII. u XIII. stoljeće, *Dubrovačke teme*, Nakladni zavod Maticе hrvatske, Zagreb, 1991, str. 45, 47-49, 57-61. Na str. 60. kaže se da je ugovor s gradom Molfetom iz 1146., a da je obnovljen 1206. Za ugovor s Recanatijem iz 1206. vidi: Idem, Neobjavljene isprave i akti XIII stoljeća iz dubrovačkog arhiva, *Arhivski vjesnik*, god. X, sv. 10, Zagreb, 1967, str. 117-118, 125. Ovi podaci o sporazumima s Pisom, Fanom i Anconom, te Monopolijem i Barijem, malo su neprecizno doneseni u knjizi: Josip Luetić, *1000 godina dubrovačkog brodarstva*, Zora, Zagreb, 1969, str. 8-9, 12.

<sup>3</sup> Ilija Mitić, Kada se Dubrovnik počeo nazivati Republikom, *Pomorski zbornik*, knj. 25, Rijeka, 1987, str. 487-489, 492.

nazivali “komunom”.<sup>4</sup> U Statutu grada Dubrovnika (1272.) već u prvoj glavi prve knjige spominje se zastava sv. Vlaha (*vexillum Beati Blasii*; Sv. Blaž = Sv. Vlaho), koja je službena zastava Dubrovnika sve do pada Dubrovačke Republike (1808.), a javlja se u inačicama bijele zastave s likom sveca, s inicijalima “S. B.” (*Sanctus Blasius*) ili s natpisom “Libertas” (na štitu u tri reda ili bez štita u jednom redu).<sup>5</sup>

Zanimljivo je da se u Dubrovniku 1416. ukida trgovina robljem.<sup>6</sup> U svjetskoj povijesti (pomorstva) ima “*zabilježenih strahovitih događaja, teških zločina pomoraca nekih pomorskih naroda, ali takvim se zločinima hrvatski pomorci nikada ne okaljaše! Trgovina crnačkim robljem cvala je od 15. do 19. stoljeća. To je doba, kada se negdašnje pomorstvo pripadnika Republike sv. Vlaha bijaše dovinulo do vrhunca i počelo nazadovati; ali između stotina brodova te slavne republike, te između tisuća pomoraca dubrovačkih, niti cigli se nije okaljao time, da bi sudjelovao u gadnom poslu trgovanja crnačkim ili žutim robljem. Pomorcima Republike sv. Vlaha nije toga dopuštao iztancani njihov odgoj i prirodna otmjenost*”, dok je, s druge strane, npr. još 1713. Utrechtskim ugovorom Francuska ustupila Engleskoj monopol za dobavljanje Crnaca (*lo asiento de negros*) u španjolske kolonije u Americi, te je takva zanimljiva povlastica trebala trajati 130 godina (do 1844.).<sup>7</sup> U Statutu grada Dubrovnika (1272.), u VII. knjizi (koja je u cijelosti posvećena pomorstvu), glavi XIX, stoji: “Robovi koji plove kao mornari na dubrovačkim brodovima, neka plove kao slobodnjaci”.<sup>8</sup> Robovi iz Bosne obično su (rođenjem) bili patareni, ali prodavani su i kršćani, pa je za slobodu (prečesto neuspješno) trebalo u Dubrovniku ili gradovima Italskog poluotoka dokazati (pred sudom) pripadnost kršćanskoj vjeri. Svaki izvezeni rob značio je u Dubrovniku

<sup>4</sup> Idem, Za Serenissimu - Dubrovnik samo komuna, nikad Republika, Dubrovnik, (Časopis za kulturu), god. XIX (XXII), br. 5, Dubrovnik, 1976, str. 65-69.

<sup>5</sup> O dubrovačkoj zastavi vidi literaturu navedenu u radovima: Josip Luetić, O državnoj zastavi Dubrovačke Republike, Posebna izdanja, knj. 10, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije u Zadru, Zadar, 1967, str. 5-16; Idem, Primorski, otočki i ostali dubrovački brodovi plovili su svjetskim rutama pod zastavom Sv. Vlaha, Zbornik Dubrovačkog primorja i otoka, VI, Dubrovnik, 1997, str. 116-117; Idem, Državna (pomorska) zastava Dubrovačke Republike, u knjizi: Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1984, str. 307-321; Vinicije B. Lupis, Novopronađena zastava sv. Vlaha u Žuljani na Pelješcu, Naše more, god. XLIV, br. 5-6, Dubrovnik, 1997, str. 285, bilj. 2; Đivo Bašić, Zastave kroz povijest, Zbornik Dubrovačkih muzeja, I, Dubrovnik, 2004, str. 169, bilj. 75.

<sup>6</sup> Josip Lučić, Dubrovački ljetopis od osnutka do danas, Dubrovački horizonti, god. XX, br. 28, Zagreb, 1988, str. 93, 100; Idem, Dubrovački ljetopis od osnutka do danas, Dubrovačke teme, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1991, str. 516, 529.

<sup>7</sup> Bare Poparić, Trgovanje crnačkim i žutim robljem u novom vijeku, Mala knjižica Matice hrvatske, sv. 44, Matica hrvatska, Zagreb, 1944, str. 7-8, 14, 19.

<sup>8</sup> Statut grada Dubrovnika: sastavljen godine 1272 (na osnovi kritičkog izdanja latinskog teksta B. Bogišića i K. Jirečeka na hrvatski jezik preveli A. Šoljić, Z. Šundrica i I. Veselić; uvodnu studiju napisala Nella Lonza), Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, 2002, str. 384-385; Statut grada Dubrovnika 1272. (prijevod: Mate Križman i Josip Kolanović), Historijski arhiv Dubrovnik, Dubrovnik, 1990, str. 199, 422; Zdravko Šundrica, Dubrovačko pomorsko pravo, Prijevod sedme knjige Dubrovačkog statuta (Uz 700. obljetnicu njegove kodifikacije) 1272.-1972., Dubrovnik, 1972, str. 26.

i carinu od 1 perpera, a dio (4 groša) je pripadao knezu. Mlečani su 1281. kupili oko 20 robova i robinja (po 5,5-10,5 soldi) iz Bosne, Usore i Vrbasa za Veneciju, a 1283. prodano je iz Bosne (službeno evidentiranih) 14 robova i robinja (po 4-15 groša; 12 ljudi iz Bosne, 2 iz Sane). Rudimentaran razlog samoprodaje u ropstvo bila je glad, a robovi su krijumčareni zbog izbjegnuća carine.<sup>9</sup> Još 1413. dubrovačko je Malo vijeće zabranilo trgovinu robljem, a Korčulani su 1378. ograničili trgovinu robljem i ponovili zabranu trgovanja 1418. godine. Marin Radostić je 1391. od Vukosava Prvoševića iz Bosne nabavio Radoslavu, kćer Tvrdosa Bosanca, koja je preprodana za Barcelonu, a u Bosni je 1389. Petko Tavčić kupio Stanku Bosanku i prodao je trgovcu iz Barcelone za 18 dukata. Katalonac Antonio Genesi iz Barcelone je kupio 1388. roba Turčina, Nikola iz Barcelone turskog vojnika Dimitrija, te Berengar iz Barcelone Turčina Leona.<sup>10</sup> Porast prodaje robova iz Bosne katalonskim trgovcima bilježe dubrovački izvori posljednjeg desetljeća XIV. stoljeća. Prodavači robova iz Barcelone javljaju se 34 puta, a kupovatelji robova iz Barcelone u 24 slučaja (od 22 dokumenta pojave Katalonaca kao trgovaca robljem, u 8 slučajeva su to trgovci iz Barcelone). Bile su to najčešće djevojke i mlade žene.<sup>11</sup> Neki katalonski trgovci, između ostalih, također i iz Barcelone prodavaju roblje jedni drugima, pa tako i (uglavnom robinje) iz Bosne: trgovac Nikola (Nicholaus) Gueraldi prodao je robinju Mariju trgovcu Petru Pregaču (1397.), tkalac Petrus de Valle prodao je trgovcu Franciscu Sala robinju Stosu, Michael Migaere prodao je roba Araticha Bernardu Ča Vallu, Petrus Ča Carrera prodao je trgovcu Berengariju Andree dvije robinje (jednu po imenu Stanassa) i jednu robinju trgovcu Gillelmu de Bonadona, trgovac Berengarius Cellent prodao je kirurgu iz Barcelone Franciscu Clotsu robinju Stanavu, Nikola (Nicholaus) Gueraldi prodao je robinju Radicu drvodjelcu Nikoli (Nicholaus) Colomeriju, Francisco Parer prodao je robinju Marissanu trgovcu Petru de Bonahora, Berengarius Sunieri prodao je robinju Biagostavu Francesquini (ženi Michaelisa de Boscho iz Barcelone, te robinju Voynu i njenog sina Arradica) trgovcu Franciscu Sali, Periconus Ferrari prodao je robinju Luciju kirurgu Anthoniju de Manso, Guillelmus Spellunquis prodao je robinju Divu Bernardu Carbome iz Barcelone (1399.-1400.), Francesco (Franciscus) Sala prodao je robinju Ivanu (Johannu, Estosu) Bernardu de Fabrica, trgovci Johannes Cebriani i Anthonius Mayol prodali su robinju Margaritu kuritoru Bernardu Venrelliju, Johannes Armeri prodao je robinju Ivanu (Johannu) apotekaru Franciscu de Plicamanibus, Petrus Sallent prodao je robinju Astocinu Petrusu Moraguesu iz Barcelone (1400.), testamentom prezbitera i priora kapelice *Undecim Mille Virginum* iz Barcelone Mar-

<sup>9</sup> Pavo Živković, Mletačka trgovina bosanskim robljem u srednjem vijeku, Godišnjak Društva istoričara Bosne i Hercegovine (BiH), god. XXI-XXVII, (separat), Sarajevo, 1976, str. 51-53, 55.

<sup>10</sup> Vuk Vinaver, Trgovina bosanskim robljem tokom XIV veka u Dubrovniku, Anali Historijskog instituta u Dubrovniku, god. II, Dubrovnik, 1953, str. 127-129, 131, 136.

<sup>11</sup> Nenad Fejić, Trgovina bosanskim robljem u Barceloni krajem XIV i početkom XV veka, Istorijski časopis, knj. XXVIII, Istorijski institut, Beograd, 1981, str. 31-32.

chusa de Pratomaiori oslobađa se robinja Jelena (Magdalena) iz Bosne (1412.), Marija Aragonska oslobađa ropstva Dubrovkinje Ivanu (Johannu) i Katarinu (1423.).<sup>12</sup> Pred dubrovačkog kneza Nikolu Gučetića došao je 1447. teško okovanih nogu Rus Ivan zvani Janji kao rob jednog katalonskog trgovca, te zatražio da ga oslobode jer je u Dubrovniku, "gradu slobodnom" i zato što ga je kao brodolomca uhvatio Katalonac. Prodavači i kupci crnih robova u Dubrovniku su bili Katalonci, Sirakužani, Firentinci, Grci i drugi (nastanjeni u Dubrovniku), a prosječna cijena crnog roba bila je 30 dukata. Kapetan skirca (tip broda) Nikola Chiarini iz Zakinta je 1544. prodao nekom Lopudaninu crnkinju. Družba za nabavku crnog roblja (trgovci Marin Gundulić, Nikola Lukarević, Medo Menčetić, Matej Bunić i Giunio Sorkočević) osnovana je u siječnju 1463. (poslovnog uloga 1.000 dukata i brod kap. Toma Lukića iz Rijeke dubrovačke): žito bi prodavali u Africi u zamjenu za crno roblje ili zlato, te ga otpremali za Siciliju, ali ne i za Dubrovnik.<sup>13</sup> Kartograf Vincenzo Coronelli u djelu "*Mari, Golfi, Isole, ...*" (1688.) kaže za Dubrovčane: "...Najsigurniji su branitelji svoje slobode i ulažu sve snage da je očuvaju, mrzeći pritom bilo kakav oblik ropstva...".<sup>14</sup>

Bartolomeus de Fonti iz Barcelone je 1337. od Marina Mulice kupio 25 jastrebova (19 dukata) i 8 sokolova (18 dukata). Petar oklopar (Petrus *coracarius*) iz Barcelone izradio je za dubrovačku općinu kovački pribor, a 1378.-1379. bio je oklopar i izrađivač željeznih kaciga (*magister corraçarius et cappellorum ferreorum*). Trgovac i građanin Barcelone Petar Šimunov iz Podija (Petrus Simonis de Podio) u Dubrovniku je 1412. prodao koku (tip broda) trgovcu Benediktu de Arigogliosisu iz Firenze (za 900 dukata). Trgovac Antonius Font iz Barcelone (inače katalonski konzul u Veneciji od 1459.) u Dubrovniku je (1449.-1453.) uložio više od 4.000 dukata, a kreditnu sposobnost stekao je prijevozom i prodajom vune. Patron nave Benediktus Savagl iz Barcelone je 1455. posudio 150 dukata dubrovačkom vlastelinu (plemiću) Stjepanu Martola Crijeviću (Cerva) uz obvezu mjeničnog povrata duga na Siciliji. Johannes Caseglies iz Barcelone preuzeo je 1461. iz dubrovačkog zatvora Jurja Radovanovog nad kojim je trebala biti izvršena kazna vađenja jednog oka, a poradi zahvalnosti uslijedila mu je obveza trogodišnje besplatne službe.<sup>15</sup> Iz dubrovačke je luke 1383. poslan jedan dubrovački kapetan protiv gusarskih galija Provansalaca i Katalonaca. Pred Lokrumom usidrena katalonska nava držala je 1416. cijele obitelji sužnjeva, a 1419.

<sup>12</sup> Idem, Dokumenti o prodaji i oslobađanju roblja iz Bosne i Dubrovniku u Kataloniji (XIV i XV vek), Mešovita grada, (P. o.), knj. 10, Istorijski institut, Beograd, 1982, str. 13, 15, 17, 19, 21-24, 26, 28-29, 31-32.

<sup>13</sup> Vuk Vinaver, Crno roblje u starom Dubrovniku (1400-1600), Istoriski časopis, knj. V, (1954-1955), SAN, Beograd, 1955, str. 437-438, 440-442. Tekst ipak spominje crno roblje u stranim lukama čiji su trgovački posrednici pojedini Dubrovčani.

<sup>14</sup> Gavro A. Škrivanić, Koronelijski podaci o Dubrovačkoj Republici i o njegovoj izradi karte republike, Istoriski časopis, knj. IX-X, (1959), Beograd, 1960, str. 200.

<sup>15</sup> Nenad Fejić, Španci u Dubrovniku u srednjem veku (Les Espagnols a Dubrovnik (Raguse) au Moyen Age), Istorijski institut (Institut d'histoire), Posebna izdanja (Monographies), knj. (Vol.) 25, Prosveta, Beograd, 1988, str. 110, 112, 120, 168-169, 181, 187.

Katalonci su hvatali ljude s dubrovačkog područja za roblje, pa su iz dubrovačkog Arsenala 1420. isplovile barke i brigantini pod vodstvom zapovjednika flotile. Križarska flota kralja Alfonsa (skupljena u Traniju) nanijela je štetu Dubrovčanima tijekom 1444. tako da je Dubrovnik molio papu Eugena IV. u smislu utjecaja na tog kralja Napulja da aragonski podanici ne diraju trgovce male Dubrovačke Republike. Dubrovčanin Ivan Kotruljević u pismu upućenom u Firenzu izrazio je vrlo loše mišljenje o Kataloncima zbog tegoba koje su mu nanijeli pirati na putu od Barcelone do Dubrovnika, ali ipak slobodi, miru i trgovini odani Dubrovčani odlučuju u travnju 1445. da kapetanu katalonskih galija (4) treba dati (neobrađena) vesla. Ljeti 1452. zbog Katalonaca je bio zatvoren promet za Valonu.<sup>16</sup> Katalonske galije ometaju u travnju 1382. dopremanje pšenice sa Sicilije. Neovisno o uokolnoj nazočnosti katalonskih pirata, Bernard Simoni iz Barcelone je u veljači 1390. dobio "slobodu" ulaska u dubrovačku luku, te da bez smetnji izide u slučaju neprodavanja robe. Dubrovačka je vlada u listopadu 1433. odlučila da se katalonskom brodu u dubrovačkoj luci može dati 500 libri dvopeka (2,5 libre za groš), iako su Katalonci bili najgori gusari Jadrana tog doba. Bernard Katalonac je od Malog vijeća Dubrovačke Republike zatražio "milost" da može u Dubrovnik i Ston dopremiti 60 stara boba plaćajući uobičajenu carinu. Poslovni agent Dubrovčanina Luke Bunića (de Bona) prodao je 1379. na Siciliji veću količinu olova, srebra, krzna i drugih proizvoda (vrijednosti 1.712 dukata) dvojici brodovlasnika iz Barcelone. Nakupci s Dubrovniku obližnjeg otoka Koločepa prodavali su koralje dubrovačkim Kataloncima, a od 1509.-1510. dvojica dubrovačkih Katalonaca intenziviraju lov na koralje oko Lastova i Koločepa. U Dubrovniku su u drugom desetljeću XV. stoljeća registrirani jedan katalonski kreditor i dva dužnika, a 20-ih godina tog stoljeća glavni katalonski zajmodavci su dva vunarska trgovca i dr. Sredinom XV. stoljeća trgovci iz Katalonije u Dubrovniku obavljaju i založne poslove. Katalonska tržišna nazočnost u Dubrovniku (nar)očita je od 1418.-1513., a Katalonci se pojavljuju kao dopremači vunarskih sirovina, žitarica, mahunjača, soli, ponešto ulja i badema, te kao izvoznici proizvoda (srebro, olovo i gleta) rudarstva unutrašnjosti jugoistočne Europe, te koralja dubrovačkih otoka. U pogledu stranaca, Katalonci su najznačajniji čimbenik bili kao davatelji poslovnih (nerentijerskih i nelihvarskih) kredita (za dopremu vune) dubrovačkoj privredi od 1418. do 1468. godine.<sup>17</sup> Najviše je vune u Dubrovnik stizalo iz Barcelone, potom Tortose, Valencije i drugih uzobalnih središta. Barcelonski trgovac Matej Capel zabilježen je u opskrbi vunom od 1440-ih, a Michele Picher iz Barcelone prodavao je vunu Benediktu Kotruljeviću. Vuna iz Katalonije za Dubrovnik prekravana je u lukama Sicilije, a u Dubrovniku je zabilježeno više sudskih sporova oko plaćanja tog prekrcaja (uobičajeni razlozi kašnjenja i

<sup>16</sup> Bogumil Hrabak, *Nastojanje Dubrovčana oko potiskivanja katalonskih i sicilijanskih gusara do sredine XV stoljeća*, Pomorski zbornik, knj. 14, Rijeka, 1976, str. 380-381, 387, 389.

<sup>17</sup> Idem, *Učešće Katalonaca u dubrovačkom prometu zrnastom hranom, solju, metalima, koraljima i kreditima (do 1520. godine)*, Anali Zavoda za povijesne znanosti Istraživačkog centra JAZU u Dubrovniku, sv. XXII-XXIII, Dubrovnik, 1985, str. 44, 46, 59, 62-63, 66-67, 74, 76-77.

oštećenosti vune).<sup>18</sup> Bartolomeo Falx iz Barcelone dopremio je u Dubrovnik krajem siječnja 1419. finu ovčju vunu (merino-ovaca), a Malo vijeće Dubrovačke Republike odlučilo ga je osloboditi carine. Dubrovčanin Božo Dobrića Nalješćević obvezao se 1450. da će za primljenu vunu stanovniku i trgovcu Barcelone Aloisu de Navelu predati u Barceloni 1.135 libri barcelonskog novca. Patron galije Alois iz Barcelone dopremio je krajem 1441. u Dubrovnik vune, te tražio od Enrica F. Ariguccija da je primi i isplati prijevozninu. S većih katalonskih trgovačkih brodova (nava) iskrcavano je u Dubrovniku 350-380 vreća, te je vrijednost 1470-ih godina brodskog prijevoza manjih brodova bila 2.000, a većih 5.000-6.000 dukata. U prosjeku je plovidba od Katalonije do Dubrovnika trajala 2,5 mjeseca, a prijevoznina je iznosila 1-1,5 dukata po vreći ili 0,5 dukata za kantar. Žito, vuna i srebro bili su glavni proizvodi kojima su Dubrovčani trgovali, preko Sicilije i južne Italije, i u Kataloniji.<sup>19</sup> Preko i iz Dubrovnika u prvoj polovici XV. stoljeća izvozi se naročito srebro i olovo u sredozemne luke, također u Barcelonu i druge gradove Pirinejskog poluotoka jer srebro iz Dubrovnika Katalonci nisu morali obvezno usredotočiti u domorodnom području. Trgovačkim društvom (*societas*) koje se bavilo trgovinom tkaninama, voskom i srebrom u Ugarskoj upravljali su 1341. Dubrovčanin Grgur Savinov Pucić (Gergus Savini de Poča) i Barcelonac Berlingerius.<sup>20</sup> Španjolski konzul u Dubrovniku (1501.) Peroto Toriglija imao je ženu Margaritu iz moćne trgovačke obitelji Alemana iz Barcelone, a 1503. zastupao je katalonske trgovce, prodavače sicilijanske i apulijske pšenice u Kotoru, Dubrovniku, Splitu i Šibeniku. Zastupniku svih kršćanskih trgovaca u Aleksandriji Filipu de Paretu pravo zastupanja osporili su Katalonci 1498. upućivanjem trgovca Miguela Marquesa iz Barcelone "da legalno zastupa Katalonce", a to su učinili i Dubrovčani. Topnik i dubrovački plaćenik Juan Maria "Španjolac" osnovao je početkom 1510. zajedno sa Zadraninom Nikolom Martinovim Gastaldićem trgovačko društvo za trgovinu sklavinama, rašom i kožama, ali bez očekivane dobiti od prodaje robe u Pisi. Trgovci iz Barcelone braća Francesco i Gansarano Pagrasola utjerivali su iz Dubrovnika 1515. znatna potraživanja u Apuliji, Napulju i Siciliji. U Dubrovniku, nakon 1515., nema organizirane katalonske kolonije. U Dubrovniku je Juan Ferer početkom 1517. kupio 4 bombe u svrhu nadoknade topova koje mu je dalo gradsko vijeće Barcelone za

<sup>18</sup> Momčilo Spremić, Dubrovnik i Aragonci (1442-1495), Zavod za izdavanje udžbenika SR Srbije, Beograd, 1971, str. 147-148.

<sup>19</sup> Bogumil Hrabak, Vuna sa Pirinejskog poluostrva u Dubrovniku u XV veku, Istorijski časopis, knj. XXVII, Istorijski institut, Beograd, 1980, str. 67, 80, 85, 89, 91; Momčilo Spremić, Dubrovački brodovi i zapadno Sredozemlje u XV veku, Istorijski časopis, knj. XXI, Beograd, 1974, str. 26.

<sup>20</sup> Jorjo Tadić, Istorija Dubrovnika do polovine XV veka, Istorijski časopis (Revue Historique), knj. XVIII, Istorijski institut (Institut d'histoire a Beograd), Beograd, 1971, str. 38; Bogumil Hrabak, "Dubrovačko" srebro u Italiji i Kataloniji u XIV, XV i XVI veku, Istorijski glasnik, br. 1-2, Beograd, 1980, str. 74-75; Irmgard Manken, Dubrovački patricijat u XIV veku, (Das Ragusanische Patriziat des XIV. Jahrhunderts), Posebna izdanja (Sonderschriften), knj. (Band) CCCXL, Odeljenje društvenih nauka (Klasse für Sozialwissenschaften), knj. (Band) 36, SANU, (SAWK), Beograd, 1960, str. 368.

obranu broda “koje je usput negdje prodao”, a nakon povratka u Barcelonu u lipnju te godine optužen je da je to učinio “s namjerom da se oda gusarenju”. Dubovački brod, jedan od mnogih, dopremio je 1520. u Barcelonu 6.000 kvintala pšenice iz Napulja. Od 1520.-1546. ukupno sudjelovanje Dubrovčana u opskrbi Barcelone žitaricama bilo je 7-22%.<sup>21</sup> Za Katalonce iz Manfredonije Dubrovnik je uvijek predstavljao unosno tržište gdje su mogli plasirati poljodjelske proizvode iz sjeverne Puglie, a sredinom drugog desetljeća XVI. stoljeća glavni dobavljač žitarica iz Manfredonije u Dubrovnik je Katalonac iz Manfredonije Valerius Alessandri.<sup>22</sup> Iz Apulije i Dubrovnika se na proljeće 1513. nekoliko katalonskih trgovaca udružilo s dubrovačkim Gučetićima i Bućama da prenesu pšenicu (i koralje katalonskog i francuskog konzula Perota Toriglije) u Beirut. U Dubrovniku su domaći i strani Katalonci nabavljali cijenjени aleksandrijski lan, te poznatu sol iz Aleksandrije gdje su Dubrovčani plovili za poslove Katalonaca još u XIV. stoljeću. Kataloncima u Apuliji je prodavano i olovo, pa su ga 1414. predali kaštelanu grada. Značajna domena katalonskih trgovaca bio je lov na koralje (obično 18 dukata za 100 libri koralja - 1511. čak 21 dukat).<sup>23</sup> Stanovnik Dubrovnika Johannes Ferer iz Barcelone 1422. i Katalonac Bernardus Guasquillus investirali su (374 perpera) za družinu koja se bavi koraljima i koji su odvoženi u Siriju, Beirut, Damask, Aleksandriju i drugdje, kako je zabilježeno 1431. godine.<sup>24</sup>

Po dubrovačkom Statutu (1272.), svaki brod koji je (do)plovio iz Bizanta (*Romania*) smio je donijeti pola kvinkvija (pola vjedra, *medium quinquum* - oko 10,5 litara) vina po mornaru i dijelu broda, a ostatak se morao proliti, što je svojevrsna dubrovačka zaštita vlastite proizvodnje i plasiranja vina. Na otoku Mljetu u okolici Dubrovnika postojala je luka zvana “portus Venecianus” (*ad Meletam ad portum qui dicitur portus Venecianus*, 1285.), vjerojatno zbog samovoljnog i proizvoljnog mletačkog utjecaja koji je polagao pravo na cijeli Jadranski “zaljev” (tzv. “*Golfo di Venezia*”) ili moguće nezgode koju je doživio mletački brod.<sup>25</sup> Inače, u Dubrovniku je postojao posebni Pomorski konzulat koji je vodio zapise i preslušavanja o pomorskim nezgodama, pa je tako ostalo zabilježeno 1.000 “službenih” (jer ih je vjerojatno bilo više) havarija od 1629. do 1811. godine na (širem) dubrovačkom području (danas se spisi čuvaju u Državnom arhivu u

<sup>21</sup> Toma Popović, Kraj katalonske trgovine u Dubrovniku i Dalmaciji, Jugoslavenski historijski časopis, br. 3-4, SDIJ, Beograd, 1975, str. 21-22, 25, 27-28, 31.

<sup>22</sup> Bogumil Hrabak, Gli affari dei Catalani di Manfredonia a Ragusa nel XV e XVI secolo, Estratto da: Rapporti culturali e commerciali tra Dubrovnik (Ragusa) e Manfredonia, Atti del 1° Convegno organizzato a Manfredonia il 26 e 27 settembre 1987, str. 2, 4.

<sup>23</sup> Idem, Poslovanje Katalonaca iz Dubrovnika sa Aleksandrijom i Sirijom (XV-XVI vek), Pomorski zbornik, knj. 16, Rijeka, 1978, str. 340-343, 345.

<sup>24</sup> Bariša Krekić, Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen âge, École Pratique des Hautes-Études - Sorbonne, VIe Section, Documents et recherches, V, Mouton & Co, Paris - La Haye, 1961, str. 294, br. 790.

<sup>25</sup> Josip Lučić, Pomorsko-trgovačke veze Dubrovnika na Mediteranu u XIII. stoljeću, Dubrovačke teme, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1991, str. 387, 391.



Dubrovniku).<sup>26</sup> Zavjetne slike dubrovačkih pomoraca bile su upućene, kao i drugdje u svijetu, Gospi (Blaženoj Djevici Mariji) nakon prebrođene pomorske nezgode, pa su postojali zavjeti oslikani na drvu, izrađeni u srebru ili slike - ulja na platnu, a Dubrovčani ostavili tragove zavjeta i na Malti (nekih 13-18 zavjetnih slika).<sup>27</sup> Mletački dužd zabranjuje 1224. Dubrovčaninu trgovinu s Egiptom, a 1226. zabranjuje se Mlečanima da kupuju robu od Dubrovčana (koju prijevoze od crte Ancona - Zadar) i ne dopušta se primiti Dubrovčane (s robom) u kuću, pa je tim shvatljivije što su Dubrovčani 1231. i 1235. prognali kneza Mlečanina iz Dubrovnika.<sup>28</sup> Slično kao u Veneciji, gdje na čelu države bijaše dužd, u Dubrovniku je to prvotno rektor, kasnije knez, a događalo se da venecijanski konzul obavlja i konzulstvo Dubrovnika (npr. na Malti 1744.-1765., ili u Tangeru kao otpravnik poslova Dubrovačke Republike).<sup>29</sup>

Najstariji ugovor o pomorskom osiguranju u Dubrovniku zabilježen je 7. ožujka 1395., dok je takav postojao 1347. u Genovi, a 1384. u Pisi. Dubrovački pomorski zakon o osiguranju (*Ordo super assuretoribus*) od 5. ožujka 1568. najstariji je u svijetu, tako da je više od stoljeća stariji od zakonskih propisa o pomorskom osiguranju *Ordonnance de la marine* iz 1681. godine.<sup>30</sup> Još 1511. postoji zakon "Pomorski red", a drugi najvažniji zakon XVI. stoljeća u Dubrovniku je "Ordo marinaritie" iz 1535. godine.<sup>31</sup> Dubrovčani donose 1784. Pravilnik (propise) Dubrovačke Republike o nacionalnoj plovidbi (Pomorski edikt - *Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale*), koji se ponovno tiska 1794., a u prijepisima postoji od 1745. godine.<sup>32</sup>

<sup>26</sup> Josip Luetić, 1.000 pomorskih havarija prijavljenih u Dubrovniku 1629-1811, Spasavanje ljudskih života na moru (Naučne rasprave), Pomorska biblioteka, sv. 23, Izdanje Mornaričkog glasnika, Beograd, 1971, str. 35; Idem, "Prove di fortuna" di navi veneziane a Ragusa, Estratto dal: Bollettino dell'Istituto di Storia della Società e dello Stato, II (1960), Fondazione Giorgio Cini, Centro di cultura e civiltà, Venezia, 1960, str. 215; Idem, Havarije bokeljskih brodova u spisima Pomorskog konzulata - Skupštine Dubrovačke Republike od 1629. do 1811. godine, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, god. XX, Kotor, 1972, str. 134.

<sup>27</sup> Anica Kisić, Ex voto Adriatico, Zavjetne slike hrvatskih pomoraca (od 16. do 19. stoljeća), Matica hrvatska, Zagreb, 2001, str. 88-98; Idem, Maritime relations between The Republic of Dubrovnik and Malta: Votive Paintings of Ragusan Seamen in Malta, Journal of Mediterranean Studies, Vol. 9, No. 1, Mediterranean Institute, University of Malta, Malta, 1999, str. 64-73.

<sup>28</sup> Josip Lučić, Pomorsko-trgovačke veze Dubrovnika i Venecije u XIII. stoljeću, Dubrovačke teme, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1991, str. 418.

<sup>29</sup> Ilija Mitić, Jadranske republike - Dubrovnik i Venecija, Dubrovnik, (Revija za književnost, nauku i društvena pitanja), god. VII, br. 4, Dubrovnik, 1964, str. 38, 42.

<sup>30</sup> Ante Marinović, Stari dubrovački zakon o pomorskom osiguranju, Osiguranje i privreda, (Časopis za teoriju i praksu osiguranja), god. IX, br. 6, Zagreb, 1968, str. 21-22; Idem, Pomorsko osiguranje u starom Dubrovniku, Simpozij o pomorskom osiguranju - Dubrovnik '81, (Dubrovnik, 21. do 23. travnja 1981.), Zagreb, 1981, str. 12, 15-16.

<sup>31</sup> Bernard Stulli, Ordines artis nauticae secundum consuetudinem civitatis Ragusii, Jedna zbirka pomorskog zakonodavstva Dubrovačke Republike iz god. 1557., Anali Historijskog instituta u Dubrovniku, god. I, sv. I, Dubrovnik, 1952, str. 99, 101.

<sup>32</sup> Josip Luetić, Pravilnik Dubrovačke Republike o nacionalnoj plovidbi, u knjizi: Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knj. 5, JAZU - Zavod za historijska istraživanja pomorstva južne Dalmacije (Pomorski muzej) Dubrovnik, Dubrovnik, 1972, str. 73.

Dubrovcjanin Benedikt Kotruljević (iz roda Kotrulj) 1464. kaže: “Općenito, zemlje postaju bogate zbog dobrih luka i zato se običava reći: “Luka, svinja, vrt i mrtvac čine čovjeka bogatim.” (*Porto, porco, orto et homo morto fa riccho lu homo*). A kaže se još i: “Čega nema navečer, u primorskoj se zemlji nađe ujutro.” (*Terra de marina, quello che non ci è la sera, se trova la mattina.*). Tako spominje: “Barkozi(ji) su druga vrst svedenih brodova (*naviglii tagliati*) koji vuku jako na karavele. Mnogo su se upotrebljavali u Slavenskoj zemlji (tal. *Schiavonia* - naziv za hrvatski prostor na istočnoj obali Jadrana), a ponajviše u Dubrovniku i otuda vuku podrijetlo”.<sup>33</sup> Taj veliki ekonomski pisac Benedikt Kotruljević (Benedetto Cotrugli Rauego, 1400/16.-1468/69.), izumitelj dvostrukog knjigovodstva, u svom djelu “O trgovini i o savršenom trgovcu” (*Della mercatura et del mercante perfetto*) ili preciznije: “Knjiga o umijeću trgovanja” (*Il libro dell’arte di mercatura*), Venecija 1458. (tiskanom 1573.), u prvoj od četiri knjige, u X. poglavlju (Opća pravila i red trgovačkog prometa), ovako kaže: “*Za takvo poslovanje veoma su sposobni naši Dubrovčani, pa bih ih na ovome mjestu lasno pohvalio kad ne bih mislio da će mi to kritičari prigovoriti i pripisati ljubavi prema domovini. ...Nemoj nastojati da uhvatiš svaku pticu što leti, jer su mnogi propali od velikog posla, a nitko od maloga. Ne smiješ odveć riskirati odjednom na prijevozu morem ili kopnom. Ma kako bio velik bogataš, neka se izloži najviše za pet stotina dukata po navi ili tisuću po velikoj galiji*”. U Prvoj knjizi, XIV. poglavlju (O osiguranju i osiguravateljima), kaže: “*Glede pismenih ugovora i članaka veoma mi se učinio valjan način i red Barcelone, koji je u svemu besprijekoran*”.<sup>34</sup> Zabilježen je krajem 1444. spor između Dubrovčanina Bartula Gučetića, te Mihovila i Ivana de Roda (Johannis de Roda), kada je u Barceloni građaninu Dubrovnika naplaćena “talijanska carina”, koju su plaćali jedino uglavnom Talijani (*dohana italica* - 3 dinara po libri; 1,25% uvozne ili izvozne robe). U žalbi se spominje i Benedikt Kotruljević, a Ivan de Roda trojici je Dubrovčana naplatio 400 dukata carine. Spor je trajao 10-tak godina, a začuđeni Dubrovčani su 1446. tvrdili vlastima u Barceloni da nisu Talijani ni talijanski podanici, već jezikom i položajem Dalmatinci (Hrvati), te da im je aragonski kralj Alfons udijelio privilegije iste kao i stanovnicima Sicilije i Barcelone, a da se prema stanovnicima i trgovcima Barcelone u Dubrovniku postupa kao prema Dubrovčanima. Dubrovački senat (Vijeće umoljenih - *Consilium Rogatorum*) je 1448. odredi(1)o da se oštećeni ili njihovi izaslanici sami zapute u Barcelonu noseći presudu kraljice Marije Aragonske, ali bez uspjeha, pa Dubrovčani 1453. upućuju pismo kralju Alfonsu. U Dubrovniku se od Katalonaca nisu naplaćivale posebne carine. Benedikt Kotruljević je 1443. od kraljice u Valenciji dobio presudu (1444.) da je Dubrovčanin, a ne Tali-

<sup>33</sup> Benedikt Kotruljević, De navigatione, O plovidbi, (Priredio i preveo: Damir Salopek), Ex libris, Zagreb, 2005, str. 84-85, 134-135.

<sup>34</sup> Benedikt Kotruljević, Della mercatura et del mercante perfetto, O trgovini i o savršenom trgovcu, (Prijevod: Žarko Muljačić), Izdavač: DTS (Dubrovački trgovačko-turistički sistem), Dubrovnik, 1989, str. 153-154, 165, 199; Benedikt Kotruljević, Knjiga o umijeću trgovanja, (Il libro dell’arte di mercatura), (Prijevod s talijanskoga: Žarko Muljačić), Binoza Press, Zagreb, 2005, str. 44, 48, 64.

jan, te da je oslobođen talijanske carine (*naturalem civitatis Ragusie quam a notorio constat esse in provincia Sclavonie...*).<sup>35</sup> Trgovačko središte Mesine bilo je sredinom XVI. stoljeća glavno odredište za odlazak Dubrovčana na Iberski poluotok, pa je tako Dubrovčanin Piero di Paolo povjerio 1552. u Mesini pamuk, rabarbaru (ljekovita biljka raved) i skamoneu (vrsta slaka, trava za čišćenje) zemljaku Ivanu Vesel(č)iću (Giovanni di Allegretto) za put u Valenciju i Barcelonu (ili Andaluziju i Portugal). Rizik za prijevoz robe (i osiguranje) je varirao, pa je tako 1524. nekim dubrovačkim brodom za relaciju Barcelona-Napulj (ili Palermo) i 1542. navom na relaciji Dubrovnik-Valencija-Barcelona iznosio 8%.<sup>36</sup> Mesina se još 1529. buni španjolskom kralju Karlu V. zbog prava Dubrovčana i uskraćuje ih (što izaziva protest dubrovačkog konzula u Mesini), pa se navodi podatak kako te privilegije nanose štetu državi u iznosu oko 50.000 dukata godišnje.<sup>37</sup>

Osim glavnog brodogradilišta u staroj luci Dubrovnika (starom gradu - *in portu interiori Ragusii, in portu Ragusii*), do gradnje velikog brodogradilišta u Gružu (1526.), još u XIV. stoljeću postojala su brodogradilišta u Stonu, te na obližnjim otocima Lopudu, Šipanu (Sudurad) i Koločepu (Kalamoti).<sup>38</sup> Nakon što je Venecija 1502. zabranila graditi brodove veće od 2.000 stara nosivosti i zbog konkurencije dubrovačkog brodogradilišta u Gružu, brodogradilište na Korčuli (pod Mlečanima) krajem XVI. stoljeća napušta 180 brodograditelja (maranguna i kalafata, *marangoni e calafati*) i iseljava najviše u Dubrovnik, te u Italiju, kako je zapisao mletački generalni providur Christoforo Valier 1596. godine.<sup>39</sup>

Nešto dalje od Dubrovnika i duže vremena pod mletačkom upravom, slično kao i ostali dijelovi jadranske Hrvatske (Dalmacije), bio je i otok Korčula. Kartograf, pomorski teoretičar i dominikanac Korčulanin Vinko Paletin (1508.- oko 1571.) bio je podnositelj zahtjeva, a španjolski kralj Filip II. predlaže 15. VIII. 1556. Vijeću za Indije (*Consejo de Indias*) i Trgovačkoj komori u Sevilli da ispitaju i provjere "tajni lijek kojim će se lako i jeftino odstraniti problem brodotočca" ("*...obviar y estorbar que la broma no haga el daño que hace en las naos y bajeles*", Arhiv Simancas, Valladolid).<sup>40</sup> Vinko Paletin je načinio prijevod djela *Tratado del arte de navegar*

<sup>35</sup> Nenad Fejić, Dubrovčanin Benko Kotruljević pred sudom kraljice Marije Aragonske u Barceloni, Istorijski časopis (Revue Historique), knj. XXIX-XXX, (1982-1983), Istorijski institut (Institut d'histoire), Beograd, 1983, str. 77-83.

<sup>36</sup> Alberto Tenenti - Branislava Tenenti, Il prezzo del rischio, L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591), Jouvence, Roma, 1985, str. 35, (bilj. 93), 361.

<sup>37</sup> Jorjo Tadić, Španija i Dubrovnik u XVI v., Posebna izdanja, knj. XCIII, Društveni i istorijski spisi, knj. 41, SKA, Grafički zavod "Slavija", Beograd, 1932, str. 37.

<sup>38</sup> Josip Lučić, Prilog brodogradnji u Dubrovniku u drugoj polovini XIV. stoljeća, Historijski zbornik, god. IV, br. 1-4, Zagreb, 1951, str. 137.

<sup>39</sup> Ivan Pederin, Mletačka uprava, privreda i politika u Dalmaciji (1409-1797), Časopis "Dubrovnik", Biblioteka "D" - Znanost, knj. 17, Dubrovnik, 1990, str. 165.

<sup>40</sup> Vinko Paletin, Rasprava o pravu i opravdanosti rata što ga španjolski vladari vode protiv naroda Zapadne Indije (1559) / *Tratado del derecho y justicia dela guerra que tienen los reyes de España*

španjolskog kozmografa Pedra Medine (1493.-1567.) na talijanski jezik (*L'arte del navegar*, Venecija, 1554.), a u posveti kaže: "...da bi plovidba, koja je tako korisna ljudskom životu, mogla biti vrlo štetna kad se njezino obavljanje ne bi zasnivalo na matematičkim pravilima...". Talijanski povjesničar Ignazio Savi kaže da je Vinko Paletin bio redoviti plaćeni profesor i višegodišnji predavač matematike na čuvenoj Olimpijskoj akademiji (*Accademia Olimpica*) u Vicenzi, tako da je tijekom tog boravka Paletin izradio i jedan globus "koji se mnogo godina ljubomorno čuvao na toj akademiji, ali se on - ne zna se kako - poslije izgubio". To je podatak da je jedan Hrvat izradio najstariji poznati globus.<sup>41</sup>

Izraz "karta" (zemljovid) od XV. stoljeća, uporabljaju dubrovački pomorci. Dubrovački pjesnik Marko Vetranović (1482.-1576.) pjeva o mrnaru (mornaru) i plavi (brodu), te spominje busulu i kartu.<sup>42</sup> U kupoprodajnom spisu (1318.) spominje se jedan brod barkozij (*barcosium*) koji je u opremi i priboru imao i "una ciesola cum calamita" (busolu, kompas).<sup>43</sup> Dubrovačka obitelj Gučetić očuvala je rukopis (vjerojatno prijepis) o astrolabu (između 1428. i 1460.).<sup>44</sup> Alžirski gusari su od dubrovačkog broda na putu iz Gibraltara za Genovu (1759.) zaplijenili i jedan zemljovid, a na dubrovačkom brodu pulaci (1769.) nalazile su se, između ostalih, tri busule (dvije nove), karta Venecijanskog zaljeva ("*Golfo di Venezia*" ili Jadranskog mora), dvije plovidbene karte i tri kompasa. Tripolitanski gusari su zaplijenili (1796.) dubrovački brod "Maria favorita" kap. Vinka Pulitike, pa je ukradena i zemljopisna karta, tri kompasa i kolo za okretanje instrumenata.<sup>45</sup> "Ploviti na dubrovački način" je izričaj

---

contra las naciones dela Yndia Ocidental (1559), (Priredili: Franjo Šanjek - Mirjana Polić-Bobić), Nakladni zavod Globus, Zagreb, 1994, str. 16-17, 40-41. Važno je pogledati instruktivan prikaz ove knjige: Stjepan Krasić, Mala povijest velike grade, Dubrovnik, (Časopis za književnost i znanost), N. s., god. V, br. 3, Dubrovnik, 1994, str. 148-152. Vidi također: Vinko Foretić, Pomorski teoretičar 16. stoljeća Vicko Paletin iz Korčule, Naše more, god. X/XI, br. 5-6/1, Dubrovnik 1963/1964, str. 71-73.

<sup>41</sup> Stjepan Krasić, Korčulanin Vinko Paletin (1508-1575/80), u knjizi: Krešo Novosel, Kapi krvi, kapi mora..., Vinko Paletin, Globus, Zagreb, 1979, str. 493, 495-497; Stjepan Krasić, Vicko Paletin, prvi hrvatski istraživač Srednje Amerike (I. polovica XVI. st.), Dubrovnik, (Časopis za književnost i znanost), N. s., god. III, br. 5, Dubrovnik, 1992, str. 21-23, 26. Primjerak talijanskog prijevoda djela Pedra Medine *L'arte del navegar* (Vinetia, 1554.), nalazi se u Državnom arhivu u Zadru (Sign. HA 527-d). Vidi: Pavao Galić - Bosiljka Hercig, Katalog knjiga tiskanih u XVI. stoljeću, (Historijski arhiv u Zadru, Samostan Sv. Marije u Zadru, Samostan Sv. Mihovila u Zadru, Stolni kaptol zadarski, Samostan Sv. Pavla na Školjiću kod Preka), Historijski arhiv, Zadar, 1989, str. 6-7, br. 30. Zapravo, signatura je DAZd, 5089, V. B. 66.

<sup>42</sup> Josip Lučić, O kartografiji u Dubrovačkoj Republici, Dubrovačko povijesno iverje, Matica hrvatska, Dubrovnik, 1997, str. 184; Idem, O kartografiji u Dubrovačkoj Republici, Anali Zavoda za povijesne znanosti JAZU u Dubrovniku, sv. XXVI, Dubrovnik, 1988, str. 127.

<sup>43</sup> Žarko Muljačić, Prve vijesti o busolama na dubrovačkim brodovima, Naše more, god. III, br. 5-6, Dubrovnik, 1956, str. 355; Idem-ibid., u knjizi: Iz dubrovačke prošlosti, Matica hrvatska, Zagreb, 2006, str. 91.

<sup>44</sup> Žarko Dadić, Egzaktne znanosti hrvatskog srednjovjekovlja, Globus, Zagreb, 1991, str. 136, 138.

<sup>45</sup> Vinko Ivančević, Plovidbene karte na starim dubrovačkim brodovima, Naše more, god. III, br.

koji je bio okarakteriziran “kao putovanje trgovačkog broda kojeg se čista dobit dijeli na pola između broda i posade, dok se trošak za hranu i piće računa različito, prema kategoriji osoblja zaposlenog na brodu”.<sup>46</sup>

O trgovačkom i pomorskom uspjehu Dubrovčana pisali su mnogi. Paladije Fusko (1450.-1520.) u svom djelu *De situ orae Illyrici* (postumno tiskanom 1540.) kaže “da nema tako zabitna i došljacima tako nepristupačna dijela Europe gdje nećeš naići na Dubrovčane kako trguju”.<sup>47</sup> Fernand Braudel, taj veliki “meštar” strukturalizma, za utjecaj dubrovačkog pomorstva kaže: “Tirensko bi more bilo gotovo dubrovačko jezero kad ne bi bilo prisutnosti Marsejaca (prvo skromne, koja se povećava nakon 1570-ih),...”<sup>48</sup> U izvješću kralju (1539.) španjolskog veleposlanika u Veneciji Lope de Sorie kaže se da “španjolski kralj Dubrovčane drži kao svoje i uvijek im izlazi ususret”. U pismu Don Juana vladu Dubrovačke Republike (8. svibnja 1572.) za Dubrovčane se kaže da “zadržavaju brodove da drugi ne bi mogli poslati dojave prije njih, tako da vijesti poslone iz Carigrada španjolskim agentima u Dubrovnik kasne jer je ovima tako zapovjedeno”.<sup>49</sup>

Sredinom XVI. st. Nicolas de Nicolay naznačuje: “Dubrovčani su ponosni i smatraju da je malo nacija koje imaju plemstvo kao što je njihovo”, a da obližnja dubrovačka luka Gruž (*Graiosa*) “može primiti stotinu galija”. Plemić Jean Palerne 1583. tvrdi da su: “Dubrovčani veliki trgovci, i osobito na Mediteranu gdje imaju više od sto dvadeset velikih brodova (...)”. Putopisac Pouillet piše da Dubrovnik “Turci nazivaju ... dobra Venecija, tvrdeći da je mnogo stariji i po plemstvu i po spomenicima od nje...”, a prevoditelj francuskog kralja za turski jezik M. Quiclet zabilježio je o Dubrovčanima 24. siječnja 1658.: “Svi su oni poštenu ljudi, zovu ih Dubrovčanima sa sedam zastava i novim Turcima, jer se govori da im plaćaju danak, te da priznaju sedam stranih vladara. Boje se Turaka, mrze Mlečane, vole Španjolce zbog interesa, podnose Francuze iz strahopoštovanja, vrlo su sumnjičavi prema strancima...”<sup>50</sup> Sa-

3, Dubrovnik, 1956, str. 218-219.

<sup>46</sup> Žarko Mušajić, “Ploviti na dubrovački način”, Pomorski zbornik, knj. 3, Zadar, 1965, str. 729; Idem-ibid., u knjizi: Iz dubrovačke prošlosti, Matica hrvatska, Zagreb, 2006, str. 186.

<sup>47</sup> Paladije Fusko, Opis obale Ilirika, (Uredila i prevela: Bruna Kuntić-Makvić; Uvod i komentar: Miroslav Kurelac), Knj. XIX, Latina et Graeca, Zagreb, 1990, str. 104-105.

<sup>48</sup> Fernand Braudel, Sredozemlje i sredozemni svijet u doba Filipa II., I. sv., Antibarbarus, Zagreb, 1997, str. 129. Vidi također: Ivo Šišević, Dubrovačko pomorstvo u knjizi Mediteran i mediteranski svijet u vrijeme Filipa II, Dubrovnik, (Časopis za kulturu), god. XXXII, br. 1-2, Dubrovnik, 1989, str. 156.

<sup>49</sup> Mirjana Polić Bobić, Među križom i polumjesecom, Dubrovačke dojave španjolskome dvoru o Turcima u XVI. stoljeću, Naklada Ljevak, Zagreb, 2000, str. 126, 143-144.

<sup>50</sup> Marija Rožman-Kandido, Francuski putopisi kroz Dalmaciju od prvog križarskog pohoda do kraja XVIII stoljeća, Mogućnosti, god. XXXVII, br. 12, Split, 1990, str. 1415-1416; Idem-ibid., Mogućnosti, god. XXXVII, br. 11, Split, 1990, str. 1160, 1165, 1168; Ivo Babić, U očima drugih, Marija Rožman-Kandido “Francuski putopisi kroz Dalmaciju od prvog križarskog pohoda do kraja 18. stoljeća”, (Prijedlog za tiskanje), Slobodna Dalmacija, god. XLIX, (ponedjeljak, 5. kolovoza 1991.), Split, 1991, str. 20.

muel Pepys (1633.-1703.) u svom “Dnevniku” (*The Diary*) za 11. siječnja 1662. kaže: “(...) kako u Dubrovačkoj kneževini na Jadranskom moru (državi koja je mala, ali kažu starija nego Venecija, i zvana majka Venecije) i Turci leže oko nje - kako mijenjaju sve časnike straže svakih 24 sata zbog straha od urote tako da nitko ne zna tko će noćas biti zapovjednik straže.”<sup>51</sup> Mjeritelj dubrovačkog područja u travnju 1804., poručnik Sponville, za Dubrovačku Republiku kaže da su podanici te države najbolji pomorci na Jadranu. Njihovo poštenje i ispravnost čine da im sve nacije Europe povjeravaju svoje pa i najvrjednije brodske terete.<sup>52</sup>

Još od najkasnije 1312. u Dubrovniku se vršio nadzor nad najvišom dopuštenom razinom (mjerom) krcanja broskog tereta, a posebni zakon o crti najvećeg dopuštenog krcanja donesen je 1361. (*De operatione navigiorum fienda*). Slični zakoni u zapadnim zemljama javljaju se tek u XVII. i XVIII. stoljeću.<sup>53</sup> U siječnju 1390. donesen je proglas o subvencioniraju gradnje velikih brodova uz točno naznačene uvjete i obveze vlasnika izgrađenog broda.<sup>54</sup> Dubrovnik je, po nekim istraživačima, u XIV. stoljeću bio treći na Sredozemlju (iza Genove i Venecije). U XVI. stoljeću Dubrovačka Republika je prva na Sredozemlju, te po preokoceanskim trgovačkim jedrenjacima dubrovačke i strane zastave treća na svijetu (iza Španjolske i Nizozemske).<sup>55</sup>

<sup>51</sup> Robert Latham-William Matthews, *The Diary of Samuel Pepys*, Vol. III. (1662), G. Bell and Sons Ltd, London, 1970, str. 8. U bilj. 3 na istoj stranici autori navode: Luigi Villari, *The Republic of Ragusa, An Episode of the Turkish Conquest*, J. M. Dent & Co., London, 1904, str. 86-87. “Venecija je u stvari bila stariji grad”. Zapravo, ovo je jedan kuriozum koji je zanimljiv neovisno o starosti tih dvaju gradova i država. Taj se podatak donosi i u prilogu: Mladen Bošnjak, *Dubrovačko pomorstvo u literaturi, Dubrovačko pomorstvo*, (Zbornik), Dubrovnik, 1952, str. 455. Tamo autor u bilj. 3-5 navodi da se radi o engleskom i francuskom prijevodu tog “Dnevnika” iz 1939. i 1939-1940., te navodi da je riječ o istom nadnevku, ali za 1661.

<sup>52</sup> Lukša Beritić, *Prilog za dubrovačko pomorstvo pred pad Republike*, Pomorski zbornik, knj. 2, Zadar, 1964, str. 756.

<sup>53</sup> Ante Marinović, *Dubrovačko pomorsko pravo, Ius maritimum Civitatis Ragusii*, knjiga II, Književni krug, Split, 2005, str. 8, 163; Idem, *Dubrovačko pomorsko pravo, Ius maritimum Civitatis Ragusii*, knjiga I, Književni krug, Split, 1998, str. 380, (bilj. 5), 401-402, 427-428. Na str. 380, bilj. 5, autor ispravlja podatke u svojim radovima: Idem, *Pomorsko-pravni propisi sredovječnog dubrovačkog statuta*, Pomorski zbornik, knj. 1, Zadar, 1963, str. 420; Idem, *Doprinos Dubrovnika svjetskom univerzalnom pomorskom pravu*, Zbornik Više pomorske škole u Kotoru, br. 2, Kotor, 1975, str. 48, gdje je za odnosni zakon zapisana 1341. umjesto 1361. godine. Povedeni vjerojatno tim starijim radovima, 1341. godina (i ponegdje 1313. kao godina normiranja nadzora krcanja tereta na brodove) donosi se u prilogima: Vladislav Brajković, *Étude historique sur le Droit Maritime Privé du Littoral Yougoslave*, Marseille, 1933; Idem, *Dubrovnik*, (Pomorsko zakonodavstvo i sudstvo), Pomorska enciklopedija, 2, (Ch-Hy), JLZ, Zagreb, 1975, str. 276; Josip Luetić, *Dubrovačka međunarodna pomorska djelatnost u XIV. stoljeću*, Radovi sa Međunarodnog simpozija u povodu šestote obljetnice dubrovačke karantene, (Dubrovnik, 29. i 30. rujna 1977.), Rad JAZU, 384, Zagreb, 1980, str. 60; Idem, *Brodarstvo Republike Hrvatske: Korijeni i dometi*, Kaštelanski zbornik, knj. 4, Kaštela, 1994, str. 74.

<sup>54</sup> *Ibid.*, str. 74; Stjepan Vekarić, *O gradnji dubrovačkih brodova u XIV stoljeću*, Pomorski zbornik, knj. 1, Zadar, 1963, str. 470-471.

<sup>55</sup> Josip Luetić, *Brodarstvo Republike Hrvatske...*, o. c. (53), str. 75; Ruggiero Romano, *Per una valutazione della flotta mercantile Europea alla fine del secolo XVIIIe*, Studi in onore di Amintore Fanfani, Vol. V, Firenze, 1962, str. 573-591.

Bartolomeo Crescentio u djelu *Nautica Mediterranea* (Roma, 1602, str. 4-5) kaže: "...od stručnjaka i majstora za galijune najbrojniji, a valjda i najsposobniji su u ovom (Sredozemnom, op. a.) moru Dubrovčani", a Pantero Pantera u djelu *L'Armata Navale* (Roma, 1614, str. 66) zapisuje: "...dok su za gradnju nava i galijuna visoko poštovani majstori iz Dubrovnika, Portugala i Engleske".<sup>56</sup>

Nikola Sagri (Sagrojević) u djelu "Razlaganja o promjeni plime i oseke Zapadnog oceanskog mora" ("*Ragionamenti sopra la varietà de i flussi et riflussi del Mare Oceano Occidentale*", Venezia, 1574, str. 35-37), zapisuje da su dubrovački brodovi "najčvršći na svijetu" i da su izgrađeni od najbolje drvene građe ("*Le vostre navi sono più forti di tutte l'altre del mondo e di miglior legname*"), tako da na njima nije potrebno i po 10 godina obavljati popravke podmorskog dijela korita broda, dok su takvi popravci na drugim brodovima znatno učestaliji.<sup>57</sup> U djelu Williama Shakespearea "Mletački trgovac" ("The Merchant of Venice"), na samom početku drame, ponosite Antonijeve galije plove po svim morima svijeta:

There, where your *argosies* with portly sail,  
Like signiors and rich burghers on the flood,  
Or, as it were, the pageants of the sea,  
Do overpeer the petty traffickers,  
That curtsy to them, do them reverence,  
As they fly by them with thir woven wings.

U djelu istog autora "Ukročena goropadnica" ("The taming of the Shrew") i još nekim također se javlja taj termin. "Argosy" u biti znači "dubrovačka lađa". Riječ je nastala od talijanskog *Ragusea*, tj. *una (nave) Ragusea*, a Oxfordski rječnik donosi inačice: *ragasye, arguse, argose, rhaguse, ragosie, argosea, argosey, argozee, argosie, argosy*. U *The Encyclopaedia Britannica*, (XIV. izdanje, London, 1929, str. 336), pod "Argosy" stoji: "Izvorni naziv za karaku ili trgovački brod iz Dubrovnika, kao i brod iz ostalih jadranskih luka, a koji se sada upotrebljava u pjesništvu za bilo koji brod što nosi bogatu robu". Od inačica romanskih naziva za Dubrovnik postoji *Argus*, a za stanovnike *Araguses*, kako to donosi mletački kroničar Martin da Canal u kronici na francuskom jeziku (*Cronique des Veneciens*, 1267.-1275.).<sup>58</sup>

<sup>56</sup> V(ilim) A. Bačić, Dubrovački brodovi u doba procvata dubrovačkog pomorstva u XVI vijeku, Izdanje Knjižare Vasić i Horvat, Zagreb, 1941, str. 30, 32; Idem, San Blas y su Republica Ragusa Dubrovnik, Ensayo Historico por el Cap. B. (Napisao: Dr. Viliam Bačić od Rečine, advokat u Limi), Fiesta de San Blas, Imp. "El Cóndor", Lima, 1948, str. 29.

<sup>57</sup> Mirko Deanović, Naš prvi pomorac pisac Dubrovčanin Nikola Sagrojević (Sagri), Dubrovačko pomorstvo, (Zbornik), Dubrovnik, 1952, str. 459, 461; Ilija Mitić, Porijeklo imena broda "Argosy", Dubrovački vjesnik, god. XXXV, br. 1781, (8. prosinca 1984.), Dubrovnik, 1984, str. 6.

<sup>58</sup> Josip Torbarina, Argosy ili: šta engleski rečnik duguje Dubrovniku, Nova Evropa, knj. XXVI, br. 5, (26. svibnja 1933.), Zagreb, 1933, str. 223; Valentin Putanec, Onomastički prinosi na temelju mletačke kronike Martina da Canal, Anali Historijskog instituta u Dubrovniku, god. I, sv. I, Dubrovnik, 1952, str. 171-172; Ivo Šišević, Argosy, Pomorstvo, god. XIV, br. 9, Rijeka, 1959, str. 348; Vinko Foretić, Argosy, Dubrovački vjesnik, god. XIII, br. 613, (utorak, 10. VII.

Pisac prve tiskane povijesti Dubrovnika (*La Storia di Ravgia* (Ragusa), Apresso Vincentio Busdraghi, Lvcca, 1595. - pretisak; biografsko-kritičke opaske: Lodovico Ferretti; uvod, bilješke i kronološki dodatak: G. Gelcich; Ragusa, 1903, LII, 254. [295] str.) dominikanac Serafin Razzi je u *Viaggio in Abruzzo* zapisao: “*Dana 11. rujna [1577.] stiže ovamo pred obalu Vasta jedan dubrovački brod, najveći - kako pričaju - što valove siječe i morem plovi, noseći tisuću dvjesto kola žita i s posadom od 140 ljudi. ... Vidjesmo glavnu sobu s izrezbarenim, oslikanim i pozlaćenim stropom, a neposredno uz nju veliki salon sa stropom “na ružu”. Na jednome osamljenome mjestu pod nekim daskama vidjesmo krdo prašćića i oveći broj kunaca, vrlo mnogo kokošiju po brodu i štivama, a isto tako i prekrasnih mačaka. Bilo je tu kovača sa svojom kovačnicom i tesara sa svojom radionicom. A po prilici u sredini broda, pod glavnim jarbolom, vidjesmo zdenac sa slatkom vodom, s vitlom i posudama. ... ugledasmo pod palubom u drugom odjelu dvadesetak dječaka, koje oni zovu “mali od broda” ... O posluhu na brodu ne treba ni govoriti, jer je mnogo veći nego što se obično susreće u samostanima. ... Govore da je poslastica dvopek umočen u ocat i ulje, jer je to vrlo ukusna i dobra hrana za sve koji plove morem. ... Ovako veliki brodovi - kako pričahu - zadaju mnogo brige i opasnosti, ali ako uspješno obave jedno ili dva putovanja, isplate sve što je potrošeno za njihovu gradnju”.*<sup>59</sup>

Postojali su, pored karake, različiti tipovi dubrovačkih brodova<sup>60</sup>: galijun<sup>61</sup>, šam-

---

1962.), Dubrovnik, 1962, str. 4.

<sup>59</sup> Stjepan Krasić - Serafino Razzi, Povijest dubrovačke metropolije i dubrovačkih nadbiskupa (X.-XVI. stoljeća), Biskupski ordinarijat Dubrovnik - Crkva u svijetu Split, Dubrovnik, 1999, str. 74-75; Stjepan Krasić, Serafin Razzi i Dubrovnik, Dubrovački horizonti, god. III, br. 7-8, Dubrovnik, 1971, str. 26-30; Milan Rešetar, Dubrovački brod XVI. vijeka, Dubrovnik, (Tjednik), god. XVII, br. 13, Dubrovnik, 1908, str. 1-2.

<sup>60</sup> Josip Luetić, O nekim starim tipovima dubrovačkih jedrenjaka, Dubrovnik, (Časopis za književnost, umjetnost, znanost i društvena pitanja), god. XIV, br. 3, Dubrovnik, 1971, str. 93-97; Idem, I jedrenjacima smo prednjačili u pomorskom svijetu (Zaboravljeni tipovi naših starih brodova), Pomorstvo, god. XV, br. 8-9, Rijeka, 1960, str. 355-359; Idem, Su alcuni tipi antichi di navi Ragusee, Estratto da: Bollettino dell'Atlante linguistico Mediterraneo, 13-15, (1971-1973), Leo S. Olschki Editore, Firenze, 1976, str. 459-463.

<sup>61</sup> Idem, Dubrovački galijun druge polovine XVI. stoljeća, Anali Historijskog instituta u Dubrovniku, god. VI-VII (1957.-1959.), Dubrovnik, 1959, str. 129-141; Idem, Dubrovački galijun - najtipičniji slavenski jedrenjak XVI stoljeća, Mornarički glasnik, god. XVI, br. 2, Beograd, 1966, str. 269-278; Idem, Dubrovački galijun - jedrenjak svjetskog glasa, Naše more, god. XIII, br. 6, Dubrovnik, 1966, str. 290-293; Idem, Dubrovački galijun druge polovine XVI. stoljeća, Zbornik Dubrovačkog primorja i otoka, VI, Dubrovnik, 1997, str. 118-128.



bek<sup>62</sup>, grip<sup>63</sup>, ormanica<sup>64</sup>, galijica<sup>65</sup>, filjuga<sup>66</sup> i dr. Sredozemni tip jedrenjaka tipa pinka (*pinco*) bio je nešto manje zastupan u dubrovačkoj trgovačkoj floti, tako ih je u XVII. stoljeću bilo 1-4 (veličine 100-300 kara nosivosti), a u XVIII. stoljeću (u razdoblju od 1744. do 1760.) veličine je 22-66 kara, 7-12 članova posade, te je imao dobre navigacijske osobine i svojstva (slična šambeku).<sup>67</sup>

Sudjelovanje dubrovačkog brodovlja očividno je u vojnim pohodima španjolskog kralja Karla V. u Africi 1535., 1541. i 1542., te tijekom osvajanja Portugala 1580. godine.<sup>68</sup> Dubrovčani su sudjelovali (brodovima) u “Nepobjedivoj” Španjolskoj armadi 1588. godine.<sup>69</sup>

Razvidan utjecaj dubrovačkog pomorstva na ono mediteransko i svjetsko, te njegova “zamjetnost” i značaj javlja se i u sintetskim pregledima svjetskih brodograđevnih

<sup>62</sup> Idem, Model “Šambeka” u Pomorskom muzeju u Dubrovniku, Muzeji, (Muzeološko-konzervatorski časopis), 9, Zagreb, 1954, str. 75-79.

<sup>63</sup> Idem, Grip - zaboravljeni tip našeg jedrenjaka, Vesnik, 5, sv. I, Vojni muzej JNA, Beograd, 1958, str. 213-218; Idem, O gripu - našem jedrenjaku u prošlosti, 10 godina Više pomorske škole u Dubrovniku, 1959-1969, Dubrovnik, 1969, str. 109-115; Idem, Grip - najdjelotvorniji operativni tip broda pučkih ustanika Matija Ivanića, Radovi, 10, Institut za hrvatsku povijest, Zagreb, 1977, str. 167-178.

<sup>64</sup> Idem, Ormanica - naš tip ratnog broda, Vojnopomorski ogledi, god. I, br. 1, Izdanje Vojnopomorskog muzeja RM, Split, 1966, str. 71-74; Idem, Najmanji tip našeg ratnog broda u prošlosti - ormanica, Dubrovnik, (Revija za književnost, umjetnost, nauku i društvena pitanja), god. X, br. 1, Dubrovnik, 1967, str. 130-132.

<sup>65</sup> Idem, Galijica Dubrovačke Republike, Mornarički glasnik, god. IX, br. 1, Split, 1959, str. 53-63; Idem, Galijica Dubrovačke Republike, u knjizi: Modeli naših brodova, Izdaje: “Čuvar Jadrana”, Split, 1975, str. 90-98; Idem, Galijica - komandni brod ratne mornarice Dubrovačke Republike, Dubrovački horizonti, god. XVI, br. 24, Zagreb, 1984, str. 90-92.

<sup>66</sup> Idem, Filjuga, Najznačajniji operativni brod dubrovačke države (druga pol. 17-19. st.), Anali Historijskog odjela Centra za znanstveni rad JAZU u Dubrovniku, sv. XIII-XIV, Dubrovnik, 1976, str. 95-116; Idem, Grip, ormanica, galijica i filjuga - najdjelotvorniji naoružani borovi s kojima su naši pomorci branili svoju obalu u prošlosti, Mogućnosti, god. XXIX, br. 8-9-10, Split, 1982, str. 756-769.

<sup>67</sup> Idem, *Brodovlje Dubrovačke Republike XVII stoljeća*, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knj. 3, JAZU - Pomorski muzej Dubrovnik, Dubrovnik, 1964, str. 29; Idem, *O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII. stoljeću*, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knj. 2, JAZU - Pomorski muzej Dubrovnik, Dubrovnik, 1959, str. 29.

<sup>68</sup> Petar D. Šerović, Španjolska mornarica i naši pomorci u prošlosti, Jadranska straža, god. IV, br. 11, Split, 1926, str. 250.

<sup>69</sup> Viktor Novak, Učešće dubrovačke flote u španjolskoj Nepobjedivoj armadi, Zgodovinski časopis, (Kosov zbornik), sv. VI-VII, (1952-1953), Ljubljana, 1953, str. 604-611; Veselin Kostić, Ragusa and the Spanish Armada, Balcanica, (Annuaire de L'Institut des Etudes Balkaniques), III, Beograd, 1972, str. 196-235; Idem, Ragusa and the Spanish Armada, Dubrovnik's Relations with England, A Symposium (April 1976.), Department of English, Faculty of Philosophy, University of Zagreb, Zagreb, 1977, str. 47-61; Josip Luetić, Spomen uz obljetnicu invazijsko-desantne operacije španjolske “Nepobjedive armade” u kojoj sudjelovahu i Dubrovčani, Naše more, god. XXXV, br. 5-6, Dubrovnik, 1988, str. 237-240; Idem, Primorci Lopuda i Slanske Knežije u španjolskoj “Nepobjedivoj armadi” 1588. godine, Zbornik Dubrovačkog primorja i otoka, II, Dubrovnik, 1988, str. 141-149; Idem, Ragusei e loro navi nella “Invincibile Armada” (1588), Storia e civiltà, anno IV, fasc. 4 (Dicembre), Roma, 1988, str. 13-14.

dostignuća.<sup>70</sup> Zanimljivo je da je Vice Martolosić bio slika i prilika stranog utjecaja na španjolsku brodogradnju ranih 1640-ih godina tako što ga je španjolska kruna postavila da izgradi novi *ordenanzas*. Došao je bio u Španjolsku služiti kralju svojom eskadrom i poslije je uzdignut na položaj upravitelja izgradnje Atlantske flote. Nije se držao odrednica krune, već je ponudio nove podatke, što su bili plod dužeg proučavanja, za izgradnju "savršenog broda". Bio je "otkrio istinu koju dosad nitko nije postigao". Tajnu je namjeravao priopćiti španjolskom kralju zauzvrat davanja državljanstva njegovoj dvojici sinova: jednom zapovjedništvu galijuna, a drugom crkvene beneficije. Za sebe je planirao titulu i plaću generala. "Ne mislim da je to previše pitati", dodao je, zato jer su ove koristi privremene u usporedbi s njegovim darom "znanja koje je vječno". Razuzdanoj zabavi, kazalištu i ljubavnim aferama odan "zarobljenik ceremonije", kralj Filip IV,<sup>71</sup> popustio je pred ponudom potpunog povjerenja za izgradnju savršenog broda. Do 1643. Martolosiću je bila dana čast generala i bio je okarakteriziran kao autor "trenutačno primijenjene *ordenanzas*". Njegov sin Tomo, koji je radio s ocem, odnio je specifikacije u Italiju, a tada je u Napulju bio postavljen na funkciju upravljanja izgradnjom šest galijuna za Atlantsku flotu. Novi propisani načini gradnje nikad nisu bili publicirani i jedini zapis je Martolosićevo specificiranje više kobilice prema najvećoj širini broda u odnosu 1:3. To je utjecalo na konstrukciju novog admiralskog broda flote u 1649., što je u usporedbi s prethodnikom iz 1628., pokazivalo povećanje od 5% u odnosu kobilice i najveće širine broda.<sup>72</sup> Girolamo (Jeronim ili Jerolim) Mažibradić(ć)

<sup>70</sup> Tako se u radu: Y. Eytüp Özveren, Shipbuilding 1590-1790, Review, A Journal of the Fernand Braudel Center, Vol. XXIII, No. 1, Binghamton University, Binghamton, 2000, str. 15-86, na str. 21-22. i 50, dubrovačka brodogradnja stavlja u kontekst one svjetske. Autor citira F. W. Cartera, J. Tadića i R. Romana, a radovi domaćih autora (V. Bašić, V. Foretić, V. Ivančević, J. Lučić, J. Luetić, I. Mitić, S. Vekarić i dr.) potpuno izostaju. Međutim, ovaj u najnovije vrijeme odlični rad o brodogradnji ipak spominje dubrovačku brodogradnju, dok drugi prečesto ne čine ni to.

<sup>71</sup> O tom vladaru vidi: John Huxtable Elliott, Philip IV of Spain, Prisoner of Ceremony, The Courts of Europe, (ur. A. G. Dickens), London, 1977; Idem, Power and Propaganda in the Spain of Philip IV, u knjizi: Rites of Power. Symbolism, Ritual and Politics Since the Middle Ages, (ur. Sean Wilentz), University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 1985, str. 145-173; J. P. A. Bazy, État militaire de la Monarchie Espagnole sous le règne de Philippe IV, Poitiers, 1864; M. Devéze, L'Espagne de Philippe IV, 2. sv., Paris, 1970; Martin Hume, The Court of Philip IV, London, 1928. Zanimljivo je postojanje mogućnosti da je Vice(ntije) Martolosić bio vicekralj, tj. španjolski kraljevski namjesnik u Meksiku, ali za vrijeme vladavine Filipa II. O tome vidi: Vinko Foretić, Činjenice i pretpostavke, Veze starih Dubrovčana s novootkrivenim zemljama i njihovo iseljavanje, Matica, Iseljenički kalendar, Zagreb, 1960, str. 149.

<sup>72</sup> David Goodman, Spanish naval power 1589-1665, Cambridge University Press, Cambridge, 1997, str. 117-118. Kao plod višegodišnjeg znanstvenog istraživanja u nacionalnim i lokalnim arhivima Španjolske, autor na str. 118 u bilješkama 43-47 donosi originalne signature iz Archivo General u Simancasu u svezi s Vicom Martolosićem. Vidi također: Đivo Bašić, Dva priloga iz pomorske prošlosti starog Dubrovnika, ("Savršeni brod" Vice Martolosića), Dubrovački horizonti, XXXIII, br. 42, Zagreb, 2003, str. 85-86; Idem, Dubrovački pomorski rodovi Martolosići i Mažibradići, Zbornik Dubrovačkih muzeja, I, Dubrovnik, 2004, str. 192-193. Dok je većina galijuna Elizabete I. bila građena u omjeru duljine i širine 2,5:1 i Charlesa I. u omjeru 3:1, novi brodovi porinuti 1646.-1647. imali su omjer 3,5:1. Vidi: Geoffrey Parker, The military revolution, Military innovation and the rise of the West 1500-1800, Cambridge University Press, Cambridge,

je zbog brojnosti obitelji pošao u svijet “trbuhom za kruhom”, a brat Nikola Mažibradić 1634. piše iz Madrida u Dubrovnik da je završio šestogodišnju službu svojim galijunima, ali je pozvan da je produži za još 6 godina. Jeronim Mažibradić (*don Geronimo Marques de Masibradi*) i Kristo Martolosić (*don Christoval Martolossi*) spominju se kao zapovjednici (generali) eskadri.<sup>73</sup> Dubrovački brodovlasnik Nikola Mažibradić, koji je, također, dao značajan doprinos španjolskoj pomorskoj sili, kupio je 1632. brod “San Sebastián”, rođan kao “neprikladan za ratovanje” i kojemu je bilo suđeno da služi kod novog vlasnika u tzv. “Talijanskoj eskadri” španjolske mornarice.<sup>74</sup> On je, uz admirala don Francisca de Vallecillu, bio admiral odan Antoniju de Oquendu kada su početkom svibnja 1631. krenuli s flotom od 26 brodova i gotovo 5.000 ljudi u Brazil.<sup>75</sup> Tako napuljski potkralj Medina de las Torres u pismu Filipu IV. od 11. ožujka 1639. izričito spominje dva broda iz Dubrovnika (1.200 i 1.000 t) i 4 mletačka (s ukranim Mlečanima) koji su pripadali Atlantskoj floti (“la armada del mar Oceano”).<sup>76</sup> Tijekom sukoba Nizozemaca pod zapovjedništvom Maartena Trompa i Španjolaca pod Antonijom de Oquendom nešto dalje od luke Dunkerque, gdje se nalazio Oquendo, spominje se i galijun Nikole Mažibradića kada je u noći 21./22. listopada 1639. zajedno s flandrijskom eskadrom oslobodio okruženja zapovjednički, admiralski brod (capitana) “Nuestra Señora de la Concepción y Santiago”. Poslije je Tromp tužno priznao da je taj brod bio nepobjediv s Oquendom na njemu. Sljedećeg dana (22. listopada) oluja je otjerala nizozemske brodove i zgotovila bitku. Oquendov zapovjednički brod (*capitana*), održavan s pet crpki, plovio je prema Mardicku praćen Mažibradićevim galijunom i njih sedam iz Dunkerquea. U Mardick je stigao 23. listopada i bio je najveći brod ikad prispio u tu luku, pod sigurnim pilotiranjem Miguela de Horna (*Miguel de Orna*). Popis štete govorio je da je brod zadobio 1.700 pogodaka.<sup>77</sup> De Oquendo je napustio luku 15. veljače 1640., radije riskirajući nevrjeme nego ponovno suočenje

---

2001, str. 100.

<sup>73</sup> G(iuseppe) Gelcich, I Conti di Tuhelj, Contributi alla Storia della Marina Dalmata ne' suoi rapporti colla Spagna, Ottavo Programma dell' I. R. Scuola Nautica di Ragusa per l'anno scolastico 1888-89., Editò dalla Direzione dell' I. R. Scuola Nautica, Dubrovnik, 1889, str. 100, 107. Tako se za Jerolima Mažibradića (Girolamo Mašibradi) kaže da je imao plaću od 2.400 škuda godišnje u rangu najvišeg zapovjedničkog čina španjolske mornarice (captain-general), a brat Nikola je bio markiz i vitez Sv. Jurja od Compostele (Santiago de Compostela). Jerolim Mažibradić je na prepad zarobljen (flota od 22 piratske galije iz Rodosa) i poslan kao rob u Scio, ali je ubrzo otkupljen. Vidi također: Luigi Villari, The Republic of Ragusa..., o. c. (51), str. 312-313 (podaci po Gelcichu).

<sup>74</sup> Carla Rahn Phillips, Six Galleons for the King of Spain, The Johns Hopkins University Press, Baltimore-London, 1992, str. 189. U toj knjizi autorica donosi detalje oko šest galijuna izgrađenih za španjolsku krunu od 1625.-1628. iz arhivskih izvora Madrida, Seville i Simancasa.

<sup>75</sup> Ibid., str. 189-190.

<sup>76</sup> Giuseppe Coniglio, Declino del viceregno di Napoli (1599-1689), Quaderni della Facoltà di Scienze Politiche 34, Vol. III, Università di Napoli, Giannini Editore, Napulj, 1990, str. 1439-1441.

<sup>77</sup> C. R. Phillips, Six Galleons..., o. c. (74), str. 218.

s Trompom, te se vratio u Španjolsku. Po nekim izvorima, u toj bitci Španjolska je izgubila 6.000 vazala (većinom Kastiljaca), 43 broda, 600 brončanih topova i priličan broj starijih i mlađih časnika, a portugalski udio je bio gubitak broda "Santa Tereza" i 900 Portugalaca.<sup>78</sup> Nizozemci su zarobili devet španjolskih galijuna, ali ih je šest potonulo prije uplovljavanja u luku. Glavni tiskar grada Seville Juan Gómez de Blas tiskao je "istinitu vezu velike pobjede Don Antonija de Oquenda nad nizozemskim brodovima u Engleskom kanalu" u formi tada za Španjolsku uobičajenih *relaciones* (nešto kao neregularne i neformalne novine ohrabrujuće-utješnog karaktera u svezi s domaćim i stranim vijestima).<sup>79</sup>

Indicija relativno dobrih i prisnih odnosa Dubrovačke Republike i Španjolske mogla se nazrijeti pri proslavi sv. Vlaha (na Svijećnicu) kad admiral dubrovačke mornarice podiže zastavu na Orlandov stup i govori pohvalu zazivajući poimenično neke svece - prvenstveno Rima, pa Zadra, Kotor, Trogira, Splita, Napulja, Liparija, Barija, Montea, Ancone, Genove, Milana, te također i sv. Vinka iz Španjolske.<sup>80</sup> U Dubrovniku se još 1422. spominje aragonski konzul, a španjolski kralj Filip IV. postavio je Petra Ohmučevića za agenta i konzula Španjolske u Dubrovniku (do smrti 1631.), pa je potom tu dužnost obavljao sin mu Stjepan (do 1637.), te brat Nikola Ohmučević (do 1666.) i Petar, sin Stjepana Ohmučevića (poginuo u potresu 1667.).<sup>81</sup> Tako za Dubrovnik Fynes Moryson 1595. kaže da: "Vodi živu prekomorsku trgovinu, a posjeduje velike lađe koje je španjolski kralj često unajmljivao za dopunu svojoj mornarici", pa veliki broj dubrovačkih brodova spominju i William Lithgow 1609., George Sandys 1610., Paul Rycout 1668. i dr.<sup>82</sup> Ipak, dubrovačka politička trezvenost i rezerviranost prema svim zemljama nije poznavala granica radi očuvanja onih vlastitih. Trgovci iz Barcelone

<sup>78</sup> C. R. Boxer, *The Journal of Maarten Harpertszoon Tromp, Anno 1639*, Cambridge University Press, Cambridge, 1930, str. 66, bilj. 1. Usporedi i knjigu: R. A. Stradling, *The Armada of Flanders, Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge University Press, London, 1992, (2003), str. 88-89, 106-108, 114-115.

<sup>79</sup> John Huxtable Elliott, *The Count-Duke of Olivares, The Statesman in the Age of Decline*, Yale University Press, New Haven - London, 1986, str. 550-551. To je cjelovita knjiga o Gasparu de Guzmánu Olivaresu.

<sup>80</sup> Tomislav Macan, *Dubrovačka Republika i Španjolska, Obitelj, (Ilustrirani tjednik)*, god. VIII, br. 41, Zagreb, 1936. U Dominikanskom samostanu u Dubrovniku postoji i slika "Mučeništvo sv. Vinka", kojoj je autor možda Franjo Matijin (?). Vidi o tome: Stjepan Krasić, *Dominikanski samostan u Dubrovniku, Povijesnoumjetnički prikaz, Dominikanski samostan sv. Dominika, Dubrovnik*, 2002, str. 65-66; Idem, *Djela likovne umjetnosti u Dominikanskom samostanu u Dubrovniku u XV. i XVI. stoljeću, Dubrovnik, (Časopis za književnost i znanost)*, N. s., god. IX, br. 2-3, Dubrovnik, 1998, str. 242-243. O samom autoru ne nužno i te slike vidi: Kruno Prijatelj, *Kroz povijest umjetnosti u Dalmaciji (XIII-XIX. st.)*, Studije i sinteze, Književni krug, Split, 1995, str. 233-234.

<sup>81</sup> Ilija Mitić, *Španski konzulat u Dubrovniku za vrijeme Republike, Naše more*, god. XII, br. 3-4, Dubrovnik, 1965, str. 121.

<sup>82</sup> Zdenko Levental, *Britanski putnici u našim krajevima od sredine XV do početka XIX veka, Gornji Milanovac*, 1989, str. 57, 69, 74, 146. Ostale važne podatke vidi u radu: Mladen Bošnjak, *Dubrovačko pomorstvo...*, o. c. (51), str. 451-457.

i Valencije u Dubrovniku su nazočni od 1341., a zajedno s dubrovačkim trgovcima sklapaju trgovačko udruženje (*societas*) poradi trgovine po Ugarskoj. U Dubrovniku Španjolci prodaju Dubrovčanima sol, kupuju sokolove izvježbane za lov, zamjenom za sukno nabavljaju olovo, srebro, rujevinu, kože (goveđe, jarčje i zečje), i dr.<sup>83</sup> Dairvanje 12 ptica za lov (sokolovi ili jastrebovi) španjolskom kralju i potkralju u Napulju, Dubrovačka Republika je smatrala darom, a ne obvezom, kao i napuljskog “guvernera oružja” koji je u više nominalnoj funkciji bio od 1678. do pada Republike.<sup>84</sup> Tako, dubrovačka Vlada šalje 12 sokolova španjolskom namjesniku Ossumi u Napulj (pismo od 1. X. 1658.), koje će predati Petar Ivelja Ohmučević.<sup>85</sup> I drugi pomorci iz dubrovačkog kraja plovili su do “zapadnih Indija”.<sup>86</sup> Mnoga pregnuća i dostignuća u području brodograditeljskog umijeća izdižu istočnu obalu Jadrana nad onom zapadnom, što je prečesto bila put uspjeha kojim su i brodovi i ljudi doticali različite dijelove svijeta.<sup>87</sup>

<sup>83</sup> Josip Lučić, O najranijim vezama Dubrovnika s Engleskom i Španjolskom, Dubrovačke teme, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1991, str. 491, i tamo navedena literatura.

<sup>84</sup> Ilija Mitić, Dubrovačka država u međunarodnoj zajednici (od 1358. do 1815.), Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 2004, str. 103-104. Vidi također: Idem, O političko-ekonomskim vezama Dubrovačke Republike i Napulja, Pomorski zbornik, knj. 7, Zadar, 1969, str. 485-505; Idem, Nadzornik oružanih snaga i guverner oružja XVII-XIX. stoljeća u Dubrovačkoj Republici, Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku, god. XII, Dubrovnik, 1970, str. 277-296; Idem, O značenju prijateljskih veza starog Dubrovnika s Napuljem, Naše more, god. XIX, br. 3-4, Dubrovnik, 1972, str. 120-121; Idem, O poslovima dubrovačkog vice-konzula u Napulju krajem XVIII stoljeća, Naše more, god. XX, br. 4-5, Dubrovnik, 1973, str. 192-194; Idem, Ptice za lov kao poklon Dubrovačke Republike vladaru Napulja, Anali Historijskog odjela Centra za znanstveni rad JAZU u Dubrovniku, sv. XV-XVI, Dubrovnik, 1978, str. 113-135; Idem, Politički i pomorsko-trgovački odnosi Dubrovačke države - Republike i Napuljske kraljevine od XIII do sredine XVII st., Naše more, god. XXXII, br. 1-2, Dubrovnik, 1985, str. 57-58; Idem, Politički i pomorsko-trgovački odnosi Dubrovačke države - Republike i Napuljske kraljevine od sredine XVII do početka XIX stoljeća, Naše more, god. XXXII, br. 5-6, Dubrovnik, 1985, str. 261-264; Idem, Prilog proučavanju odnosa Napuljske Kraljevine - Kraljevine Dviju Sicilija i Dubrovačke Republike od sredine XVII. do početka XIX. stoljeća, Radovi, vol. 19, Sveučilište u Zagrebu - Institut za hrvatsku povijest, Zagreb, 1986, str. 101-132.

<sup>85</sup> V. Kojaković, Stari Dubrovnik i Španija, Jedan prilog dubrovačkoj diplomaciji, Narodna svijest, god. XII, br. 5, (5. veljače 1930.), Dubrovnik, 1930, str. 4. Ali je npr. 1407. lov sokolovima bio zabranjen u gradskoj okolici Dubrovnika. Vidi: Milan Rešetar, Kulturne sličice iz Dubrovnika srednjeg vijeka, Jugosloven, god. I, br. 28, (25. XI. 1922.), Dubrovnik, 1922, str. 2.

<sup>86</sup> Tako Florio Indiani iz Trstenog, koji je imao brod “Santa Lucia”, a u Gružu je izgradio i brodove “Santa Croce” i “San Bonaventura”. Smatra se da je on donio raspeće u Crkvu sv. Vida u Trstenom, kao zalog jednom snu koji je usnuo na Atlantiku (Spasitelj na Križu). Ulagao je glavnice u Napulju, a novčani polozi su propali nakon što je taj grad osvojila Savojska kuća. Vidi o tome: N. Š. Ivanović, Crtice iz dubrovačke pomorske prošlosti, Narodna svijest, god. XIII, br. 32, (5. kolovoza 1931.), Dubrovnik, 1931, str. 4; Idem, Crtice iz dubrovačke prošlosti, Jugoslavenski pomorac, god. XI, br. 14, (15. srpnja 1931.), Zagreb, 1931, str. 2.

<sup>87</sup> Tako je Leonardo Bressan bio 42 godine glavni čovjek brodograditelja mletačkog arsenala (od 1498. do 1540.). Njegova barza od 1.200 t (450 ljudi, preko 400 topova) bila je, po riječima Marina Sanuta: “dvorac (...) jedna od najljepših stvari koja je sada za mnogo godina bila (videna) na moru”. Matteo Bressan (†1528), moguće Leonardov mlađi brat (?), bio je u razdoblju od 1503. do 1525. i poslije do svoje smrti jedan od najboljih i najtraženijih graditelja galija tog doba. Tako je 1522. dobio zadatak da od 21 galije izradi njih 12, dok su ostali brodograditelji

Nikola Mirković kaže da su “Zapadnoindijske flote” (Dubrovnika), “osobito one Ivelja, (D)olistića, Martolosića i Mažibradića činile povijest na Karibima, u Brazilu, Engleskoj i Flandriji”, te navodi da je 1/3 španjolske ratne flote na oceanima (1588.-1640.) bila sastavljena od dubrovačkih “Squadre dell’Indie” i “Squadre dell’ Mar Oceano”, koje su gradili, upravljali i zapovijedali Dubrovčani.<sup>88</sup>

Priča o Dubrovčaninu Matu Đorđiću (Matteo Giorgi, Matheus Viti de Georgio, 1329.-1400.) podsjeća na scenarij za mogući film “General of the Sea” Stevena Spielberga. On je bio “general mora” jer su pomorske države imale naziv “generale del mare” za zapovjednike posada (mornarice) i brodovlja. Rođen u Dubrovniku, pustolovne čudi, trgovački je profitirao, te kupio brod i raznoliku skupocjenu robu. Da zavera rodbinu i poznanike, vratio se kopnom (iz Boke kotorske) preobučen u prosjaka, pa ga nisu čak ni prepoznali i pozavidjeli mu na “statusu”. Kada se pojavio njegov brod pred obližnjim otočićem Lokrumom, rodbini promijenjenog stava je odvratio: “Velika hvala - ne vama nego brodu i svome bogatstvu”, pa je dobio nadimak “Gramarci”. Susrećemo ga u Veneciji (1366.) i Valoni (1371.) kao organizatora trgovine i predstavnika dubrovačkih trgovaca, zatim kneza Dubrovačke Republike (1372.), te uglednog vlastelina (plemića), poslanika pri diplomatskim misijama i zapovjednika (ratne) dubrovačke državne flote. Kao vrsni poznavatelj rukovanja brodom artiljerijom dobio je 1378. zadatak da s gradskih zidina bombardira sve venecijanske galije koje bi se drznule ući u morski tjesnac između grada i Dubrovniku obližnjeg otočića Lokruma. Sudjelovao je u sukobu Genove i Venecije 1378. nanoseći Mlečanima znatne gubitke dvjema dobro naoružanim galijama koje je Dubrovačka Republika poslala za potporu Genovi, vješto je izbjegao pomorski okršaj kod Chioggie, te je zaslugama dobio genoveško plemstvo. Trima galijama je 1383. uspio (kod Korčule) zarobiti nekoliko francuskih galija koje su gusarile i plijenile u dubrovačkim vodama, te galije vojvode Anjouskog na kojima

---

izgrađivali 1-2. To je bila poznata brodograditeljska obitelj iz koje je potekao i Francesco Bressan, značajan u 60-im god. XVI. st. Vidi: Frederic Chapin Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore - London, 1992, str. 60, 62-63, 212. Smatra se da je Matteo Bressan za Veneciju izradio “prvi” galijun u razdoblju od 1526. do 1530. Prije nego što je taj brod slomljen (1547.) brodograditelji su mu uzeli mjere. Vidi: *Ibid.*, str. 51; Peter Kirsch, *The Galleon, The Great Ships of the Armada Era*, Conway Maritime Press, London, 1990, str. 3-4, 108. U najnovije vrijeme pojavila se knjiga: Lillian Ray Martin, *The Art and Archaeology of Venetian Ships and Boats*, Chatham Publishing, London, 2001, 256. str., u kojoj se mnoge zasluge u inventivnosti brodogradnje pripisuju upravo Mlečanima. Francuzi su u XVII. st. (tijekom Colbertove dominacije) uvozili strance za gradnju brodova, a između ostalih tu se našao i Napolitanac Biagio Pangallo (kod Francuza znan kao Maître Blaise). On je izradio profinjenu konstrukciju i “podrezivanjem” (snižanjem) trupa malo (u)naprijed i dužinskog zakrivljenja brodskih strana (paluba) malo (u)natrag dobio nešto veću brzinu, te “naučio Francuze da budu najbolji konstruktori ratnih brodova na svijetu”. Vidi: Ernest H. Jenkins, *A History of the French Navy, From its Beginnings to the Present Day*, Macdonald and Jane’s, London, 1973, str. 40.

<sup>88</sup> Nicholas Mirkovich, *Ragusa and the Portuguese Spice Trade, The Slavonic and East European Review*, Vol. XXI, No. 56, American Series II, (1942-3), Menasha, (Wisconsin), March, 1943, str. 175, 186. Nažalost, autorova konstatacija o neistraženosti dubrovačkih pomorskih pothvata u Zapadnim Indijama i na Atlantiku, u priličnoj mjeri vrijedi još i danas.

je bilo nekoliko Anjouskih uglednika, a francuski kralj Karlo VI. morao je diplomatski intervenirati (također izaslanici Pape, Napuljski kralj i dr.) u svezi oslobođanja zarobljenika, pri čemu je Dubrovnik dobio različite povlastice u tim zemljama. Sudjelovao je i u vojnom pohodu 1389. na ondašnju (gusarsku) luku Bari, kada je neutralizirao nekoliko gusarskih brodova, a bavio se i organizacijom lova na koralje.<sup>89</sup>

Dubrovčanin Miho Pracat (Michael Prazattus, Michele Praz(z)at(t)o, Michele Prazzati, Michaelis Prazzati, Michieglie Praz(z)at(t)i, Michele di Paol Prazatouich, Prazzati) (oko 1522.-1607.) s otoka Lopuda primjer je ljudske upornosti. Postoji znamenita priča o gušterici koju je promatrao kako se penje na zid: gušterica je dvaput pala sa zida, ali se treći put uspjela, pa se tako Miho Pracat nakon dva neuspjela putovanja po moru, trećim pokušajem obogatio. Druga predaja kaže da je tijekom jedne velike oskudice u Španjolskoj, Miho Pracat donio dosta žita, pa ga je car Karlo V. (dok se brija) primio u posjet, te ponudio da izabere nagradu za učinjena djela. Miho je odgovorio: *“Dovoljno sam imućan da ne tražim bogatstva; časti ne želim, jer sam vladar svojih brodova; naslova ne pitam, jer sam građanin Dubrovačke Republike. Ali neka mi, Vaše Veličanstvo, pokloni ovaj ručnik da ga čuvam kao uspomenu na Vašu milost”*. Taj se ručnik i danas čuva u Župnom uredu na Lopudu. Dio svog imetka je oporukom ostavio za otkup robova, te mu je podignut kip (1638. u Kneževu dvoru u Dubrovniku), jedini kojeg je vlasteoska (plemićka) Dubrovačka vlada ikad podigla građaninu-pučaninu.<sup>90</sup>

Razumno je bilo imati više udjela (karata) u više brodova, nego posjedovati sve udjele jednog broda u cijelosti (zbog napada gusara, nevremena i sl.), što je svojedobno savjetovao i Benedikt Kotruljević. Tako je Vice Stjepović-Skočibuha (1534.-1588.) iz Suđurđa na otoku Španu imao udjela (karata) u 17 jedrenjaka duge plovidbe, a završio je pomorsku karijeru kao zapovjednik broda “S. Caterina”, te se povukao *“...zbog izdržanih napora i zbog svoje slabosti izazvane strahom i užasom pred krvlju svog brata i mnogih mornara, okrutno prolivene na brodu...”*. Godišnje je davao dosta sredstava siromašnima i za izbjavljenje kršćana iz ropstva (sjeverne Afrike).<sup>91</sup>

<sup>89</sup> Josip Luetić, General mora Gjorgjić Mato, Jugoslavenski mornar, god. VI, br. 10, Split, 1950, str. 345-346; Idem, Mato Gjorgić - proslavljeni general mora, Dubrovački vjesnik, god. II, br. 25, (6. ožujka 1951.), Dubrovnik, 1951, str. 4; Idem, Mate Gjurdjić - dubrovački general mora, Pomorstvo, god. X, br. 3, Rijeka, 1955, str. 79; Idem, Admiral Mato Đorđić - naš istaknuti pomorski vojskovođa u XIV stoljeću, Mornarički glasnik, god. XV, br. 4, Split, 1965, str. 519-523; Idem, Tri manja priloga povijesti pomorstva dubrovačkog kraja, (Oporuka dubrovačkog “generala mora” Mata Đorđića), Beritićev zbornik, Dubrovnik, 1960, str. 57-60.

<sup>90</sup> Jorjo Tadić, Miho Pracatović-Pracat, Dubrovnik, 1933, str. 5, 14, 34-35, 50-55; Vincenz Lisičar, Lopud, Eine Historische und Zeitgenössische Darstellung, Dubrovačka hrvatska tiskara, Dubrovnik, 1932, str. 79-85; A. Pavlič, Tristota obljetnica smrti Miha Pracata, (I. Njegov testament), Srđ, god. VI, br. 1, 2, 3, 5, Dubrovnik, 1907, str. 36, (73-80), (118-125), (226-233); A. Vučetić, Miho Pracat najveći dubrovački bogataš i dobrotvor, Srđ, god. VI, br. 15, 16, 17, 18, 19, 22, Dubrovnik, 1907, str. 700-707, 750-753, 797-800, 841-845, 894-898, 1036-1040; Božo Cvjetković, Miho Pracat, brodovlasnik, pomorski kapetan i veliki dobrotvor, Jadranska straža, god. V, br. 3, Split, 1927, str. 63-66.

<sup>91</sup> Josip Luetić, Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke, Nakladni zavod Matice hrvatske,

Dubrovački pomorac i diplomat Vice Bune (Vincentio Bune(o) (1559.-1612.) po nekim navodima bio je čak potkralj Meksika,<sup>92</sup> dok ga neki popisi potkraljeva (visokih službenika u Indijama) ne spominju (iako postoji jedna "praznina" od 19. IV. 1583. do 25. IX. 1584.).<sup>93</sup>

Po dostignućima u renesansi (socijalna organizacija i sustav gospodarenja), znatno većim nego u ostalim dijelovima svijeta, na vrhu ljestvice nalazile su se Firenza i Venecija, pa i Dubrovnik. Tako se Dubrovačka Republika nalazila vjerojatno u skupini najrazvijenijih zemalja XV. i XVI. stoljeća, možda oko 4 puta razvijenija od ostalih područja sjevernih dijelova jugoistočne Europe.<sup>94</sup> U Dubrovačkoj Republici je tijekom XVI. stoljeća bilo oko 200-250 dubrovačkih kapetana. U razdoblju 1539.-1544. Dubrovačka Republika imala je 132 broda ukupne nosivosti 15.200 kola i 3.000 pomoraca, a od 1570.-1585. čak 182 broda ukupne nosivosti 36.500 kola i 5.500 pomoraca.<sup>95</sup> Obično se za drugu polovicu ili za cijelo XVI. stoljeće kaže da je "zlatno doba" Dubrovnika, ali se zapravo radi o srebrnom, jer su Dubrovčani bili skromni i po njima i bez njih zlatnog ne bi ni bilo, u prilog činjenice da nisu kovali zlatni novac. Zarada trgovinom srebrom je, pored one kulturno-umjetničke, zapravo ona "zlatnost". Dubrovačka kovnica novca nije pravila zlatnike, iako je postojala (kasnije odgođena i nikad ostvarena) odredba dubrovačkog Senata iz 1517. o početku kovanja zlatnika (dukata) sličnih onima Mletačke Republike. Po nekim pokazateljima, oko 1600. europska trgovina s Istokom je "gutala" oko 80 tona srebra svake godine. Dubrovačka Republika je Turskom Carstvu plaćala godišnji danak od 12.500 dukata, koji je postanjem bio zapravo trgovačke prirode (u početku kao dobrovoljni prilog za zaštitu, povlastice ili smanjenje carina). Kroz dubrovačku gradsku carinu mjesečno je sredinom XVIII. stoljeća prolazilo robe (vuna, vosak, kože) u vrijednosti oko 2.000.000 dukata.<sup>96</sup> U prvoj polovici XVIII.

---

Zagreb, 1984, str. 97-98; Jorjo Tadić, Vice Stijepović-Skočibuha, dubrovački trgovac i pomorac (1534-1588), *Novo doba*, (24. prosinca 1928.), Split, 1928, str. 22; Jorjo Tadić, *Dubrovački portreti*, I, Beograd, 1948, str. 207, 233.

<sup>92</sup> Frano (Francesco) Maria Appendini, *Notizie storico-critiche sulle antichità, storia e letteratura de' Ragusei*, Tomo II, Dalle stampe di Antonio Martecchini, Ragusa, 1803, str. 201; Josip Luetić, *Pomorac i diplomat Vice Bune*, *Analiz Historijskog instituta u Dubrovniku*, god. I, sv. I, Dubrovnik, 1952, str. 257, 265-266; Idem, *Dubrovački pomorac potkralj Meksika* (u XVI. stoljeću), *Čuvar Jadrana*, god. V, br. 222, Split, 1952, str. 4; Idem, *Dubrovački pomorac potkralj Meksika u XVI. stoljeću*, *Naše more*, god. VI, br. 6, Dubrovnik, 1959, str. 285-286.

<sup>93</sup> Mirjana Polić-Bobić, *Prilog utvrđivanju podataka za cjelovitu biografiju Vice Bune*, Radovi, vol. 19, Sveučilište u Zagrebu - Institut za hrvatsku povijest, Zagreb, 1986, str. 224-225.

<sup>94</sup> Ivo Vinski, *Problemi procjene gospodarske moći Dubrovačke Republike*, *Mogućnosti*, god. XXII, br. 5, Split, 1975, str. 553-554.

<sup>95</sup> Jorjo Tadić, *O pomorstvu Dubrovnika u XVI i XVII veku*, *Dubrovačko pomorstvo*, (Zbornik), Dubrovnik, 1952, str. 175, 179-180.

<sup>96</sup> Paola Pierucci, *Vrata prema Istoku*, *Dubrovačka kovnica novca* (17.-18. st.), PGM Ragusa, Dubrovnik, 2001, str. 30, 37, 60, 84. Na str. 60 navodi se iznos od 12.000 dukata godišnjeg danka, ali je zapravo od 1478. odnosno 1481. ustaljeno iznosio 12.500 dukata. Vidi: Bernard Stulli, *Povijest Dubrovačke Republike*, Dubrovnik-Zagreb 1989, str. 46; Idem, *Dubrovačka Republika u XV. i XVI. stoljeću*, u knjizi: *Studije iz povijesti Dubrovnika*, Konzor, Zagreb, 2001, str. 13.



stoljeća (1734.-1744.) zabilježeni su u Dubrovniku tipovi brodova patač (*petachio*), tartana, kekija (*cechia*), pulaka, fregatun (*fregatone*), marsilijana (*marciliana*), *marcilianetta*, feluka ili filjuga (*felucca*), nava, vašel (*vascello*), *tartanella* i trabakul, svi veličine između 10 i 115 kara.<sup>97</sup>

Dubrovačka Republika je u drugoj polovici XVI. stoljeća imala oko 50-60 konzulata diljem Sredozemlja i šire, a u drugoj polovici XVIII. stoljeća čak 80-90 konzulata, što govori u prilog činjenici široke povezanosti informacija(ma) i razgranatosti pomorsko-trgovačke i diplomatske mreže.<sup>98</sup> Usporedbe radi, Austrijsko Carstvo je 1763. imalo 23 konzulata na Istoku i 10 na Zapadu, Napuljsko kraljevstvo 1787. ukupno 24 konzulata i 5 vice-konzulata, a Dubrovačka Republika preko 80 konzulata na Sredozemlju.<sup>99</sup> Konzulat Dubrovačke Republike u Barceloni spominje se u XVI. stoljeću, a 1763. obnavlja se postavljanjem konzula (koji je ujedno bio i generalni konzul ondašnjeg Kraljevstva Dviju Sicilija) sve do pada Dubrovačke Republike. Dubrovačko konzularno područje u Barceloni obuhvaćalo je (1792.) Balearske otoke (Maiorca, Menorca i Ibiza - vicekonzulati) pod generalnim konzulom u Barceloni.<sup>100</sup> Dubrovačka vlada (Senat) je 1755. postavila konzula u Alicanteu, te od 1791. imenovanje vice-konzula vrši dubrovački Senat, a ne kao do tada sam konzul.<sup>101</sup> Dubrovnik je kao međunarodno priznat subjekt (autonomno i slobodno zakonodavstvo, uprava i sudstvo) pružao utočište (azil) raznim osobama sve do ukidanja republike 1808. godine (cijelih 450 godina), na teritoriju dubrovačke države ili na brodu dubrovačke zastave, što su dosta koristili podanici Genove, saveznice Dubrovnika.<sup>102</sup>

Sudjelovanje i nazočnost dubrovačkih pomoraca u stranim mornaricama je, iako mnogobrojnije zadana, činjenica slična ponekad onoj stranih državljana na dubrovačkim brodovima. Tijekom francusko-španjolskog sukoba na Siciliji i u Jadranu (1674.-1678.), francuska strana je često angažirala hrvatske mornare kao pomoć na svojim brodovima, pa je tako 1677. francuski brod (tartana - posada od 50 "Sklavona" - Hrvata) zaustavio i zaplijenio mletački brod (*massiliana* - marsilijana) na Jadranu, te pristao u Messini. Dubrovački brodovi su 1675. omogućili prijevoz carskih (njemačkih) trupa iz Trsta

<sup>97</sup> Jozo Luetić, O brodovima Dubrovačke Republike u prvoj polovici XVIII. stoljeća, Pomorstvo, god. XI, br. 5, Rijeka, 1956, str. 194.

<sup>98</sup> O konzulatima vidi: Ilija Mitić, Konzulati i konzularna služba starog Dubrovnika, Historijski institut JAZU u Dubrovniku, Dubrovnik, 1973, 244. str.; Bogdan Krizman, Diplomati i konzuli u starom Dubrovniku, IBI, Poduzeće za izdavanje, prodaju i distribuciju knjiga, Zagreb, 1957, 349. str.

<sup>99</sup> Ilija Mitić, Doprinos staroga Dubrovnika razvoju konzularne službe i trgovine po Mediteranu, Pomorski zbornik, knj. 9, Rijeka, 1971, str. 165.

<sup>100</sup> Idem, Konzulat Dubrovačke Republike u Barceloni, Naše more, god. VIII, br. 6, Dubrovnik, 1961, str. 245-246.

<sup>101</sup> Idem, Konzulat Dubrovačke Republike u Alicante, Naše more, god. VI, br. 6, Dubrovnik, 1959, str. 288-289.

<sup>102</sup> Idem, Pravo azila - utočišta na brodovima Dubrovačke Republike, Naše more, god. XXVI, br. 1-3, Dubrovnik, 1979, str. 50-51.

u Pescaru. Francuzi 1676. sumnjaju čak i na Dalmatince (Hrvate iz Dalmacije) koji plove trgovačkim brodovima pod zastavom sv. Marka, a ne štede ih ni Španjolci. Opat d'Estrades, poslanik Francuske u Veneciji, konstatira ožujka 1677. "da Serenissima (Mletačka Republika, op. a.) želi sâma gospodariti u Jadranskom moru, što će postići tako da u potpunosti uništi trgovinu male Dubrovačke Republike, ne vodeći pritom računa o pritužbama pape čija država trpi zbog toga trgovinskog dvoboja". Francuski Državni tajnik za vanjske poslove Arnauld de Pomponne u kolovozu 1677. doznaje od opata d'Estradesa "da su Dubrovčani nedavno za potrebe Španjolaca u Napulj poslali 400 konjanika s njihovim časnicima, a da ih brojni drugi namjeravaju slijediti kako bi na istom mjestu potražili posao". Osvrće se na "dvoličnost" Dubrovčana, primjećujući da "u isto vrijeme pregovaraju sa svima", pa i Turcima. Mlečani su vlastite sukobe rješavali tuđim ljudstvom, pa tako u listopadu 1679. (sukob oko Montferrata) od 4.000 ljudi najviše je Grka i Dalmatinaca (Hrvata). Ta brojčana nadmoć hrvatskih (dalmatinskih) vojnika mletačkih vojnih snaga očituje se u 6 konjičkih odreda "Sklavona" (Hrvata - njih 600), a mletačko pješništvo ima u sastavu 900 Talijana, 1.300 Nijemaca i Francuza, te 2.500 "Sklavona" (Hrvata). Po podacima posrednika Luja XIV. u Veneciji Louvigny d'Orgemonta, pri iskrcavanju mletačke vojske u Lepantu i Patrasu (srpanj 1687.) nazočilo je 11.000 vojnika za sukob s Turcima, a više od polovice bili su vojnici iz "sklavonskih i albanskih milicija te Dalmatinci koje oni zovu Capeletti i koje se smatra dobrim vojnicima". Francuski Državni tajnik za mornaricu Jérôme de Pontchartrain 1704. je zabrinut "zbog činjenice da strani brodovi na putu za Levant plove pod zastavom Jeruzalema" (red milosrdne braće sv. Ivana od Jeruzalema, zapravo Malte) ili Dubrovnika, a "na štetu francuske zastave koja nije toliko tražena". Stranim brodovima dubrovačka je zastava omogućavala sigurnu plovidbu do Egipta i trgovinu u Aleksandriji.<sup>103</sup> U Mletačkoj Republici bilo je dosta trajno ili privremeno iseljenih građana (7%) slobodarske Dubrovačke Republike: najviše iz samog Dubrovnika, ali i okolnih mjesta Republike Sv. Vlaha (Ston, poluotok Pelješac, Župa dubrovačka, okolni Elafitski otoci i dr.). U venecijanskom predjelu Castello poznata je obala Riva degli Schiavoni (dužine od preko 500 m), poznata kao "Hrvatska obala", "Obala od Hrvatov" ili "Riva od Hrvatov", koja je vijekovima bila najprikladnija za pristajanje brodova. Po iseljeniku s otoka Pelješca (tal. *Sab(b)ioncello*) Dominiku (Domenico Sabbioncello), drvodjelcu (marangun, marangon) u mletačkom arsenalu druge polovice XVI. stoljeća, nadjenut je naziv *Corte Sabbioncella* (Pelješki trg/ulica, u publikacijama novijeg doba omaškom zapisana kao *Corte Sabbionera*). Današnje ulice u venecijanskom predjelu Dorsoduro nose još uvijek nazive *Calle Ragusei* i *Calle larga Ragusei* (po Dubrovčanima), a prije su dubrovački predznak nosila i dva mosta (*Ponte dei Ragusei*). Slavni dubrovački renesansni književnik Marin Držić (1508.-1567.) leži pokopan u venecijanskoj dominikanskoj crkvi Sv. Ivana i Pavla (SS. Giovanni e Paulo,

<sup>103</sup> Luc Orešković, Luj XIV. i Hrvati, Neostvoreni savez, Dom i svijet, Zagreb, 2000, str. 178, 181, 183, 187, 189, 233.

S. Zuanne Polo, Zanipolo).<sup>104</sup>

Dubrovačka novčana ulaganja 1575. do 1577. u inozemstvu (Napulju, Rimu, Veneciji, Genovi, Messini, Palermu) bila su veća od 250.000 dubrovačkih dukata, a 1583.-1588. veća od 400.000 dukata (dobiti su iznosili više od 20.000-29.000 dukata). Tako su 1601. inozemna ulaganja veća od 653.000 dukata, a 1621. iznose više od 698.000 dukata (dobiti od 37.000 do 44.000 dukata).<sup>105</sup> Nakon velikog potresa (1667.), pretpostavlja se da je u dubrovačkoj državnoj blagajni bilo oko 300.000 dukata i druge valute (vrijednosti 100.000 dukata), te fondovi milosrdnih zaklada, što teško da je bilo moguće naći u bilo kojem gradu Italskog poluotoka (ne računajući Rim, Milano i Genovu).<sup>106</sup>

Ponukano obnavljanjem dubrovačkog pomorskog trgovanja sredinom XVIII. stoljeća, francusko Ministarstvo mornarice i Trgovačka komora u Marseilleu traže već krajem 50-tih god. XVIII. st. da francuska vlada suzbije dubrovačku aktivnost i djeluje u smislu stvaranja jake francuske trgovačke kolonije i uporišta za balkansku i jadransku trgovinu u Dubrovniku. Tada uslijeđeni 20-godišnji sukob dubrovačke i francuske vlade koštao je Dubrovnik gospodarski i politički. Tvrdnje Francuza bile su da je Dubrovnik sultanov haračar, dio Otomanskog Carstva, pa Francuska tu mora dobiti pozicije i privilegije koje po režimu kapitulacija ima na Levantu. Način sukoba je bio besprijekoran. Francuski konzuli su tvrdili da se neće ništa postići “dok Dubrovčani ne ugledaju bič, spreman da ih bije”. Inače, Trgovačka komora iz Marseillea Dubrovčane naziva “Nizozemcima Mediterana”.<sup>107</sup> Poslanik Dubrovačke Republike u Napulju F. Caracciolo piše u izvješću (1788.) da su Dubrovčani tada smatrani Englezima Mediterana glede vještine, pomorske discipline i poštenog sklapanja ugovora o prijevozu robe, te da su Dubrovčani “vremenom postali vješti u plovidbi Atlantikom i to čak u tolikoj mjeri da se najviše brodova Pomorskog društva iz Trsta, koji su u to vrijeme (1784.) plovili za Indiju (Ameriku), nalazilo pod zapovjedništvom dubrovačkih kapetana”.<sup>108</sup> Spomenimo da je u izvješću konzula Kristića iz Pariza početkom 1806.

<sup>104</sup> Lovorka Čoralić, Hrvatski prinosi mletačkoj kulturi, Odabrane teme, Dom i svijet, Zagreb, 2003, str. 15, 213-214, 222, 233; Idem, Dubrovčani u Veneciji od XIII. do XVIII. stoljeća, Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, sv. XXXII, Dubrovnik, 1994, str. 49-50; Idem, Prilog poznavanju nazočnosti i djelovanja doseljenika sa Elafitskih otoka u Veneciji od XV. do XVIII. stoljeća, Dubrovački horizonti, god. XXV, br. 34, Zagreb, 1994, str. 37; Idem, Od hrvatske obale do dubrovačke ulice: hrvatski prinosi mletačkoj toponomastici, Kolo, (Časopis Matice hrvatske), god. VIII, br. 4, Zagreb, 1998, str. 60-61, 66, 74.

<sup>105</sup> Antonio Di Vittorio, Između mora i kopna, Gospodarsko-financijski aspekti Dubrovačke Republike u novom vijeku, PGM Ragusa, Dubrovnik, 2002, str. 19-20; Idem, Tra mare e terra, Aspetti economici e finanziari della Repubblica di Ragusa in età moderna, Caccuci Editore, Bari, 2001, str. 19.

<sup>106</sup> Ivan Pederin, Jadranska Hrvatska u povijesti staroga europskog bankarstva, Književni krug, Split, 1996, str. 197.

<sup>107</sup> Bernard Stulli, Povijest Dubrovačke Republike,...., o. c. (96), str. 127-128.

<sup>108</sup> Ilija Mitić, Dubrovčani krajem XVIII stoljeća - Englezi Mediterana, Naše more, god. XXV, br. 1, Dubrovnik, 1978, str. 51; Idem, Brodovi Dubrovačke Republike nazvani “argosy” a njezini

razvidno postojanje mogućnosti da se očuva dubrovačka neutralna pomorska trgovina (po mišljenju u Marseilleu) jer je u samu luku Marseille od 1802. do 1806. jedino zahvaljujući postojanju Dubrovačke Republike preneseno 40.000 tona različite robe (“... *più di quaranta mila tonellate di mercanzie...*”).<sup>109</sup> Ipak, Francuzi ulaze u Dubrovnik 27. svibnja 1806., a Dubrovačku Republiku ukidaju 31. siječnja 1808. godine.

Dubrovcjanin Ruđer Bošković (1711.-1787.) bio je matematičar, fizičar, filozof, diplomat i kartograf, neko vrijeme profesor sveučilišta u Paviji i djelatnik zvezdarnice u Paviji, ravnatelj Optike za pomorstvo u Parizu. Izmjerio je dva stupnja meridijana između Rima i Riminija, srednju vrijednost spljoštenosti zemlje, a bavio se i problemima određivanja sfernih trokuta, teorijom konusnih presjeka i dr.<sup>110</sup> Nadasve je poznat po svojoj “teoriji točaka”.<sup>111</sup> Boškovićeve teorija je bila da čestice nemaju veličinu, nego da su geometrijske točke, te je tvrdio da je materija građena od čestica koje nemaju dimenziju. Tako je sveo atome na matematičke točke bez dimenzija i ustroja (bezdimenzijske točke). U to je doba to bila revolucionarna ideja koju potvrđuju tek današnji znanstvenici jer se radi o česticama manjim od atoma i kvarka, tzv. Higgsovom (ili skalarnom) bozonu, a Boškovića svrstavaju u sam vrh znanstvenog svijeta, po nekima čak iznad Isaaca Newtona.<sup>112</sup>

Dubrovcjanin Ivan Kaznačić (1758.-1850.), podrijetlom iz Slanoga blizu Dubrovnika, bio je pomorski teoretičar, kartograf i pjesnik, a već kao 20-godišnjak postaje zapovjednik dubrovačke pulake “San Antonio di Padova”, te 1803. generalni konzul u Genovi, zatim kratko vrijeme ravnatelj arsenala u Veneciji, potom prvi sudac u Dubrovniku (1811.) i dr.<sup>113</sup>

Dubrovcjanin Antun Pušić (António Pusich, 1760.-1838.) bio je admiral i znanstvenik, intendat (*intendente de marinha*, 1801.) i guverner Zelenortskih otoka (1818.), te titulom u rangu kontra-admirala (*chefe de esquadra de Armada Real*), a i njegova

---

pomorci “Englezi Mediterana”, Spomenica “50 godina J. D. Orsan - Dubrovnik”, Dubrovnik, 1983, str. 27-28.

<sup>109</sup> Idem, O neutralnosti Dubrovačke Republike na Mediteranu početkom XIX. stoljeća, Pomorski zbornik, knj. 12, Rijeka, 1974, str. 201.

<sup>110</sup> Ruđer Josip Bošković, Pomorska enciklopedija, I, (A-Brod), Izdanje i naklada Leksikografskog zavoda FNRJ, Zagreb, 1954, str. 543. Zanimljivo je da u novom izdanju ove enciklopedije nije spomenut niti riječju.

<sup>111</sup> Općenito o Boškovićevu (“točkastom”, astronomskom i optičkom) radu vidi: Žarko Dadić, Ruđer Bošković, Školska knjiga, Zagreb, 1990, str. 93-95, 133-143, 179-188.

<sup>112</sup> Leon Lederman - Dick Teresi, Božja čestica, Ako je svemir odgovor, što je pitanje?, Izvori, Zagreb, 2000, str. 134-135, 160, 180. Inače, Leon Lederman je dobitnik Nobelove nagrade za fiziku.

<sup>113</sup> Josip Luetić, Pomorac i diplomat Ivan Kaznačić s osvrtom na dubrovačko pomorstvo 18 i poč. 19. st., Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knj. I, JAZU - Pomorski muzej Dubrovnik, Dubrovnik, 1954, str. 11, 13, 16, 25; Idem, Ivan Kaznačić - pomorac, diplomat i pjesnik, Pomorstvo, god. X, br. 5, Rijeka, 1955, str. 152; Idem, Kartograf, pjesnik, pomorac i diplomat - Ivan Kaznačić, Naše more, god. VIII, br. 2, Dubrovnik, 1961, str. 87; Idem, Dubrovcjanin kap. I. Kaznačić (1758-1850) vrijedan hrvatski književnik, O 150. godišnjici izdanja “Nave Ragusea”, Pomorstvo, god. XXIV, br. 10-12, Rijeka, 1969, str. 419.

dva sina obnašala su visoke dužnosti.<sup>114</sup>

Dubrovački senat je 13. lipnja 1793. odlučio da se u Dubrovniku otvori katedra za nautičku školu, pa tako Petar Đivović traži 1793. od vlade Dubrovačke Republike da ga postavi “za javnog nastavnika Nautike i trgovine u Dubrovniku”. Kap. Vlaho Maskarić (1754.-1834.) upravljao je 1787. nautičkim tečajem u Senju, a bio je i časnik austrijske ratne mornarice. Kristo Antica s otoka Lastova bio je profesor za nautičke predmete u Livornu, te je držao profesorsku katedru za hidrografiju “Accademie Royale de Floridi” u Livornu. Izradio je redukcijski (pomorski, nautički) kvadrant (*Quartier de reduction*, Marseille - Livorno, 1802.). U Bogišićevoj zbirci (knjižnici) HAZU u Cavtatu blizu Dubrovnika čuva se rukopis Krista Antice (na talijanskom jeziku) *Nautica - Metodo eccellentissimo inventato dal professore di Matematica e Nautica Abbate Antizza Raguseo*. Antičin kvadrant (danas zvan manevarski dijagram) je “za ondašnje doba vrlo duhovito sastavljen i gotovo ne zaostaje za današnjim (1966., op. a.) manevarskim dijagramima, kojih ima mnogo, ali su svi međusobno slični”. Dubrovčani su tražili da se u Dubrovniku 1821. otvori javna nautička škola, ali je ona počela djelovati tek od 1852. godine. Kap. Pavo Saltarić iz Rijeke dubrovačke (Omble) je bio “ovlašteni učitelj za nautiku, hidrografiju i matematiku”, te je bio jedan od prvih “konkurenata nastavnoj katedri nautičkog predmeta Nautičke škole u Dubrovniku”, a njegova škola je izgleda djelovala još od 1843. godine, te je imala više učenika nego državna osnovana 1852. godine. Vijest o otvaranju “Nautičke škole” zabilježena je 24. rujna 1849. (škole za Dubrovnik, Bakar, Zadar, Split i Kotor), a 5. studenog 1852. počela su predavanja u Nautičkoj (dvogodišnjoj) školi u Dubrovniku.<sup>115</sup>

<sup>114</sup> Ivan Pederin, Antun Pušić, guverner Zelenortskih otoka, admiral i znanstvenik na početku prošloga stoljeća, *Adriatica maritima* Zavoda JAZU u Zadru, sv. III, Zadar, 1979, str. 169, 172, 177. Vidi u novije vrijeme: Nikica Talan, Antónia Pusich, *Život i djelo*, (Antónia Pusich, *Vida e obra*), Posebna izdanja, knj. 25, HAZU, Zavod za povijesne znanosti u Dubrovniku, Zagreb - Dubrovnik, 2006, str. 15-17, 19-23, 31-32.

<sup>115</sup> Josip Luetić, Nešto o “Pomorskoj školi” kap. Pava Saltarića u Dubrovniku, *Dubrovačko pomorstvo*, (Zbornik), Dubrovnik, 1952, str. 101-103; Idem, Saltarićeva nautička škola u XIX. stoljeću, *Pomorstvo*, god. XIV, br. 10, Rijeka, 1959, str. 399; Idem, *Pomorac i diplomat...*, o. c. (113), str. 6; Idem, *Dubrovački pomorci u stvaranju austrijske mornarice u 18. stoljeću* - Kap. Vlaho Ilijin Maskarić, *Pomorstvo*, god. X, br. 9, Rijeka, 1955, str. 327-328; Idem, Kristo Antica - nautički stručnjak XVIII. stoljeća, u knjizi: *Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke*, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1984, str. 95-96; Idem, *Cristoforo Antizza Raguseo Professore di Scienze nautiche a Livorno*, Estratto dal Volume Studi Livornesi, III, Ugo Bastogi Editore, Livorno, 1988, str. 119-121; Idem, *Lastovljani i Lastovo u internacionalnom brodarstvu Dubrovačke Republike*, *Zadarska revija*, god. XXXIX, br. 5-6, Zadar, 1990, str. 712; Antun Jurica, *Lastovo kroz stoljeća*, *Matica hrvatska Lastovo*, Lastovo, 2001, str. 560; Boris Franušić, *Povijest navigacije u Hrvata / The History of Navigation in Croatia*, *Pomorski fakultet / Maritime Faculty*, Dubrovnik, 1994, str. 77-79; Vinko Ivančević, *Luka Livorno i dubrovački brodovi (1760-1808)*, *Građa za pomorsku povijest Dubrovnika*, knj. 4, JAZU - Zavod za historijska istraživanja pomorstva južne Dalmacije (Pomorski muzej) Dubrovnik, Dubrovnik, 1968, str. 93, bilj. 302; Ilija Mitić, *Dokumenat o osnivanju katedre za nastavu pomorstva i trgovine u Dubrovniku krajem XVIII stoljeća*, *Naše more*, god. XXI, br. 4-5, Dubrovnik, 1974, str. 168-169; Ante Marinović, *O pomorskom školstvu Dubrovačke Republike*, *Zbornik Više pomorske škole u Kotoru*, 1, Kotor, 1974, str. 128-129; Špiro Savin, *Postanak i razvitak dubrovačke “Nautike”*, *Dubrovačko*

Dubrovnik predstavlja cjelokupan materijalni aparat jedne slobodne države slično kao stari slobodni gradovi u Flandriji i Italiji. Glavna gradska šetnica (Stradun ili Pla-ca) i ostali gradski trgovi (o)daju prostorni ritam pored ritma površina uslijed lijepog rasporeda građevinskih masa. Osjećaj prostora pojačava se naročito arhitekturama i harmonijom razmjera. Gradsko tijelo sustava ulica i trgova (p)ostaje čvrst urbani organizam.<sup>116</sup>

Francuski pisac (flamanskog podrijetla) A. T.'Serstevens zapisao je u bruxelleskom dnevniku "*Le soir*" (1934.): "Dubrovnik, Raguse (Ragüz) ili Dubrava to je uistinu nesravnjivi grad... Nigdje na svijetu nema takvog jedinstva sunčanih sati s arhitekturom i bojom kamena. Dubrovnik je okružen zidinama i kulama sa svih strana, ali to je začudno, njegove ga zidine ne zatvaraju. ...Samo u Dubrovniku imade više jedinstva negoli u Veneciji, u njemu je manje bogatstva nagomilana i nema ništa ne-skladna, nema onoga što su tamošnji trgovci skupljali i dizali da pokažu svoje bogato izobilje. Nema u Dubrovniku mletačke napuhanosti, a ni majestoznosti, ali zato je u njemu sve intimno i harmonično i tu intimnost i harmoniju Dubrovnika Venecija nije dostigla nikada".<sup>117</sup>

### Francuska uprava (1806/8.-1814/5.)

Još 1798. Francuska Napoleona I. (posredstvom izaslanika Brichea na brodu - fregati) zatražila je od Dubrovačke Republike zajam od milijun turneških lira, te "da se isplata izvrši u roku od 24 sata; ako se to ne ispuni, fregata će bombardirati grad", a Dubrovčani su nakon neizostavnih pregovora pristali na zajam od 300.000 turskih groša. Zajam je tek manjim dijelom vraćen, iako je dubrovačka vlada u tom smislu nastojala do 1807. godine<sup>118</sup> kad je već bilo naslućujuće da Dubrovačka Republika *de facto* samostalno ne egzistira. U samom gradu Dubrovniku nađeno je 133 brončana topa nakon dolaska Francuza 1806. koje su oni odnijeli, a po Dubrovačkom primorju ruski admiral Senjavin te godine je prikupio 57 željeznih topova.<sup>119</sup> "*Napoleon I. je Hrvate proslavio i pohvalio kao razumne, vješte i poštene mornare*".<sup>120</sup> Dubrovčani imaju početkom 1806. u opremi i plovidbi oko 277 jedrenjaka duge i velike obalne

pomorstvo, (Zbornik), Dubrovnik, 1952, str. 11, 14.

<sup>116</sup> Milan K. D. Glavinić, Estetika dalmatinskih gradova, Jadranska straža, god. VI, br. 2, Split, 1928, str. 47, 49.

<sup>117</sup> R. K. J. (Rikard Katalinić Jeretov), Dubrovnik u očima stranca, Jadranska straža, god. XIII, br. 2, Split, 1935, str. 79.

<sup>118</sup> Vinko Foretić, Povijest Dubrovnika do 1808., II. dio (Od 1526. do 1808.), Nakladni zavod MH, Zagreb, 1980, str. 336.

<sup>119</sup> Lukša Beritić, Dubrovački topovi, Dubrava, god. VIII, br. 110, (25. prosinca 1940.), Dubrovnik, 1940, str. 5. F. Jendrašić, Starinski dubrovački top, Jadranska straža, god. XVII, br. 10, Split, 1939, str. 437, spominje nekih 16 topova zaplijenjenih od strane Senjavina, a da je ostale 1814. dobila Austrija, ali vjerojatno u kontekstu spominjanja brončanih topova.

<sup>120</sup> Ante Starčević, Govori, (Djela 1), Hrvatska sveučilišna naklada, Zagreb, 1995, str. 238.

plovidbe (brodova s patentom) - ukupno 25.512 kola nosivosti.<sup>121</sup> U Dalmaciji početkom XIX. stoljeća uspješno djeluju brodogradilišta u Korčuli, Trogiru, Gružu (blizu Dubrovnika) i Milni (na otoku Braču), a na korčulanskom je (1797.-1804.) izgrađeno više od 50 patentiranih jedrenjaka (ukupno 15.000 t nosivosti), te veći broj manjih plovila.<sup>122</sup> Posljednjih godina prve austrijske uprave (1797.-1806.), pokrajina Dalmacija raspolaže (uključujući Boku kotorsku) s više od 500 patentiranih brodova za sve prijevoze robe po svjetskim morima, ili oko 1.000 jedinica (od toga 236 u Dalmaciji i 363 u Dubrovniku) duge i velike obalne plovidbe.<sup>123</sup> Tada su postojala ograničenja u trgovini, pa je tako zabranjena trgovina s Velikom Britanijom, ali je Dalmacija ionako bila u doticaju ponekad jedino s (tada engleskom) Maltom. Blokada 1808. imala je za posljedicu porast cijena žita za 100%.<sup>124</sup> Rusi su 1806. i 1807. zaplijenili 43 dubrovačka jedrenjaka, a po podacima iz 1810. kaže se da je bilo 260 dubrovačkih brodova prije pada Dubrovačke Republike, te da je tri prethodne godine izgubljeno 50 brodova "koje su dijelom uzeli Rusi, a dijelom Englezi u lukama Palermo, Malta i Gibraltar, a u posljednje vrijeme i u lukama Španjolske". Francuzi su u Jadranskom moru 1810. iskorištavali 66 dubrovačkih brodova (obalne plovidbe).<sup>125</sup> Inače je važna učestala pojava tog razdoblja gusarenje (korsarenje) po Jadranu, uzapćenje brodova i ometanje trgovine različitim blokadama (ruskim, francuskim i engleskim).<sup>126</sup> Delegat je na Dubrovniku obližnjem otoku Mljetu palio vatru na najvišem brdu Gracu blizu Babina polja u svrhu upozorenja obližnjih otoka i mjesta da korsari ("moderni ovlašteni gusari") napadaju Mljet ili kruže u blizini otoka, a u kolovozu 1808. engleska topovnjača je na pustom mjestu ("Križić") otoka Mljeta zarobila dvije žene. Nakon što bi iskricali teret sa zaplijenjenih brodova, engleski korsari bi poneki brod zapalili nasred pučine.<sup>127</sup> Po statističkim podacima iz 1818. godine, do kraja 1808. "Englezi i korsari" zaplijenili su 139 brodova na području "stare Dalmacije" (Dalmacija bez dubrovačkog i kotorskog okružja), kod mnogih uključujući i terete, a Dalmacija je bila oštećena za 2.241.735

<sup>121</sup> Stjepan Vekarić, Podaci o dubrovačkim brodovima za vrijeme i nakon francuske okupacije, Anali Historijskog instituta u Dubrovniku, god. II, Dubrovnik, 1953, str. 361.

<sup>122</sup> Šime Peričić, Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848., Književni krug, Split, 1993, str. 115; Vjekoslav Maštrović, Brodarstvo Dalmacije u doba francuske vladavine (1806.-1813.), Adriatica maritima Centra JAZU u Zadru, sv. II, Zadar, 1978, str. 92.

<sup>123</sup> Šime Peričić, Gospodarske prilike Dalmacije..., o. c. (122), str. 120; Stjepan Vekarić, Naši jedrenjaci, Pomorska biblioteka I, Književni krug, Split, 1997, str. 78.

<sup>124</sup> Šime Peričić, Pomorska trgovina Dalmacije u XIX. stoljeću, Ogranak Matice hrvatske, Zadar, 1995, str. 24-25.

<sup>125</sup> Vinko Ivančević, Prilog poznavanju dubrovačkog pomorstva u razdoblju francuskog zaposjednuća (1806-1813), Anali Zavoda za povijesne znanosti Istraživačkog centra JAZU u Dubrovniku, sv. XVII, Dubrovnik, 1979, str. 366, 424; Idem, Ruske zapljene dubrovačkih brodova g. 1806-7., Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, god. V, Kotor, 1956, str. 135-136.

<sup>126</sup> Vjekoslav Maštrović, Posljednji gusari na Jadranskom moru, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1983, str. 47-234.

<sup>127</sup> Vinko Ivančević, Naši pomorci kao engleski korsari, Pomorstvo, god. X, br. 10, Rijeka, 1955, str. 371.

mletačkih lira. Po izvješću od 1819. godine, dubrovačko područje (okružje) još prije 1806. ima 270 brodova za veliku obalnu i dugu plovidbu, te prijevoze “za sve narode na obalama Jadrana i Mediterana” (ukupni prihod dubrovačke trgovine i pomorstva bio je 1.512.000 forinti). U razdoblju 1806.-1813. godine, crnogorske pljačke i paleži na dubrovačkom području nanijele su štetu od 30.000.000 franaka.<sup>128</sup> U Gornjoj (južnoj) Dalmaciji 1809. ima 119 jedrenjaka duge i velike obalne plovidbe (u stranim lukama blokiranih s teretom njih 84), a 2.150 brodova male obalne plovidbe.<sup>129</sup>

### Austrijska uprava (1814/15.-1918.)

Prva austrijska uprava (1797.-1806.) nastojala je, kao i sve ostale strane vlasti, unaprijediti pomorsku trgovinu jadranske Hrvatske (Dalmacije), ali se je na nastojanju i ostalo. Stara je uzrečica da “svi putevi vode u Rim”, pa bi, u slučaju Austrijskog Carstva, takva trebala glasiti “svi putevi vode u Beč” jer upravo su gradnje puteva zato i postojale, te služile za odljev prirodnih resursa Dalmacije, inače ih ne bi ni bilo. U tom razdoblju bilo je najvažnije opskrbiti Veneciju živežnim namirnicama, a potom razvijati trgovinu s ostalim lukama sjevernog Jadrana. Kroz Dalmaciju je tada prolazila turska, bosansko-hercegovačka roba (naročito stoka). Sama Dalmacija je izvozila vino (300.000 barila), rakiju (30.000 barila), maslinovo ulje (15.000 barila), smokve (3.000.000 libri), bademe (20.000 starića) i stočne proizvode (vuna, koža, vosak, loj, med), ukupne zarade 2,300.000 fiorina.<sup>130</sup>

Druga austrijska uprava (1814/15.-1918.) obilježena je d(r)ugim razdobljem austrijske dominacije i podređivanja centralnim interesima Beča prvenstveno kopnene, ali i prilično zapuštene pomorske trgovine i pomorstva, tako da je deklaracijska objava guvernera Tomašića 1815. da će “prostrano more biti otvoreno njihovoj trgovini” doslovno završila u moru. Značajniji su promet imale jedino četiri luke pokrajine: Zadar, Šibenik, Split i Dubrovnik. Pomorska trgovina jadranske Hrvatske (Dalmacije) je tek krajem XIX. stoljeća doživjela vidniji napredak.<sup>131</sup>

U izvješću od 1832. spominje se talen(a)t Dalmatinaca za pomorstvo, gdje stoji zapisano: “...ako agrarna proizvodnja ne daje...višak, tada je trgovina tog naroda ili pasivna, ili će se tim brodovima obavljati usluge za druge zemlje, koje će od toga imati koristi za svoj razvitak. U takvom slučaju bit će za pomorce ipak neke koristi, ali će oni biti stalno izvrgnuti “hirovima drugih”, potrebama drugih, izloženi teškim posljedicama pomorskih ratova, kao i oscilacijama koje se zbivaju u domeni trgovine. Prije ili kasnije doći će oni na to kako su ogromne kapitalne uložili u brojne brodove

<sup>128</sup> Bernard Stulli, Građa o stanju u Dalmaciji 1818. god., u knjizi: Iz povijesti Dalmacije, Književni krug, Split, 1992, str. 453, 457.

<sup>129</sup> Šime Peričić, Gospodarska povijest Dalmacije od 18. do 20. stoljeća, Matica hrvatska Zadar, Zadar, 1998, str. 81.

<sup>130</sup> Idem, Pomorska trgovina Dalmacije..., o. c. (124), str. 23-24.

<sup>131</sup> Idem, Pomorska trgovina Dalmacije..., o. c. (124), str. 25-26, 33.



koji će biti praktički imobilni. ...Trošak izgradnje jednoga trgovačkoga broda odgovara trošku potrebnom za izgradnju jedne gospodarske palače u gradu. Trošak za izgradnju jedne obične trabakule jednak je onome za izgradnju komodne vlasničke kuće na selu ili na imanju,..."<sup>132</sup> Austriju je zanimala Hrvatska u cijelosti, osobito jadranska Hrvatska (Dalmacija) iz aspekta pozicioniranosti na Jadranu i potrebe za oko 13.000 vrsnih dalmatinskih mornara, pa su takvog sadržaja čak i publicistički napisi o "divnim" lukama Dalmacije.<sup>133</sup> U Velom Lošinju se u XVIII. stoljeću pomorstvom bave pripadnici obitelji Petrina, Ragusin (očito dubrovačko podrijetlo) i Botterini. Lošinjanima su 1860. posjedovali 116 brodova, od kojih su 53 (46%) izgrađena na lošinjskim brodogradilištima.<sup>134</sup>

"Senjsko brodarsko društvo" izgradilo je u godini osnivanja (1872.) prvi parobrod "Hrvat" (83 BRT), a u Malom Lošinju je izgrađen "Flink" (107 BRT, 70 NRT) prvi parobrod od željezne građe. U Dalmaciji (jadranskoj Hrvatskoj) postojala su veća parobrodarska društva: tvrtka "Braća Rismondo" (1878.), tvrtka Topić iz Visa (1891.), "Paroplovidba Pio Negri i drugovi" iz Šibenika (1890.), "Zadarska plovidba" u Zadru (1892.). Manja parobrodarska društva su bila: Poduzeće Novak iz Hvara (koje je parobrodom "Algarve" najviše involvirano u prijevoz robe za Španjolsku i Portugal), zatim Parobrodarska plovidba na Korčuli ("Korčulanska plovidba Ivan Foretić i drugovi", 1903.), Parobrodarsko društvo "Jadran" u Splitu (nastalo fuzioniranjem 1908; prvotno "Dalmatia" od četiri dalmatinska parobrodarska društva), "Kaštelanska plovidba" iz Kaštel-Sućurca (1911.), parobrodarsko poduzeće (nastalo na osnovi zadruge seljaka) "Poljička plovidba" iz Krila (1907.-1925.), te "Zadružna plovidba" iz Omiša (1913.) i druga manja dalmatinska društva (Ivan Tomić Martin iz Visa, Mate Plazibat iz Kaštel-Starog, Mate Šarić iz Opuzena, Petar Guina iz Šibenika, Ivan Linardović (i drug) iz Splita, Nikola Žic iz Splita, Dimitrij Medović iz Nina i I. Devetko iz Zadra, R. Čičin iz Splita, te manje brodarsko poduzeće (1902.) iz Zadra za lokalni promet). U razdoblju od 1890. do 1912. potpuno su nestali jedrenjaci duge plovidbe (po broju i tonaži), dok su jedrenjaci velike obalne plovidbe brojčano umanjani za 89% (po tonaži za 89,2%). Jedrenjaka male obalne plovidbe u tom razdoblju ima manje za 2,4% (po tonaži za 10,6%).<sup>135</sup>

U prvoj polovici XIX. stoljeća dubrovačko pomorstvo jedva životari, a talijanski putopisac Francesco Gusani posjetio je Gruž 1840. godine, te zapisao: "*Bijahu nekoć njihova brodogradilišta najglasovitija, jer su gradila trgovačke brodove svake nosivosti*

<sup>132</sup> Bernard Stulli, Građa o gospodarstvu Dalmacije u prvoj polovici XIX. stoljeća, u knjizi: Iz povijesti Dalmacije, Književni krug, Split, 1992, str. 557-558.

<sup>133</sup> Idem, Ekonomsko-društvene prilike u Dalmaciji u XIX stoljeću, u knjizi: Iz povijesti Dalmacije, Književni krug, Split, 1992, str. 598.

<sup>134</sup> Branko Kojić, Lošinjska brodogradnja, Od prvih početaka do svršetka Drugog svjetskog rata, Anali Jadranskog instituta, sv. II, JAZU, Zagreb, 1958, str. 226, 254.

<sup>135</sup> Oliver Fijo, Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918., Djela knj. II, Institut JAZU u Zadru, Zadar, 1962, str. 25, 27, 36, 40, 42, 44, 46-51, 53, 55-58, 85, 162; Idem, Fuzija dalmatinskih parobrodarskih društava 1908., Pomorstvo, god. XIV, br. 10, Rijeka, 1959, str. 398-399.

... *Danas od njihove stare trgovačke aktivnosti nestale padom Republike jedva je ostao spomen*".<sup>136</sup> Postojali su pokušaji osnivanja pomorskih društava u Trogiru (1855.) i Dubrovniku (1856.), ali nije bilo u dovoljnoj mjeri početnog kapitala.<sup>137</sup> Pomorska društva osnivaju se u Orebiću (1865.), Senju (1867.), Dubrovniku (1869.).<sup>138</sup> a u Rijeci grupa industrijalaca okupljenih oko "Stabilimento tecnico" 1871. pokušavaju osnovati parobrodarsko društvo.<sup>139</sup> U razdoblju 1870.-1875. zgrađeno je 13 jedrenjaka Dubrovačkog pomorskog društva, imenom "Prvi dubrovački" do broda "Dvanaesti dubrovački", a 13 je zbog nezgodnog broja dobio naziv "Petka". Riječima kap. Ivana Bronzana Starijeg bili su to brodovi koji su "izlazili iz majstorskih ruku, čvrsti, jaki, dobro vezani, s dvostrukom palubom, ramani i građeni za veliki teret, a na moru su plovili kao vile".<sup>140</sup> Pelješko pomorsko društvo iz Orebića (na poluotoku Pelješcu) djelovalo je od 1865. do 1891. godine, a još 1889. rasprodani su svi brodovi i imovina tog društva.<sup>141</sup> Obično se uzima da je uplovljavanjem parobroda "Dubrovnik" 19. veljače 1880. u Dubrovniku otpočelo parobrodarsko doba, a taj je parobrod obavljao direktnu pomorsku liniju između Dubrovnika i Trsta.<sup>142</sup> Nabavka parobroda "Dubrovnik" bila

<sup>136</sup> Miljenko Foretić, O dubrovačkom pomorstvu nakon pada Republike do završetka prvog svjetskog rata, *Naše more*, god. XIII, br. 4-5, Dubrovnik, 1966, str. 190-191.

<sup>137</sup> Šime Peričić, *Gospodarska povijest Dalmacije...*, o. c. (129), str. 139-140; Idem, Pokušaj osnivanja pomorskog društva u Dubrovniku 1856. godine, *Naše more*, god. XXVII, br. 6, Dubrovnik, 1980, str. 260.

<sup>138</sup> Ivo Perić, Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske, knj. 20, JAZU, Zagreb, 1984, str. 89; Miljenko Foretić, Osnivanje Dubrovačkog pomorskog društva 1869. godine, *Naše more*, god. XII, br. 3-4, Dubrovnik, 1965, str. 135-136.

<sup>139</sup> Branko Kojić, Propast brodarstva na jedra na istočnom Jadranu, P. o. iz knjige *Anali Jadranskog instituta*, sv. IV, Jadranski institut JAZU, Zagreb, 1968, str. 36; Radojica F. Barbalić, Brodarstvo Rijeke prije i nakon Austro-ugarske nagodbe, *Anali Jadranskog instituta*, sv. II, JAZU, Zagreb, 1958, str. 387.

<sup>140</sup> Vinko Ivančević, Trinaest jedrenjaka dubrovačkog pomorskog društva, *Pomorstvo*, god. IV, br. 2, Split, 1949, str. 78-80. Vidi također podatke: Idem, Dubrovački jedrenjaci u XIX. stoljeću, *Dubrovačko pomorstvo*, (Zbornik), Dubrovnik, 1952, str. 226-230.

<sup>141</sup> O tom društvu vidi: Stjepan Vekarić, Pelješko pomorsko društvo, *Čuvar Jadrana*, god. IV, br. 157, Split, 1951, str. 6; Idem, Postanak i razvitak Pelješkog pomorskog društva, *Pomorski zbornik*, knj. 4, Zadar, 1966, str. 461-472; Miljenko Foretić, Osvrt na Pelješko pomorsko društvo, *Pomorski zbornik*, knj. 4, Zadar, 1966, str. 473-488; Bruno Moravec, *Kratki pregled arhiva Pelješkog pomorskog društva*, *Pomorski zbornik*, knj. 4, Zadar, 1966, str. 489-499.

<sup>142</sup> O tome vidi: Parobrod "Dubrovnik", *Slovinac*, god. III, br. 2 (16. veljače 1880), Dubrovnik, 1880, str. 38; N. Š. Ivanović, Prvi dubrovački brod na paru, *Jugoslavenski pomorac*, god. XI, br. 15 (1. kolovoza 1931), Zagreb, 1931, str. 3; N. Š., "Dubrovnik" prvi dubrovački brod na paru, *Dubrava*, god. III, br. 27 (Uskrs), Dubrovnik, 1935, str. 12; Josip Luetić, O sedamdesetoj godišnjici prvog dubrovačkog parobroda, *Pomorstvo*, god. V, br. 6, Split, 1950, str. 236-237; Idem, Jedna značajna godišnjica našeg pomorstva, *Dubrovački vjesnik*, god. I, br. 3-4 (20. rujna 1950), Dubrovnik, 1950, str. 5; Idem, Tri značajne godišnjice dubrovačke pomorske privrede, *Naše more*, god. II, br. 1, Dubrovnik, 1954, str. 13-14; Idem, O devedesetoj godišnjici prvog dubrovačkog parobroda, *Pomorstvo*, god. XXV, br. 1-2, Rijeka, 1970, str. 50-52; Idem, Uz 100. godišnjicu prvog dubrovačkog parobroda "Dubrovnik", *Naše more*, god. XXVII, br. 1-2, Dubrovnik, 1980, str. 4-6; Stjepan Vekarić, Brodovi sa imenom grada Dubrovnika, *Naše more*, god. XXVII, br. 1-2, Dubrovnik, 1980, str. 29; Ivo Šišević, Stogodišnjica prvog dubrovačkog

je začetak “Dubrovačke parobrodarske plovidbe” (1880.-1946.), kasnije skraćenog naziva “Dubrovačka plovidba” (Ragusea).<sup>143</sup> Dubrovačko pomorsko društvo ugasilo se 1888., a u Dubrovniku se osnivaju parobrodarska društva “Unione” (1890.), “Naprijed” (1894.)<sup>144</sup>, parobrodarske zadruge “Balkan” (1897.) i “Zora” (1901.), te “Obalna paroplovidba” (1908.) i “Ivo Račić i drugovi” (1901.) sa sjedištem u Cavtatu. Subvencioniranjem svojih društava, Austrija je pustošeće djelovala na dalmatinsko parobrodarstvo, tako “*da je bilo mučno izdržati i pri najboljim poslovima ovu konkurenciju - kojom se teži da se utamani ovaj jedini obrt što se počeo razvijati...*”.<sup>145</sup> Rascjepom skupine brodovlasnika u parobrodarskoj zajednici “Unione” 1907. nastaje “Slobodna plovidba Ivo Račić” čije je sjedište bilo u Trstu (1909.). Prije Prvog svjetskog rata, parobrodarsko društvo Iva Račića posjedovalo je 10 parobroda (“Iskra”, “Istina”, “Izvor”, “Izrada”, “Izgled”, “Izabran”, “Marija Račić”, “Epidauro”, “Orjen” i “Dan”), a dijelom od tih imena je skovao životnu krilaticu: “*Iskra istine izvire iz rada i ona neka bude izgled izabranome*”.<sup>146</sup> “Dubrovačka parobrodarska plovidba”, te parobrodarska društva “Naprijed” i “Unione” fuzioniraju se 1918. u jedno akcijsko društvo pod nazivom “Dubrovačke parobrodarske plovidbe”. “Slobodna plovidba Ivo Račić i dr.” mijenja 1922. naziv u Atlantska plovidba “Ivo Račić”, te od 1955. pod nazivom Atlantska plovidba djeluje i danas kao jedna od najuspješnijih i najprofitabilnijih hrvatskih tvrtki.<sup>147</sup>

Braća Miho i Nikola Mihanović iz Dola kod Stona blizu Dubrovnika odselila su u Argentinu. Nikola Mihanović (1846.-1929.) imao je poduzeće “Mihanovich & Cia” (kasnije “Compania Argentina de Navegacion a vapor Nicolas Mihanovich”) koje je 1909. brojilo 289 brodova (37 putničkih, 8 motornih, 57 tegljača, 21 teretni, 10 tankera i 156 manjih pomoćnih jedinica) ukupno 84.973 brutto tona. Miho Mihanović (1862.-1938.) osnovao je 1889. parobrodarsko društvo “Compania de Navegacion (Sud Atlanta)”, usredotočio se iz Brazilije (grad Rio Grande) na more, a na kraju je likvidacijom (1920.) zahvaćeno njegovih 29 plovnih jedinica (ukupno 23.350 t).<sup>148</sup>

---

parobroda, Dubrovnik, (Časopis za kulturu), god. XXIII, br. 1, Dubrovnik, 1980, str. 117-120; Antun Ničetić, Brodovi s imenom Dubrovnik, Naše more, god. XLIV, br. 1-2, Dubrovnik, 1997, str. 1.

<sup>143</sup> Antun Martinović, “Dubrovačka plovidba” 1880-1946, postanak i razvitak, Naše more, god. XXVII, br. 6, Dubrovnik, 1980, str. 225.

<sup>144</sup> Mato Kapović, Dubrovačko pomorstvo 1880-1941., Naše more, god. XXVII, br. 1-2, Dubrovnik, 1980, str. 9.

<sup>145</sup> Miljenko Foretić, O dubrovačkom pomorstvu..., o. c. (136), str. 193-194.

<sup>146</sup> Rudimir Roter, Ivo Račić - pomorac i dobrotvor, Dubrovačko pomorstvo, (Zbornik), Dubrovnik, 1952, str. 113-114.

<sup>147</sup> Ivo Perić, Dubrovačko pomorstvo..., o. c. (138), str. 203, 263; Špiro Savin, Kako je nastala “Atlantska plovidba”, Naše more, god. XXVII, br. 1-2, Dubrovnik, 1980, str. 27-28; Pero Arsete, Razvoj flote Atlantske plovidbe od njenog osnivanja do danas, Naše more, god. XXVII, br. 6, Dubrovnik, 1980, str. 238-239.

<sup>148</sup> Vinko Foretić, Udio naših ljudi u stranim mornaricama i općim pomorskim zbivanjima kroz stoljeća, Pomorski zbornik, knj. I, JAZU, Zagreb, 1962, str. 323-324. Vidi podatke u: Marija Fredotović, Pomorski rad našeg uvaženog zemljaka Mihovila Mihanovića u Južnoj Americi, Jugo-

Pasko Baburica (1875.-1941.) s otoka Koločepa (otok Kalamota blizu Dubrovnika) je, između ostalog, imao tvornice salitre u Čileu, te je bio dobrotvor Dubrovnika (dao je sredstva da se obnovi zvonik u Dubrovniku 1929. godine).<sup>149</sup>

“Ljubav domovine, vjeri priljubljena, jest jedina ćut, koja bi morala upravljati svimi našimi djeli, voditi nas po svih naših putevih; ona jedina nepozna straha i neobzire se na pogibelj. ...vidio sam gadnu nezahvalnost, kojom se naplatiše žrtve naše... jer i onako neće mi uzbunjena mašta propisivati zakona, polag kojih bi se ravnati morao - to će učiniti osvjedočenje savjesti moje”.<sup>150</sup> “Moralna” okosnica svih nacionalnih ekonomija poznatog nam svijeta trebala bi ležati u “uspješnosti” koja to ne bi bila da je (p)ost(oj)ala spremna da legne i (p)ostane podatna na madracu bespoštednog, ponekad bankarski sofisticiranog iskorištavanja ljudskih i prirodnih resursa. Uspješnost nekog dijela svijeta bit će takva kvalifikacija partikularnosti sve do momenta dok ne postane svesvjetska pojava i preraste neuspješnost mnogih drugih, nadajmo se i zaostalih gledišta na svijet (kulturne) raznolikosti, te zdušno, a ne lažno nastojeće ekonomske istosti i sitosti, kao preduvjeta, ili barem u širim zahvatima većeg ujednačenja sličnosti očito različitih država, kultura i ljudi.

## Zaključak

Od spomena Dubrovnika kao općine (komune, 1181.) i republike (oko 1430.) razvidan je samostalan i slobodarski karakter tog najjužnijeg Grada-Države jadranske Hrvatske, čemu govori u prilog i rano spominjanje zastave Sv. Vlaha u Dubrovačkom statutu (1272.). Grad-Republika Dubrovnik je ekonomski i kulturno snažan sredozemni

---

slavenski pomorac, god. VI, br. 8, Zagreb, 1926, str. 5; I. F. Lupis-Vukić, Udio Miha Mihanovića u razvitku argentinske trgovačke mornarice, Jadranska straža, god. XVI, br. 4, Split, 1938, str. 161; Idem, Iseljenici Dubrovčani, Od vlasnika velikih flota na oceanima do proizvođača jabuka u Kaliforniji, Novosti, god. XXXV, br. 32, Zagreb, 1941, str. 29; Ivan Lupis-Vukić, Profil dubrovačkog iseljenika Miha Mihanovića, Naše more, god. VIII, br. 3, Dubrovnik, 1961, str. 121-123; Nikola Mihanović jedan od osnivača argentinske mornarice, Čuvar Jadrana, god. XIII, br. 431, Split, 1960, str. 6; Ivo Gluhonja, Dubrovački pomorac jedan od osnivača moderne argentinske trgovačke mornarice, Dubrovačko pomorstvo, (Zbornik), Dubrovnik, 1952, str. 471-474; Mato Mojaš, Braća Nikola i Miho Mihanović, Naše more, god. XVIII, br. 2-3, Dubrovnik, 1971, str. 61-63; Idem, Naš iseljenik Nikola Mihanović, Naše more, god. XIX, br. 1, Dubrovnik, 1972, str. 38-40; Idem, Naš veliki rodobljub Miho Mihanović, Naše more, god. XIX, br. 5-6, Dubrovnik, 1972, str. 202-204; Idem, Braća Mihanović i rodni kraj, Naše more, god. XX, br. 3, Dubrovnik, 1973, str. 95-98; Ivo Šišević, Nikola Mihanović, pomorac, argentinski brodovlasnik i rodoljub, Zbornik Dubrovačkog primorja i otoka, I, Dubrovnik, 1986, str. 163-177.

<sup>149</sup> Ljubo Leontić, Pasko Baburica, Dubrovnik, (Mjesečna ilustr. revija), god. I, br. 4-5, Dubrovnik, 1929, str. 122-123; Vicko Lisičar, Koločep nekoć i sada, Dubrovačka hrvatska tiskara zast. I. Birimiša, Dubrovnik, 1932, str. 150-151; Mato Mojaš, Naš iseljenik Pasko Baburica, Naše more, god. IX, br. 1, Dubrovnik, 1962, str. 30-34; Idem-ibid., Naše more, god. IX, br. 2, Dubrovnik, 1962, str. 76-79.

<sup>150</sup> Drag. F..... Križevčan, Španjolci u Hrvatskoj, Historička pripovijedka iz XVI. vieka, Izdaje Knjižara Hartmana (Kugli i Deutsch), Zagreb, 1883, str. 19, 39.

centar zapadnog svijeta o čemu svjedoče napredne odredbe: Dubrovnik 1416. ukida trgovinu robljem, od 1312. u Dubrovniku se vršio nadzor nad najvišom dopuštenom razinom (mjerom) krcanja broskog tereta (posebni zakon o crti najvećeg dopuštenog krcanja donesen je 1361.), najstariji ugovor o pomorskom osiguranju u Dubrovniku zabilježen je 1395. (dubrovački pomorski zakon o osiguranju najstariji je u svijetu - *Ordo super assecuratoribus*, 1568.). William Shakespeare u svojim djelima spominje "Argosy" - "dubrovačku lađu" (od talijanskog *Ragusea*, tj. *una (nave) Ragusea*). Dubrovčani sudjeluju u bitki kod Lepanta (1571.) i u španjolskoj "Nepobjedivoj" armadi (1588.). Vice Martolosić je 1640-ih godina predložio Filipu IV. Španjolskom da će mu izgraditi "savršeni brod" čiji se tragovi gube u Napulju. Dubrovačka Republika je u drugoj polovici XVI. stoljeća imala oko 50-60 konzulata unutar i izvan Mediterana, a u drugoj polovici XVIII. stoljeća čak 80-90 konzulata. Kroz dubrovačku gradsku carinu mjesečno je sredinom XVIII. stoljeća prolazilo robe (vuna, vosak, kože) u vrijednosti oko 2 milijuna dukata, dok još od kraja XV. stoljeća (s prekidima) Dubrovačka Republika plaća Turskom Carstvu tribut od ustaljenih 12.500 dukata. Nakon francuske uprave (1806/8.-1814/5.), tijekom austrijske uprave (1814./15.-1918.) zamijetne su naznake pomorstva ograničenog centralističkim težnjama Austrijskog Carstva i u tom smislu otežavajućeg nepostojanja vlastite hrvatske države. U tom razdoblju djeluje Pelješko pomorsko društvo iz Orebića (1865.-1891.) i Dubrovačko pomorsko društvo (1869.-1888.), a u Dubrovniku se također osnivaju parobrodarska društva "Unione" (1890.), "Naprijed" (1894.), parobrodarske zadruge "Balkan" (1897.) i "Zora" (1901.), te "Obalna paroplovidba" (1908.) i "Ivo Račić i drugovi" (1901.) sa sjedištem u Cavtatu. Rascjepom skupine brodovlasnika u parobrodarskoj zajednici "Unione" 1907. nastaje "Slobodna plovidba Ivo Račić" čije je sjedište bilo u Trstu (1909.), koja kasnije mijenja naziv u Atlantska plovidba "Ivo Račić" (1922.), a kao Atlantska plovidba (1955.) djeluje i danas.

Đivo Bašić

## Shipping in Dubrovnik in the Period between 12<sup>th</sup> and Early 20<sup>th</sup> Century

### Summary

It was in 1181 that Dubrovnik was first mentioned as a community, and around 1430 as the Republic. The St. Blasius (Sv. Vlaho) flag was mentioned in the Statute of Dubrovnik (1272) and the presence of Dubrovnik both on land and at sea in the course of centuries has clearly symbolized the tradition of freedom. There were significant treaties concluded between Dubrovnik and some communities abroad (mostly on the Italic peninsula) in 12<sup>th</sup> and 13<sup>th</sup> centuries. Owing to its highly advanced legislation, the city state was elevated to the level of outstanding centres of the western world in economic terms. In 1416, slave trade was abolished in Dubrovnik. In 1312, Dubrovnik introduced supervision of the maximum loadline, which was subsequently followed by a separate law in 1361. The oldest marine insurance contract in Dubrovnik was recorded in 1395, and the marine insurance law of Dubrovnik (*Ordo super assecuratoribus*, 1568) is the oldest in the world. The term 'Argosy', mentioned in William Shakespeare's 'The Merchant of Venice' and 'The Taming of the Shrew', denotes a ship of Dubrovnik (from Italian *Ragusea*, i.e. *una (nave) Ragusea*). In the second half of 16<sup>th</sup> century, there used to be 50-60 consular bodies maintained by the Republic of Dubrovnik all over the Mediterranean and in the wider area, and in the second half of 18<sup>th</sup> century there were 80-90 of them. Dubrovnik came under the French rule on 27<sup>th</sup> May 1806 and on 31<sup>st</sup> January 1808 the Republic of Dubrovnik was dissolved, as subsequently confirmed both *de facto* and *de iure* at the Congress of Vienna 1814/1815. During the second Austrian rule (1814/1815 – 1918), shipping in general was sluggish in Dalmatia for lack of independence and for outflow of Croatian natural and national resources to Vienna, whereas a comparative study of other communities points to significant presence of Croatian seafarers within the Austrian Empire and the Austro-Hungarian monarchy (1867) respectively. However, original attempts for sooner establishment of a shipping firm in Dubrovnik were frustrated by inadequate funds.

**Key words:** shipping, seafarers, ship, Dubrovnik, the Republic of Dubrovnik, Barcelona, rule

## Marineria Ragusea dal secolo XII all'inizio del secolo XX

### Sommario

Di Ragusa (Dubrovnik) si ha notizia come municipio, poi comune nel 1181 e come repubblica intorno all'anno 1430. Nello Statuto raguseo del 1272 si fa menzione dello stendardo di San Biagio (Sv. Vlah) e la sua presenza in mare e terraferma nel corso dei secoli è un simbolo di tradizione libertaria.

Di particolare significato sono i contratti stipulati da Ragusa (Dubrovnik) nei sec. XII e XII con città straniere (prevalentemente della penisola italiana). Leggi e norme molto avanzate per quel tempo collocano la Città-Repubblica nel novero dei principali centri economici del mondo occidentale. Nel 1416 Ragusa abroga la tratta degli schiavi. Già dal 1312 a Ragusa si effettua il controllo della linea di massimo carico delle navi e ciò diventa legge a partire dal 1361. Il più antico contratto di assicurazione marittima è registrato a Ragusa nel 1395 e la legge marittima sulla assicurazione (*Ordo super assecuratoribus*, 1568) risulta essere la più antica al mondo. William Shakespeare nelle sue opere teatrali *Il mercante di Venezia* ("The Merchant of Venice") e *La bisbetica domata* ("The Taming of the Shrew") usa il termine "argosy" che deriva da *ragusea*, cioè da (*nave*) *ragusea*. Nella seconda metà del sec. XVI la Repubblica Ragusea contava circa 50-60 consolati sparsi per il Mediterraneo ed oltre e nella seconda metà del sec. XVIII il numero dei consolati ammontavano a 80-90.

I Francesi entrano a Ragusa nel maggio 1806 e la Repubblica viene dichiarata decaduta il 31 gennaio 1808, e la cessazione confermata *de facto et de jure* dal Congresso di Vienna nel 1814/1815.

Durante la lunga amministrazione austriaca (1814/15-1918) le attività marinare in Dalmazia ristagnano a causa della mancanza di indipendenza e del deflusso delle risorse naturali e nazionali verso Vienna. In questo periodo tuttavia è da registrare un massiccio arruolamento di marittimi croati nella marina dell'impero austriaco e poi, dal 1867, della monarchia austroungarica.

Un primo tentativo di fondare una compagnia di navigazione a Ragusa nel 1859 non ebbe successo per carenza di capitale iniziale.

**Parole chiave:** marineria, marittimi, nave, Ragusa, Repubblica Ragusea, Barcellona, amministrazione