

Sveučilište J.J. Strossmayera u Osijeku

Filozofski fakultet

Diplomski studij
Engleski jezik i književnost - Povijest

Boris Hartman

Brodarstvo Dubrovačke Republike od 13. do 16. stoljeća

Diplomski rad

Mentor: prof.dr.sc., Stjepan Sršan

Osijek, 2013.

SAŽETAK

Geografski položaj grada utvrde otvorenog prema moru odredio mu je posebnu ulogu u razvoju pomorstva. Njegov pomorski značaj rastao je kroz stoljeća, a svoj najveći vrhunac dostiže u 15. i 16. stoljeću. Od 1205. - 1358. godine pod mletačkim je vrhovništvom. U tom razdoblju, ipak, bilježi se kontinuirani napredak dubrovačke komune te razvoj pomorstva i trgovine. U tom je razdoblju kodificiran Dubrovački Statut (1272.), u kojem je sedma knjiga posvećena pomorstvu. Prekretnica u razvoju grada nastupa u drugoj polovici 14. stoljeća, nakon Zadarskog mira, kada Dubrovnik izrasta u važno pomorsko-trgovačko središte. Od tog perioda jačaju i veze s ostalim hrvatskim primorskim krajevima, kao i sa udaljenim zemljama Mediterana pa sve do Atlantika. Dubrovnik tako postaje i grad koji sve više gradi brodove, ali i koji kupuje u drugim brodograđevnim središtima, za izvan jadransku plovidbu. Pomorski život i trgovina Dubrovnika bilježe veliki uspon tijekom 15. i 16. stoljeća, a gradska luka postaje glavno pristanište na udaljenim putovanjima drugih zemalja, uglavnom dubrovačkih saveznika. Iako su ostali u stalnom podređenom položaju prema Turskoj, to ih nije spriječilo da postanu jadranskim divom. Diplomacija Republike odigrala je značajnu ulogu u manevrima spram Turske i Španjolske, a uz to Dubrovnik uživa i podršku Pape. Stoga i ne čudi kako je Dubrovnik uvršten među vodeće svjetske brodograđevne sile, a s trgovačkom mornaricom među prve u svijetu. Tijekom tih zlatnih godina dubrovačkog pomorstva, brojke govore same za sebe: 180 brodova sa oko 36 000 kola nosivosti (približno 56 810 tona), djeluje oko 250 kapetana i preko 5 000 mornara. Do opadanja dubrovačke moći dolazi već u ranim godinama 17. stoljeća kada ih pogađa teška ekonomska kriza, prebacivanje pomorskih putova na Atlantik i konkurencija atlantskih trgovačkih mornarica.

Ključne riječi: Dubrovačka Republika, pomorstvo, brodogradnja, trgovina

Sadržaj

1. Uvod.....	4
2. Razvoj dubrovačkog pomorstva kroz stoljeća.....	5 - 11
3. Izgradnja luke i brodogradnja.....	12 - 15
4. Brodarstvo.....	16 - 17
4.1. Dubrovački brodovi.....	18
4.1.1. Barka.....	19
4.1.2. Koka.....	19 - 21
4.1.3. Karaka – karakun.....	21 - 22
4.1.4. Galijun.....	22 - 23
4.1.5. Nava.....	23 - 24
4.1.6. Argosy.....	24 - 25
5. Pomorska trgovina.....	26 - 27
5.1. Trgovina sa susjedima i ostalim prekomorskim zemljama	27 - 29
6. Zakonske odredbe vezane uz pomorstvo.....	30
6.1. Dubrovački Statut.....	30 - 31
6.2. Zakonske odredbe.....	31 - 32
6.3. Pomorsko osiguranje i financije.....	33
7. Konzularna služba i brodska posada.....	34 - 37
8. Zaključak.....	38
9. Literatura.....	39

1. Uvod

Dubrovačka Republika, kao jedan povijesni fenomen kroz nekoliko stoljeća, uistinu služi kao pravi primjer uspjeha i predanosti radu. Počevši gotovo od ničega, uspjeli su izgraditi svoj identitet po cijelome svijetu. Vješta diplomacija koju su vodili sa svima, omogućila im je pomorsko i trgovinsko širenje. Iako su bili pod mletačkom vlasti gotovo sto pedeset godina, to ih nije uspjelo omesti u njihovom usponu i daljnjem napretku. Nakon osamostaljenja, uslijedile su najljepše godine dubrovačkog pomorstva. Dolazi do razvoja brodogradnje, trgovinska razmjena odvija se velikom brzinom te Dubrovnik izrasta u jedno važno trgovačko i gospodarsko središte istočno jadranske obale. Gradska luka, kasnije i Veliki arsenal, postat će glavno pristanište dubrovačkih brodova, ali i usputno odredište mnogih drugih na dalekim putovanjima. Svakako treba istaknuti vrsne dubrovačke brodograditelje koji su išli na rad po cijelome svijetu. Galije, karake, argosy, nave i brojni drugi, sve su to djela domaćih ljudi koji su ove brodove učinile prepoznatljivima na Mediteranu i Atlantiku. Za uspješnu trgovinu bilo je potrebno imati veliku količinu korisnih informacija, a dubrovački konzuli, smješteni u gotovo svim važnijim lukama, upravo su takve informacije i prikupljali. Kako bi jedan takav sustav kvalitetno funkcionirao, vlada je kodificirala Statut 1272. godine, koji je imao sve važne odredbe. Može se reći kako je Sedma knjiga Statuta bila sveto pismo pomoraca. Vrhunac dubrovačkog pomorstva dogodio se u 15. i 16. stoljeću. To je zlatno razdoblje dubrovačkog pomorstva u kojem je broj posade i brodovlja bio brojniji no ikad. Također, Dubrovčani su uspješno trgovali sa Španjolskom, Italijom, Turskom i Engleskom pa i šire. Do postupnog opadanja moći trgovačke mornarice Dubrovnika, uslijedit će u ranim godinama 17. stoljeća, kada konkurencija postaje brojnija, a novi pomorski putovi otvaraju brže poslovanje.

2. Razvoj dubrovačkog pomorstva kroz stoljeća

Na Dubrovnik u 13. stoljeću veliki utjecaj imali su gradovi na obalama Jadrana i Sredozemlja današnje Italije. Njihov se utjecaj mogao prenijeti jedino zahvaljujući dubrovačkim pomorcima, trgovcima i njihovim trgovačkim jedrenjacima. Dubrovački pomorci su u dubrovački kraj prenosili kulturna dostignuća iz talijanskih i drugih sredozemnih i europskih središta.

Zajedno s ostalim gradovima Jadranskog i Sredozemnog mora u 13. stoljeću, Dubrovnik se razvija u trgovačko, pomorsko-brodarsko, brodograditeljsko, prometnotranzitno i lučko međunarodno središte. Tada se Dubrovnik nalazio pod političkim suverenitetom moćne Venecije. Dubrovčane to ipak nije spriječilo u razvoju pomorske trgovine i brodarstva. Venecija nije uspjela spriječiti razvoj dubrovačke trgovine, pomorsko-trgovačkog tranzita i dubrovačkog brodograditeljskog i pomorsko-nautičkog brodarskog života. Koliko je Dubrovnik napredovao u 13. stoljeću najbolje nam svjedoče visoka dostignuća u kodifikaciji dubrovačkog zakonodavca, u kojima je pomorstvo dobilo moćnu pravnu zaštitu i sigurnost obavljanja domaćih i stranih trgovačkih i nautičko-lučkih komercijalnih poslova.¹

Brodograditeljska djelatnost primarni je temelj razvoju brodarstva i pomorske trgovine općenito. Ta je djelatnost imala golem utjecaj na sveukupni gospodarsko-društveni uspon dubrovačke države. Od sredine do kraja 13. stoljeća Dubrovčani su plovili i obavljali međunarodne brodarsko-komercijalne poslove s preko četrdeset brodova različitih tipova: banzono, galija, barka, tarida-tarita, barkozo, gančara, gondula, nava-navis, galjica i barkača. To su bili najpoznatiji sredozemni tipovi brodova.

Od 1250. godine pa do kraja stoljeća dubrovački pomorski trgovci, brodari, brodovlasnici, zapovjednici brodova i ostali dubrovački pomorci vrlo uspješno posluju u Carigradu, Aleksandriji, Traniu, Veneciji, Anconi, Baru, Splitu, Senju, Istri, Monopoli, Zadru, Fermu, Barletti, u lukama Albanije, Grčke, Tunisu, Kotoru, Napulju, itd. Najvažniji dubrovački brodovi bili su oni koji su obavljali međunarodne jadranske i izvanjadranske plovidbe, a to su: kondure, galije, taride-tarite, barkozi, koke i kokine, nave-navis, brigantini i barke. U 13. stoljeću u Dubrovniku su brodarstvo, brodogradnja i pomorska trgovina najvažniji čimbenici ekonomske moći.²

¹ Bernard Stulli, *Povijest Dubrovačke Republike*, Arhiv Hrvatske, Zagreb 1989., str. 81.-83.

² Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1997. str. 19.-20.

Iako je 14. stoljeće doba velikih sukoba i ratova na Balkanu, u Italiji, Francuskoj, Engleskoj, Španjolskoj i drugdje, te iako je u tom stoljeću harala "crna kuga" i vladala nestašica živežnih namirnica, poljodjelstvo i robna proizvodnja postigle su veliki napredak. To je doba kada Italija svoje prvenstvo u svjetskoj privredi zahvaljuje trgovini, novim institutima trgovačkog prava, odličnoj trgovačkoj organizaciji te svome brodarstvu i pomorstvu. Italija je središte mediteranske civilizacije i kulture. Gospodarski, društveno-politički i državno sigurno organizirani Dubrovnik njezin je prvi istočni i najbolji komercijalni partner. Prijateljski i dobri poslovni odnosi između Dubrovnika i mnogih talijanskih gradova dovode do ekonomskih, pomorsko-trgovačkih i kulturnih zbližavanja. Jedino je suparništvo Dubrovnika i Venecije katkada ometalo mirniji i uspješniji razvoj odnosa jadranskih susjeda. Najistaknutije mjesto u jadranskim prijateljskim i odličnim poslovnim odnosima zauzimaju ankonsko-markidansko-dubrovačke veze. Ujedinjeni u zajedničkoj borbi (zbog mletačke konkurencije) za opstanak na zajedničkom jadranskom pomorsko-trgovačkom prostoru, Dubrovnik i Ancona više su od 600 godina uzajamno podržavali pomorsko-nautičke, trgovačke, brodarske te kulturne veze i odnose.

Dalmatinski gradovi u 14. stoljeću središta su tranzitno-posredničke trgovine. Tranzitno-posrednička trgovina sputava intenzivniji razvoj gradskog obrta. Slično se događalo i u Dubrovniku. Samo oni obrti koji su tijesno vezani za razvoj brodogradnje i brodarstva, odnosno pomorstva, mogli su se uspješnije razvijati, povlašteni i od dubrovačkih vlasti subvencionirani.³

Važna prijelomnica je bio Zadarski mir 1358. kojim je postignuto oslobođenje od mletačkog pokroviteljstva, što nije trajno uspjelo ostalim dalmatinskim gradovima (Dalmacija s otocima došla je 1420. pod vlast Venecije). Zadarskim mirom 1358. godine Venecija se odrekla istočne jadranske obale. Time je Dubrovnik pod pokroviteljstvom Ugarsko-hrvatskog Kraljevstva ušao u vrlo važno diplomatsko-političko i pomorsko-trgovačko razdoblje. Dubrovački brodovi bili su pod državnom zastavom Dubrovačke Republike s likom Svetoga Vlaha (naslikan na bijelom polju), ali nakon 1358. godine dubrovački brodovi su morali nositi ugarsko-hrvatsku zastavu. To se posebno odnosilo na dubrovačke ratne brodove, kada bi prema zaključenom državnom ugovoru dubrovačke ratne galije bile u službi Ugarsko-Hrvatskog Kraljevstva.⁴

³ J. Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*, str. 21.-22.

⁴ Robin Harris, *Povijest Dubrovnika*, Golden marketing - Tehnička knjiga, 2006., str. 53.-54.

U 14. stoljeću sklopljeno je nekoliko međugradskih i međudržavnih ugovora između Dubrovnika i različitih gradova i država na Jadranu, Balkanu i drugdje. U 14. stoljeću Dubrovčani uspostavljaju korisne veze s Carigradom. U 14. stoljeću proširuju se dubrovački konzulati i konzularna predstavništva na Balkanu i po lukama Sredozemlja. Vrlo važnu ulogu u pomorstvu i trgovačkom poslovanju imala su trgovačka društva samih Dubrovčana, zatim trgovačka društva Dubrovčana s Mlečanima, Kotoranima i drugim stranim državljanima. U ta društva osim velikih novčanih sredstava bili su uloženi i dubrovački brodovi. Prema podacima od godine 1302. do 1350. u neka dubrovačka trgovačka društva bilo je uloženo više od 2 000 000 perpera.

Dubrovnik je postao zapaženo središte i u proizvodnji oružja. Opskrbljivao je Hrvatsku, Ugarsku, Bosnu i Srbiju. Ipak, dubrovačka proizvodnja oružja u 14. stoljeću bila je prije svega namijenjena obrani dubrovačke države. To pridonosi zaštiti i sigurnosti u brodskom, lučkom i trgovačkom poslovanju u dubrovačkim lukama i plovidbama. Takvom usponu dubrovačkog oružarskog obrta pridonijela je vrlo razvijena trgovačka i državna ratna mornarica kojoj je trebalo mnogo raznovrsnog oružja za brodove (ratne, a još više za trgovačke), za obranu svojih luka i pristaništa i za pomorske oružane pothvate.

Od svih hrvatskih istočnojadranskih komuna jedino je Dubrovnik u 14. stoljeću pomorska "ratna sila". Dubrovački ratni brodovi uspješno operiraju i poduzimaju pomorske ratne pothvate izvan svojih teritorijalnih voda po cijelom Jadranskom moru. Nikada prije i nikada poslije Dubrovčani nisu imali u međunarodnim okvirima tako djelotvornu, iako manju, ratnu mornaricu, koja čak napada i mletačke galije i druge naoružane brodove i brodove francuskih vitezova izvan dubrovačkih teritorijalnih voda.

Od sredine 13. do sredine 14. stoljeća sredozemno pomorstvo zahvatilo je više tehničkih inovacija. U prvom redu usavršava se kompas (busola), sastavljaju se nautičke karte (portolani), priređuje se nešto slično tablicama za navigaciju. U to vrijeme uvodi se i novi tip plovnog objekta, nazvan *koka*. Na brodovima mediteranskog područja uvodi se vatreno oružje, a tu novinu u 14. stoljeću prihvaćaju i Dubrovčani.

Dubrovnik je u 14. stoljeću veletrgovački i velelučki grad vlastitom trgovačkom organizacijom svojih proizvoda i posredničkom tranzitnom trgovinom između Istoka i Zapada. Da Dubrovnik nije imao tako dobro organiziranu luku i potpunu lučku službu, a posebno da nije imao dobro brodogradnju, ne bi se mogla uspješno razvijati ni dubrovačka kopnena trgovina. Pomorstvo, brodarstvo i lučka djelatnost bili su prijeko potrebni za tranzitnu trgovinu koja je išla preko dubrovačkih luka. Dubrovački brodovi najviše su plovili

u takozvanoj "slobodnoj" trgovini, tj. prevozili su tuđe terete između stranih luka, jer im je ona donosila najviše dobiti.⁵

U razdoblju 15. i 16. stoljeća Dubrovačka je Republika u znaku sve uspješnije emancipacije, teritorijalne ekspanzije i postojanog trenda gospodarskog prosperiteta. Upravo tijekom ta dva stoljeća Dubrovnik će postići najuspješniji i najveći gospodarski uspon u svojoj povijesti, značajno će se afirmirati kao državni subjekt u međunarodnim odnosima. Takav razvitak predstavlja to značajniji fenomen što je ostvaren u posve nepovoljnim vanjskopolitičkim prilikama na balkanskom i mediteranskom prostoru. Glavna obilježja takvim prilikama davale su: mletačka ekspanzija duž istočne jadranske obale i težnja Venecije za dominacijom na Jadranu, te istovremeno stalno napredovanje turskih osvajača. Izvanrednom vještinom svoje diplomacije, vrlo opsežnim uslugama dubrovačkog brodovlja u trgovačkim i ratnim potrebama Španjolske, diplomatsko-obavještajnim uslugama i zapadnim silama i Turskoj, uspješno je djelovao taj sustav višestrane zaštite Republike, pogotovo protiv glavnih opasnosti što su joj prijetile od Venecije i Turske.

Održavanju dubrovačke slobode i samostalnosti pridonosila je sve veća i efikasnija gospodarska snaga tijekom 15. i 16. stoljeća. Takva snaga temeljila se na trgovini solju sa zemljama u balkanskom zaleđu te pomorsko-trgovačkom ekspanzijom, a uz to i posredničkom prekomorskom trgovinom rudarskim proizvodima Bosne i Srbije te vrlo uspješnom dubrovačkom manufakturom suknarske proizvodnje.⁶

U 15. stoljeću dubrovačka trgovačka mornarica sve više jača, dok mletačka mornarica slabi. O tome najbolje svjedoči mletački zapis iz 1485. godine: „Otprije nekoliko godina mletačko brodovlje mnogo je oslabilo i svakoga dana sve više slabi. Glavni uzrok tome jest množenje stranih brodova, a osobito dubrovačkih jer Dubrovčani, premda imaju velik broj brodova, i nadalje ih mnogo grade zbog različitih pogodnosti što se tiče drva, željeza i mornara, a to nama donosi veliku štetu i razlog je propadanju našega grada“.

Dok je u prijašnjim stoljećima glavnu riječ u pomorstvu i brodarstvu imala ponajviše dubrovačka vlastela, u 15. stoljeću njima se pridružuju i članovi mnogih građanskih i pučkih obitelji. Tadašnji veći brodovi mogli su prevoziti 140 do 400 tona tereta.

Dosad se još nije utvrdio sveukupni broj jedinica i veličina dubrovačke mornarice u 15. stoljeću. Može se pretpostaviti da je od početka do sredine 15. stoljeća trgovačkih brodova izvanjadranske trgovine bilo oko stotinjak, a jednako toliko bilo je i brodova jadranske plovidbe. U to je doba svjetskim morima dominirala karavela, a na pomorskoj pozornici se

⁵ J. Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*, str. 38.

⁶ Bernard Stulli, *Studije iz povijesti Dubrovnika*, Konzor, Zagreb, 2001., str.15.

pojavljuju i karake. Dubrovčani se uspješno koriste karakama, osobito onim velikima – karakunima.

U 15. stoljeću Dubrovnik je stvorio temelj snazi svoje mornarice. To je bio početak velikog uspona trgovačke mornarice, brodarstva i pomorskog gospodarstva Dubrovačke Republike, koja će u 16. stoljeću doživiti gospodarski vrhunac. U 16. stoljeću dubrovačka će mornarica biti svrstana među najistaknutije trgovačke pomorske sile.

Velika geografska otkrića, stvaranje i otvaranje novih svjetskih tržišta u 16. stoljeću, postanak i procavat svjetske pomorske trgovine uzrok su jačanja proizvodnih snaga u zapadnoeuropskim zemljama, koje na nova tržišta plasiraju svoje nove proizvode. Ta trgovačka revolucija uzrokovala je mnogo promjena u pomorstvu i međunarodnom brodarstvu. Ponajprije, pomorska se trgovina prenosi sa Sredozemlja na Atlantski ocean i ubrzo će trgovačkim velesilama postati zemlje na zapadnim obalama Europe. Dubrovnik se nalazio na međi Istoka i Zapada, te je Dubrovačka Republika znala iskoristiti novonastale prilike, a posebno one u istočnom Sredozemlju. Tako primjerice od 1535. do 1540. godine Dubrovčani stječu prednost u međunarodnoj plovidbi i trgovini u istočnome Mediteranu i u nekim lukama sjeverne Afrike. U 16. stoljeću Dubrovčani, još više nego u prethodnom, preuzimaju posredničku trgovinu između zemalja svoga balkanskog zaleđa i zapadne Europe. Istodobno dubrovački brodovi obavljaju veliki dio opće mediteranske pomorske trgovine (posve neovisni od položaja svoje matične luke). To je stoljeće u kojem dubrovačko pomorsko gospodarstvo doživljava svoj najveći uspon. Zahvaljujući razvijenoj pomorskoj trgovini i međunarodnom brodarstvu dubrovačka je brodogradnja bila visoko cjenjena u svijetu.

Šesnaesto je stoljeće doba karaka (karakuna) i galijuna. U izgradnji i upotrebi trgovačkih (i ratnih, ali pod španjolskom zastavom) galijuna Dubrovčani su u to doba bili prvi u pomorskom svijetu (Dubrovčani su galijune gradili i u španjolskim brodogradilištima). U dubrovačkom kraju sredinom 16. stoljeća bilo je više od 250 kapetana. Zapovjednik trgovačkog jedrenjaka, pomorski kapetan, bio je najkvalificiranija i najodgovornija osoba u brodskoj momčadi. Tada je u Republici bilo 4000-5000 pomoraca. Od 1570. do 1585. godine dubrovačka je država imala malo manje od 200 trgovačkih jedrenjaka izvanjadranske plovidbe, ukupne nosivosti oko 66000 tona.⁷

Kako bismo bolje spoznali veličinu dubrovačke trgovačke flote u 16. stoljeću, usporedit ćemo je s trgovačkim flotama velikih sredozemnih zemalja. Mletačka Republika

⁷ Dubrovnik, *Pomorska enciklopedija.2: Ch-Hy*, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1975.,str.263.

imala je 1567. godine trgovačku flotu nosivosti 33 000 tona. Od 1556. do 1558. godine Genova je raspolagala flotom nosivosti 28 000 tona, dok je najveće francusko pomorsko središte, Marseille, imao samo 4 000 tona nosivosti.⁸

Procjenjuje se da je oko 1540. godine sačinjavala oko 130 brodova ukupne nosivosti oko 15 000 kola, a sedamdesetih godina 16. stoljeća, za najvećeg uspona, da je brojila oko 180 brodova, nosivosti oko 36 000 kola, ukupne vrijednosti oko 700 000 dukata. Sigurniji podatci iz 1599. godine iskazuju oko 23 720 kola nosivosti dubrovačkog brodovlja. Republika raspolaže s eoko 100 majstora brodograditelja, a na samom otoku Lopudu 33 (1530. godine). U svemu, golem pomorski potencijal kojim je ostvarena epoha najveće gospodarske snage Dubrovačke Republike.

Pomorsko-trgovačka ekspanzija Dubrovačke Republike, osobito tijekom 16. stoljeća, širi se svim mediteranskim prostranstvima: od crnomorskih luka, preko cijelog istočnog i zapadnog Sredozemlja, pa dalje Atlantikom do Anversa i do engleskih luka. Opseg ekspanzije iskazuje i širenje mreže dubrovačkih konzulata: od 20 oko 1500. godine narastao je njihov broj na 50 u drugoj polovini 16. stoljeća.

Mali dio sveukupne pomorske trgovine odvija se tranzitno kroz dubrovačku luku. Glavni dio, kojim se akumuliraju glavna bogatstva, odvija se u poslovanju među raznim stranim lukama. To je pomorsko-trgovačko poduzetništvo na relacijama kao što su: Varna-Venecija, Aleksandrija-Messina, Alepo-Napulj, Messina-Marseilles, Carigrad-Sicilija, Negropont-Španjolska, Kreta-London itd. Takvim se poslovanjem među stranim lukama, a ne tranzitom kroz dubrovačku luku, tijekom 16. stoljeća izdašno iskorištava još postojeća mediteranska pomorsko-trgovačka konjunktura, a to potiče izgradnju velikih dubrovačkih trgovačkih brodova, koji sačinjavaju glavni dio moćne dubrovačke trgovačke mornarice 16. stoljeća, taj najvažniji dio tadašnje gospodarske snage Dubrovačke Republike.

Prvo obilježje tadašnjoj dubrovačkoj pomorskoj ekspanziji daje značajna pomorska aktivnost Dubrovčana na zapadnom Mediteranu, posebno udio u pomorstvu i pomorskoj trgovini Španjolske. Ishodivši vrlo povoljne privilegije od Karla V. i Filipa II. postigli su izvrsne pogodnosti poslovanja u prostranoj domeni španjolske krune. Značajno je bilo sudjelovanje dubrovačkih brodova i u španjolskim ratnim pohodima na sjevernoafričku obalu, pri čemu je bilo i znatnih gubitaka: 18 brodova 1535. godine, 13-14 brodova 1541. godine, 6 brodova 1560. godine. Osjetnijih gubitaka bilo je i pri sudjelovanju u tzv. nepobjedivoj

⁸ J. Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*, str. 41.

armadi Filipa II protiv Engleske, u kojoj je Dubrovnik sudjelovao s 13 brodova. Dubrovčani su sudjelovali i u Lepantskoj bitki 1571. godine.

Tijesna suradnja sa Španjolskom potakla je brži prodor dubrovačke pomorske aktivnosti po svjetskim morima izvan Mediterana, pa i na pravcima "do Indija". Španjolska je zaštita pomagala Dubrovačkoj Republici i u njenu nastojanju da joj brodovi ne budu rekvirirani za potrebe protuturskog pomorskog ratovanja tijekom 16. stoljeća sa strane tzv. "svetih liga".⁹

Trgovačke veze s Azijom pridonijele su osnutku dubrovačke kolonije u Goi, koja je nazvana Sao Braz (Sveti Vlaho). Ta je trgovina potakla Dubrovčane da planiraju prikladniji put za azijske zemlje. Dubrovčani su osmislili plan za prokop kanala između Sredozemnog i Crvenog mora i već su bili sklopili pogodbu za kopanje (1510. godine), ali se taj naum nije ostvario.

U 16. stoljeću Dubrovačka je Republika imala snažnu trgovačku flotu. Smatra se da su Dubrovčani svojim preookeanskim trgovačkim jedrenjacima (kako onima pod dubrovačkom, tako i onima pod tuđom zastavom) bili tada treći u svijetu. Krajem 16., a posebno početkom 17. stoljeća dolazi do značajnih promjena u međunarodnoj pomorskoj trgovini. U Sredozemno i Jadransko more sve više prodiru francuski, engleski i nizozemski brodovi, što dovodi do slabljenja dubrovačke i mletačke trgovačke mornarice. Zbog toga se dubrovačka i mletačka mornarica povlače na plovidbe u istočnom Sredozemlju i na Jadranu, zbog čega u 17. stoljeću dolazi do zaoštavanja odnosa između Dubrovnika i Venecije.¹⁰

⁹ B. Stulli, *Studije iz povijesti Dubrovnika*, str. 33.-34.

¹⁰ J. Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*, str. 44.-45.

3. Izgradnja luke i brodogradnja

Dubrovačka je vlada naročitu pažnju posvećivala izgradnji luke. Nisu smjeli dopustiti da jedan istaknuti trgovački grad poput Dubrovnika ima nekvalitetno pristanište. S vremenom se poradilo i oko navigacijske zaštite luke, ali još se više brige vodilo oko strateške zaštite. Luka je bila zaštićena kulama, a zatvarana za zaštitu od neprijateljskih navala posebno konstruiranim lancem. Krajem 15.st. sagrađen je obrambeni valobran, a zasluge za to ima istaknuti dubrovački graditelj Paskoje Miličević. Danas je taj valobran poznat pod imenom Kaše, a štitio je luku od jakih morskih valova te u vojnom pogledu, zajedno sa obrambenim lancem. U 16.st. luka poprima oblik kakav stoji i danas. Ova trgovačka luka bila je ujedno i ratna luka. Na mjestu današnje Gradske kavane smjestio se Veliki arsenal u kojem su čuvane dubrovačke ratne galijske. Na mjestu današnjeg lučkog ureda bio je u 15.st. uređen takozvani mali arsenal za manje ratne brodove. U arsenalu se također čuvao pomorski i ratni materijal. Upravitelj arsenala bio je iz reda pučana, a nazivao se *admiral* i smatrao se uglednom ličnosti. Kada su ratni brodovi trebali isploviti, valjalo je izabrati zapovjednika, koji je biran iz redova vlastele.

Najstarije poznato dubrovačko brodogradilište bilo je u sjevernom dijelu gradske luke. Osim toga gradili su se brodovi i u ostalim dijelovima dubrovačkog teritorija, gdje je bilo stalnih brodogradilišta, ali i takvih mjesta gdje su se brodovi povremeno gradili. Godine 1525. osnovala je vlada veliko brodogradilište u Gružu i time ugasila ono u gradskoj luci.¹¹ Na gruškome brodogradilištu radilo je više brodograditeljskih poduzetnika. Ono je bilo privatno, ali od države privilegirano. Dubrovačka je vlada otada gradnju brodova na ostalim mjestima Republike negdje zabranjivala, negdje ograničavala, a negdje samo tolerirala ili izuzetno dopuštala, dok je gradnju brodova u Gružu favorizirala. Otada je zabranjivala ili ograničavala svojim podanicima gradnju brodova izvan Dubrovačke Republike, što je najviše pogodilo kraj obližnje Korčule. Majstori su u Republici bili većinom domaći ljudi, ali je na rad dolazilo i dosta Korčulana. Veći dio dubrovačke ratne mornarice građen je na dubrovačkom području, ali se nešto brodova gradilo izvan njega, i to - nakon 1525. posebno u Korčuli, gdje su se gradili manji i srednji brodovi - samo u granicama koje je dubrovačka vlada dopuštala i tolerirala. Kada se u Gružu nisu mogli graditi veliki brodovi, gradili su se osobito u Slanome i Suđurđu na Šipanu, a i na Lopudu.¹² U to vrijeme dubrovačka mornarica 1540. godine ima oko 130 brodova s približno 15.000 kola (oko 23.670 tona), a sedamdesetih godina istog

¹¹ Dubrovnik, *Pomorska enciklopedija 2:Ch-Hy*, str. 270.-271.

¹² Isto. str. 271.

stoljeća čak 180 brodova s oko 36.000 kola (cca. 56.810 tona), što je vrijedilo nevjerojatnih gotovo 700.000 zlatnih dukata.¹³

Dubrovački brodograditelji, s višestoljetnim iskustvom u gradnji galija i drugih ratnih brodova, bili su vrsni, stručni i cijenjeni i izvan Dubrovnika. Oni grade brodove u svojim arsenalima i za druge vladare, ili su išli na rad u inozemstvo graditi ratne brodove. Najčešće su odlazili u Tursku gdje su radili u Velikom arsenalu Carigrada.¹⁴

Iako često „posuđivani“ stranim brodogradilištima, Dubrovčani su u svako vrijeme bili svjesni svog narodnosnog bića, o čemu svjedoči pismo upućeno u Barcelonu 1446. u kojem se prosvjeduje protiv izjednačivanja u daćama s Talijanima, uz konstataciju da „Dubrovčani nijesu Talijani niti Italiji podložni, već pače, toliko i po svom jeziku koliko i po svojem položaju jesu Dalmatinci i pokrajini Dalmaciji podložni...“¹⁵

Malo se zna o nastanku dubrovačkog Velikog arsenala. Prirodno je pretpostaviti da je Veliki arsenal u Veneciji imao utjecaj na razvoj dubrovačkog arsenala, nakon što je Dubrovnik došao pod mletačku vlast 1205. prvi jasan dokaz ipak se pojavljuje mnogo kasnije, u Statutu iz 1272. tijekom četrnaestog stoljeća Veliki arsenal je poprimio svoj tradicionalni oblik – koji je ponovljen na istočnom pročelju današnje Gradske kavane. Arsenal sa svoja četiri međusobno povezana prostora za četiri broda 1345. je ojačan i zatvoren. Godine 1386. i 1387. sagrađeni su polukružno nadsvođeni prolazi kroz koje su plovili dubrovački ratni brodovi. Tijekom godina ti su prolazi prošireni da bi mogli primiti veće brodove. Isprva su se zatvarali paralelnim gredama, ali s daljnjim proširivanjem ta metoda zaštite pokazala se nedostatnom. Stoga su potkraj petnaestog stoljeća prolazi zazidani tankim zidom. Kad god bi se neki brod puštao u more ili povlačio nazad u Arsenal, ti zidovi morali su se srušiti i ponovno sagrađiti. Arsenal je 1525. proširen prema moru, da bi mogao prihvatiti veći ratni brod zvan *bastarda* koji je tada bio u izgradnji.

Cijeli kompleks je sigurno vrvio poput košnice. tu su se gradili i popravljali brodovi dubrovačke ratne flote. Od četrnaestog do šesnaestog stoljeća ti su ratni brodovi bili veliki i djelotvorni kao bilo koji drugi u ono vrijeme, štoviše, Veliki arsenal smatrao se najvažnijim na obalama istočnog Jadrana. Od sredine četrnaestog stoljeća Arsenal je bio pod upravom „kneza“, a kasnije je na čel bio admiral, koji je i stanovao na prvom katu te na taj način neprestano imao uvid u ono što se događa.

¹³ Mithad Kozličić, *Brodovlje Dubrovačke Republike*, Mogućnosti.- 40, Split, 1993., str. 178.

¹⁴ Antun Ničetić, *Galije tireme i bireme bile su tijekom više stoljeća ratni brodovi Dubrovnika*, Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU, Dubrovnik, 2002., str. 34.

¹⁵ M. Kozličić, *Brodovlje Dubrovačke Republike.*, str. 178.

Godine 1409. odlučeno je da se uz te zgrade napravi još jedna, koja je postala poznata kao Mali arsenal. Isprva se sastojala od samo jedne cijeline s prostorom za samo jednu brigantinu, ali 1412. dodani su prostori koji su mogli primiti još dva broda. Najjužnija od tih cijelina proširena je 1574. tako da je u njoj mogla biti sagrađena *galicija*.¹⁶

Ono što je za Dubrovačku Republiku bilo još važnije od izgradnje zgrada, bila je brodogradnja, u koju je vlada neprekidno ulagala. Brodogradnji se posvećivala velika briga, jer smatrali su je nužnom za uspjeh Dubrovnika kao pomorske trgovačke sile. Do kraja petnaestog stoljeća, glavno brodogradilište gledalo je na gradsku luku, no postalo je premaleno i zbog toga su dubrovački brodovi građeni u drugim, manjim brodogradilištima na Lopudu i Šipanu, te u Cavtatu, Slanom, Zatonu i drugdje. Vlada je čak ponekad morala dopustiti da se dubrovački brodovi grade izvan granica Republike, na Korčuli. No činila je to nerado.

Glavno dubrovačko brodogradilište (zvano škver) 1525. službeno je premješteno u Gruž, gdje je bilo dovoljno prostora na širenje i u čijoj su se prostranoj, dubokoj luci sve češće sidrili veliki brodovi. Škver je bio dugačak 150 metara i 55 metara širok. Svatko tko je želio sagrađiti brod izvan škvera, trebao je posebnu dozvolu. Godine 1569. , kada je mnogim brodograditeljima prijetila nezaposlenost, brodovlasnicima koji su gradili brod u stranim brodogradilištima nametnut je porez. Ukinut je kada su se poboljšale okolnosti, ali druge slične financijske kazne ponovno su uvedene 1589. i 1591.¹⁷ U sedamnaestom stoljeću, kada je vlada očajnički oživjeti brodogradnju kao način poticanja dubrovačke pomorske trgovine, dvoumila se hoće li brodograditeljima koji nemaju drugog izbora dopustiti da grade izvan Gruža, ili će ih novčano kazniti zbog toga. Naravno, nijedna od te dvije mogućnosti nije mogla oživjeti proizvodnju čija je budućnost ovisila o pomorskoj trgovini, a ta je bila u naglom padu.

Škver je bio tipično dubrovački kompromis – kombinacija javne kontrole i privatnog poduzetništva. Republika je dala zemljište na kojem se nalazilo brodogradilište, a admiral kojeg je imenovala država nadzirao je rad i osiguravao mir među radnicima. No brodograditelji su bili neovisni obrtnici i sklapali su ugovore s brodovlasnicima na čijim su brodovima radili. U šesnaestom stoljeću je bilo oko 100 brodograditelja koji su radili na području Republike, većina u Gružu, ali mnogo ih je bilo i na Lopudu. Bili su podijeljeni na dva obrta – stolare i one koji su brtvili (zване kalafati) – iako su imali zajedničku bratovštinu. Drvo za brodogradilište dolazilo je iz Hrvatskog primorja, Albanije i Italije; smola iz

¹⁶ R. Harris, *Povijest Dubrovnika*, str. 301.

¹⁷ Isto., str. 179.

Albanije; a metalni dijelovi iz dubrovačkih i talijanskih kovačnica. No, vještina brodogradnje bila je domaća i samo su rijetki obrtnici u brodogradilištu dolazili iz krajeva izvan Republike. Jedino kada se radilo o građenju malog broja dubrovačkih ratnih brodova, Republika se obraćala talijanskim majstorima brodograditeljima.

Dubrovački brodograditelji bili su veoma ugledni. Jedan komentator iz 1607. smatrao je Dubrovčane „najboljima i možda najvještijima“ graditeljima velikih brodova: jedino su Portugalci bili bolji. Drugi je 1614. izrazio isto mišljenje, zaključujući da se za izgradnju *nave* i galijuna najviše cijene „obrnici Dubrovnika, Portugala i Engleske“.

4. Brodarstvo

Određbe koje su se odnosile na dubrovačko brodarstvo zabilježene su već u sedmoj knjizi Dubrovačkog statuta iz 1272., a poslije su još dopunjavane. Neki od tih zahtjeva krajnje su detaljni, da ne kažemo teški. Statut je potanko naznačavao obveze brodske posade naspram vlasniku i kapetanu, ali obveze spomenutih spram posade.

U sastav brodske posade bili su uvršteni: vlasnik i zapovjdenik – patrun broda, brodski pisar, nokjer – brodovođa, kormilar i „mali“. Posada je morala slušati zapovjdenika i izvršiti cijelu plovidbu za koju je unajmljena. Brodovlasnik je morao plaćati mornare, brinuti se za oboljele te na svoj trošak otkupiti one koji bi pali u ropstvo. U Statutu su i prvi vjerodostojni podaci o arsenalu tzv. *Orsanu* u gradskoj luci. Služio je za gradnju i smještaj galijskih brodova, znači prije svega u vojne svrhe. Prema moru imao je velike presvođene otvore za spuštanje i izvlačenje galijskih brodova. Drugi arsenal izgrađen je u 14. stoljeću u Malom Stonu.¹⁸

Točno se navodi kakvu opremu moraju imati brodovi različite veličine, sve do broja potrebne užadi od konoplje, jedara i sidra. Očito praktičnija bila je odluka koja je kapetanu i posadi branila da napuste brod ili ga prodaju bez dopuštenja vlasnika ili njegovih predstavnika. Čini se da je takva neodgovornost bila realna. Vlada je 1511. izadala posebnu uredbu zbog skandala koji su nastajali kada bi cijela posada pobjegla s broda usred plovidbe. Otada se novčanoj kazni za te krivce dodavala i zatvorska kazna. Jednako su se oštro kažnjavale i krađe na brodovima.

Drugi oblik dubrovačke pomorske organizacije, koja je već postojala u vrijeme sastavljanja sedme knjige Dubrovačkog statuta, a koja je ostala tradicionalna značajka, bilo je odrediti dužnost i isplatiti posadu na svakoj plovidbi. Mornar je mogao poći na plovidbu *ad marinariciam*, to jest uz dogovorenu nadnicu; mogao je ploviti *ad partem*, dobivši dio profita zarađenog na toj plovidbi; ili je mogao biti član posebno osnovane, privremene trgovačke tvrtke – sporazuma znanog kao *entega*. U posljednjem slučaju, on i ostali članovi posade bili su nagrađeni jednim dijelom zarade ostvarene na toj plovidbi, a druga dva dijela pripala bi brodovlasniku i biznismenu koji je dao novac za kupnju tereta. Članovi posade smjeli su nadopuniti nadnicu prodajom svoje imovine koju bi odnijeli na brod, a to se zvalo *paraspodia*. Kontrola tih sporazuma, nadzor tereta i njegova prodaja u luci ili lukama u koje bi doplovili zahtijevali su nešto više od vještine upravljanja brodom. Stoga je dubrovački

¹⁸ Berislav Visković, *Zlatno doba dubrovačkog pomorstva*, Jadranska meteorologija.– 45, Split, 2000., str. 59.

zakon određivao da svaki brod nosivosti 600 ili više *modia* mora ukrcati službenika koji će voditi brodski dnevnik svih važnih podataka.¹⁹

Okvirno načelo dubrovačkog pomorskog razvoja tako je već vrlo rano postavljeno. Ali je tek završetkom mletačke vladavine Dubrovačka Republika bila u stanju potpuno razviti svoj pomorski potencijal. U 15. stoljeću dubrovačka flota je u velikoj mjeri ponovno sagrađena i povećana, a u 16.st. dosegla najveću tonažu. Nosivost dubrovačke trgovačke flote postojano je rasla u prvoj polovici šesnaestog stoljeća. Rastao je i broj velikih brodova. Na vrhuncu razvoja, tijekom 1560-tih i 1570-tih bilo je ukupno 180 brodova ukupne nosivosti 35.000 kara. (tal. *carro* = cca. 20 hektolitara žita) Najmanji od tih brodova (do 30 kara) bili su poznati pod nazivom *sagitta*, grip ili nekad marsiliana. To su bili brzi brodovi koji su se u toj regiji tradicionalno koristili za ribarenje, prijevoz putnika i – u rukama uskoka – za ratne svrhe. Bili su različite veličine i nazivlja, te opremljeni jedrima i veslima. Karavele su bile nešto veće. Još veći su bili brodovi zvani brigantini. Brodovi nosivosti veće od 100 kara bili su galijuni, nave, bertoni ili najčešće karake. Ti golemi jedrenjaci imali su tri do četiri jarbola, dvije ili tri palube, povišeno nadgrađe na pramcu i još više, djelomice izbačeno, nadgrađe na krmu, te su mogli nositi i do trideset topova. Broj članova posade također se povećao u šesnaestom stoljeću.

Na vrhuncu svojeg razvoja dubrovačka trgovačka flota vjerojatno je po tonaži bila jednaka mletačkoj. Dubrovčani su ulagali mnogo novca u svoje brodarstvo, koje je u to vrijeme bilo najvažniji element njihova gospodarstva. Procjenjuje se da je ukupna vrijednost dubrovačke trgovačke mornarice 1570-tih bila oko 700.000 dukata.²⁰ Prema podacima, tek je potkraj šesnaestog stoljeća nosivost flote počela padati, naročito kada se radilo o brodovima srednje tonaže. Uzroke tog opadanja valja tražiti u političkom i gospodarskom razvoju nad kojim Dubrovnik nije imao nadzor. U prilog tome ide i jačanje suparnika dubrovačkih trgovaca koji su postupno preuzimali kontrolu nad trgovinom.

Velika nepovoljna promjena za sredozemne zemlje bila je premještanje trgovačke dominacije na europske sile Sjevera i Zapada. Ta je promjena bila pojačana i unutarnjim prilikama u Dubrovniku. U dugoročnom smislu, slabljenje Republike značilo je smanjenje njezine gospodarske, a stoga i političke, važnosti kao moćne države u trgovački sve povezanijoj Europi. Ubrzan gospodarski napredak drugih država predstavlja glavno objašnjenje degradacije Dubrovačke Republike, sve do njezin konačnog pada koji će uslijediti početkom devetnaestog stoljeća.

¹⁹ R. Harris, *Povijest Dubrovnika*, str. 162.-163.

²⁰ Isto., str.163.

4.1. Dubrovački brodovi

Dubrovčani su već u 13. stoljeću ozakonili svoju trgovačku mornaricu izvanjadranske plovidbe, te plovidbu jadranskog i lokalnog značenja. Veličina broda (onih bez palube, s jednom ili više paluba) određivala se nosivošću izraženom u srednjovjekovnim mjerama: milijarima i spudima-modijima. Dubrovčani su svojim brodovima obavljali plovidbe po cijelom Jadranskom i Sredozemnom moru. Posebno su obavljali plovidbe u luke Moreje, Grčkog arhipelaga, u pristaništima Male Azije i u nekim lukama i pristaništima sjeverne Afrike.

Prije više od 700 godina dubrovački brod bio je opremljen jarbolima, oblicama-lantinama, na koje se razapinjalo nekoliko vrsti jedara: velom, artinom, teracol. Ti su brodovi, zatim, bili opremljeni kormilima, sidrima i brojnim različitim konopima, a posebno su istaknuta sidrena užad. Veći brodovi imali su i po jedan brodski čamac.

Najvažniji (za opstanak Dubrovnika) bili su oni dubrovački brodovi koji su obavljali brodarske i pomorsko-trgovačke zadatke u međunarodnoj jadranskoj i izvajadranskoj trgovini u 14. stoljeću, a to su: kondure, galije, taride-tarite, barkuzi, koke i kokine, nave, brigantini i velike barke.²¹

U svim dubrovačkim brodogradilištima te u nekim stranim – Veneciji, Anconi, Neretvi i Ulcinju, u 14. je stoljeću za Republiku izgrađeno više od 200 brodova.²²

²¹ J. Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*, str. 28.-29.

²² B. Visković, *Zlatno doba dubrovačkog pomorstva*, str. 62.

4.1.1. Barka

Barka je bila mali jedrenjak na vesla koji se za bezvjetrice pokretao s dva do šest vesala. Barka je mogla nakrcati 5-20 tona težine tereta. Obično je imala samo jedan jarbol. Od 14. stoljeća Dubrovačka Republika imala je tih malih brodova u svakom svom naseljenom primorskom mjestu, a poluotok Pelješac i dubrovački otoci imali su najviše barki. Barki je bilo više nego svih drugih tipova dubrovačkih brodova.

Iako je barka bila najmanji tip teretno-trgovačkog broda, ona nije obavljala samo plovidbene pomorsko trgovačke zadatke u teritorijalnim vodama dubrovačke države, već je plovila i izvan domaćih voda.²³



Slika 1. Dubrovačka barka

4.1.2. Koka

Od sredine 14. stoljeća najpoznatiji mediteranski brodovi veći od sto tona bili su tipa takozvane *koke*. To je novi brod s jedrima četverokutnog oblika. U drugoj polovici 14. stoljeća koka je bila najbolji trgovački brod, najfunkcionalniji veći trgovački jedrenjak na Sredozemnom moru. Ona je imala najbolje tada moguće nautičko-manevarske sposobnosti, zapošljavajući najmanji broj članova brodske momčadi. Upotreba jedinstvenog novog (jednog) kormila i četverokutnih jedara razapetih na križevima učinilo je od koke najjednostavnije, najpraktičnije sredstvo za prijevoz putnika te finih, rasutih, teških i masovnih tereta.²⁴

U 14. i 15. stoljeću dubrovačke koke plovile su po istočnom bazenu Sredozemnog mora i zalazile su u mnoge luke Sjeverne Afrike. Neke dubrovačke koke imale su desetak do dvadesetak članova brodske posade, a imale su po 2 jarbola opremljena križnim jedrima.

²³ Josip Luetić, *Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke*, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1984., str. 195.-196.

²⁴ J. Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*, str. 26.

Dubrovačke koke imale su veliki i mali čamac, po četiri sidra, različite konope itd. Bilo ih je od preko stotinjak kara veličine.²⁵

Prva koka gradi se za brodara iz Dubrovnika u Anconi 1327. godine. Kao prvi dubrovački brodograditelji koke u arhivskim dokumentima zabilježeni su Nikša Rossi te braća Maroje i Tomo Bogdanović.²⁶

U ovom razdoblju spominju se i dubrovački brodovi tipa *kokina*. Kokine su u opremi broda slične kokama, ali su bile manje. U 15. stoljeću obično su dubrovačke kokine nosile pedesetak kara tereta.²⁷

Stoga je koka tijekom 14. stoljeća najveći dubrovački brod s križnim jedrima i jednim kormilom, kakva je bila ona kojom je zapovijedao Nikola Branković. Nosila je 450 napolitanskih bačvi, što znači da je mogla ukrcati oko 200 tona tereta, a imala je čak 7 sidara, 7 konopa, 2 brodska čamca i posadu od 30 mornara. Njezin će zadatak biti trgovačka navigacija između jadranskih i sredozemnih luka.²⁸

Međutim, to je ujedno i kraj uporabe toga broda jer će svoju ulogu glavnoga trgovačkog broda Dubrovačke Republike u izvanjadranskoj plovidbi prepustiti karakama i galijunima. To nipošto ne znači da nije zauzimao važno mjesto u povijesti dubrovačkog brodarstva i brodogradnje. Dapače! Predstavljao je prijelaz s nava na karake, premda će se nave i dalje zasebno upotrebljavati. Dubrovčani se time ne zadovoljavaju. Kako pokazuje jedan od najstarijih prikaza Dubrovnika, onaj iz 1492. Godine, imala je puno kraće krmeno nadgrađe od istodobnih u Mlecima, te pogodnije oblikovanu pramčanu statvu. Osim toga, njezina pramčana statva nije bila povijena prema krmu već, naprotiv, u blagom luku usmjerena prema pramcu, čime se dobilo povoljniji oblik trupa. Uzmemo li u obzir i činjenicu da je ta dubrovačka koka imala tri jarbola, a mletačka čak četiri, nesumnjivo će se s velikom vjerojatnošću moći zaključiti da je naša koka imala bolja maritimna obilježja.

Naša se koka prema tome od mediteranskih i europskih razlikovala ne samo po boljim maritimnim osobinama nego i izgledom. Kod nje je i krmeno nadgrađe bilo izdignuto u kasar, pa se i vizualno mogla specificirati (to će brodograđevno rješenje u stanovitoj mjeri preuzeti naša karaka). Uz to duljinom od 23,5 m, širinom 5,8 m, visinom 2,7 metara na glavnom rebru i ovalnim trupom, bijaše solidan trgovački jedrenjak upotrebljiv u mediteranskoj prekomorskoj trgovini. Temeljem takvih obilježja s razlogom je nosila ime *dubrovačka koka*. No, kako smo rekli, ustupit će ih karaki, brodu koji je bio još bolji.

²⁵ J. Luetić, *Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke*, str. 197.

²⁶ Mithad Kozličić, *Hrvatsko brodogradstvo*, Književni krug, Split, Zagreb, 1993., str. 123.

²⁷ J. Luetić, *Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke*, str. 197.

²⁸ M. Kozličić, *Brodogradnja Dubrovačke Republike*, str. 181.



Slika 2. Dubrovačka koka

4.1.3. Karaka – karakun

Kako se trgovina sve više razvijala, Dubrovčanima su bili prijeko potrebni veći brodovi. Spas su pronašli u brodu zvanom karaka ili karakun. Tipovi jedrenjača zvanih karake, građeni na dubrovačkim brodogradilištima u razdoblju od 15. do 17. stoljeća, pripadaju najvećim trgovačkim brodovima na svijetu u to doba. To su bili teretni trgovački brodovi koji su mogli imati i do 30 topova u brodskom naoružanju radi obrane svog često skupocjenog tereta od gusara. Karakuni su bili veliki trgovački brodovi, veći od karake, ali istih kvaliteta i brodske opreme.

Karake su obično imale po tri jarbola. Ispod kosnika na pramcu je zvir, a brod takvih obilježja nosio je i do 40 topova radi zaštite posade i skupocjena tereta. Na palubi se nalazilo grotlo za granje tereta, a nad njim se na posebnim nosačima postavljao pomoćni čamac dug 5,4 i širok 1,8 metara. Trup je bio osnažen horizontalnim ojačanjima (*cente*), te bio izrađen od najkvalitetnijega drva. Zbog izvanredno kvalitetnoga materijala od kojeg su dubrovačke karake bile građene, kao i načina gradnje, a nesumnjivo i velike stručnosti hrvatskih pomoraca ukrcanih na njima, najčešće su trajale dva puta dulje od sličnih na Mediteranu i u Europi, što znači nerijetko i do 40 godina.²⁹

²⁹ M. Kozličić, *Brodovlje Dubrovačke Republike*, str. 182.



Slika 3. Dubrovačka karaka (karakun)

4.1.4. Galijun

Najbrojniji tipovi brodova kojima su Dubrovčani plovili u službi španjolske mornarice bili su galijuni. Dubrovčani su u 16. stoljeću bili najbolji brodograditelji velikih brodova, ponajprije galijuna, koje su gradili na vlastitim i tuđim brodogradilištima. Ponajviše su kupovali galijune u Veneciji. Tako nabavljene galije opremale bi se, naoružavale i održavale u arsenalima.³⁰

Galijun je u 16. i 17. stoljeću bio tip trgovačkog (naoružanog) jedrenjaka i tip ratnog broda. Španjolska mornarica često ga je upotrebljavala za svoje prekomorske pohode. Španjolci su galijunima prevozili skupocjene terete iz svojih prekomorskih posjeda. To je bio brod s tri ili četiri jarbola, s dvije do tri palube.

Naoružanje galijuna određivalo se prema veličini broda. Za svakih stotinu kara veličine broda imali su po dva topa, a ukupan broj posade galijuna veličine sto kara iznosio je oko 18 ljudi. Galijuni veličine 150-300 kara imali su 25-55 članova posade, a oni od 300-600 kara 40-75 članova posade. Naoružanje se sastojalo od težih topova (kolubrine i pedrijere) i od lakše artiljerije. Topovi su bili smješteni ispod i iznad glavne palube. Karakteristika je galijuna da je na bokovima imao vratašca za topovske cijevi.³¹

Galijun će uz karaku postati najznaменitiji dubrovački brod. Bio je manji od nje, a veći od karavele, što znači uporabljiv za preoceansku plovidbu. Najčuveniji su u svjetskoj povijesti bili dubrovački i španjolski. S obzirom na poznatu prisutnost Dubrovčana u španjolskoj mornarici, a preko njih i dubrovačkih brodova, najvjerojatniji je zaključak da su

³⁰ A. Ničetić, *Galije tireme i bireme bile su tijekom više stoljeća ratni brodovi Dubrovnika*, str. 36.

³¹ J. Luetić, *Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke*, str. 224.-225.

Dubrovčani utjecali na Španjolce koji su počeli graditi dubrovačku verziju tog broda. O tome zorno kazuje povijest ugledne dubrovačke obitelji Ohmučević. Već je Petar Ohmučević (umro 1599) promoviran u admirala španjolske mornarice, a poslije će tu čast ponijeti i Andrija koji će u španjolskoj službi biti od 1597, do svoje smrti 1654. Godine. Damjan će biti dubrovački admiral, a njegov sin Petar Damjan Ohmučević (umro 1692.), noseći imena svojih predaka s admiralskom časti (Petra – španjolskoga i oca Damjana – dubrovačkog), umjesto vojnopomorske karijere odlučit će se za znanstveni rad, pa unaprijediti računanje obujma tog tipa broda. Pri tome će opravdano kritizirati napuljski način, a to znači onaj vezan uz brodogradilište u kojem je Petar Ohmučević još u 16. stoljeću gradio svoje galijune za Španjolce i „gdje su bili dubrovački brodograditelji“.³²



Slika 4. Dubrovačka galija (galijun)

4.1.5. Nava

Na osnovi proučavanja arhivskih izvora moglo se zaključiti da je nava (ili *nav*) najveći (po nosivosti broda) i, s navigacijskog gledišta, najsigurniji tip jedrenjaka kojim su dubrovački pomorci od 15. do 19. stoljeća obavljali pomorsko-trgovačke zadatke ploveći svojim navama po Jadranskom i Sredozemnom moru kao i po Atlantskom oceanu i drugim svjetskim morima.

³² M. Kozličić, *Brodovlje Dubrovačke Republike*, str. 185.

Dubrovačke nave bile su opskrbljene mnogim nautičkim instrumentima i navigacijskim pomagalicama, kao što su: kompas, pjščani sat, brzinomjer, nautički portulani i navigacijske karte, jedan ili dva brončana zvona, brodske svjetiljke itd. Nave su obično imale salon ukrašen uljanim slikama, ogledalom, sagovima itd. Dubrovačke su nave bile naoružane s četiri do osam većih topova i više cijevi lakšeg vatrenog oružja.

Do 1605. godine u sastavu trgovačke mornarice dubrovačke države bile su ukupno 32 nave izvanjadranske plovidbe ukupne nosivosti 14 900 kara. Tadašnja najveća dubrovačka nava "La Madonna del Rosario e San Biagio" kapetana Ivana Zlatara imala je 900 kara nosivosti.³³



Slika 5. Dubrovačka nava

4.1.6. Argosy

Dubrovački brodovi bili su cijenjeni u lukama Velike Britanije, a to nam pokazuje i činjenica da su ih Englezi prozvali *argosy*. Naziv je nastao od romanskog imena Dubrovnik a Ragusa. Tako je *argosy* postao pojam kojim se imenovao veliki i vrlo dobro izgrađen jedrenjak. Potrebno je istaknuti da engleskom poznavanju i priznavanju dubrovačkih vrijednosti u pomorstvu nisu pridonijeli samo dubrovački pomorci već i brojni dubrovački trgovci i poslovni ljudi koji su, u prvoj polovici 16. stoljeća uspješno djelovali u Londonu.³⁴

³³ J. Luetić, *Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke*, str. 227.-229.

³⁴ Veselin Kostić, *Sličice iz života dubrovačkih trgovaca u Londonu u vrijeme kralja Henrya VIII.*, Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku.- 45, Dubrovnik 2006., str. 128-129.



Slika 6. Argosy

5. Pomorska trgovina

Dubrovnik se ubraja u najstarija i najznačajnija pomorsko-trgovačka središta na našoj obali. Pomorstvo i trgovina u njemu kroz razna stoljeća bili su više nego samo osnova gospodarske orijentacije, temelj egzistencije i prosperiteta. Njegov razvoj i značenje bili su uvjetovani povoljnim geografskim položajem i umjetnošću njegova stanovništva, odnosno posredničkom ulogom u trgovinskoj razmjeni između mediteranskih zemalja i prostranog kopnenog zaleđa.

Dubrovačko pomorstvo i trgovina počinju se razvijati već u dvanaestom stoljeću, a vrhunac će doživjeti u šesnaestom i sedamnaestom stoljeću. Stoljetna tradicija i iskustvo učinili su Dubrovčane odličnim pomorcima i vrsnim trgovcima, kako na kopnu tako i na moru još više. Njihove trgovačke kompanije i diplomatska predstavništva nalazili su se u svim većim središtima širokog kontinentalnog zaleđa i u svim većim mediteranskim lukama.³⁵ Brodovi njihove trgovačke mornarice plovili su po cijelom Mediteranu, prevozeći svakojaku vrstu robe iz zaleđa ili su dopremali robu iz mediteranskih luka za zaleđe. Procvat trgovinske razmjene bio im je zajamčen dugi niz godina. Iako je bilo mnoštvo gotovih proizvoda, dio robe prerađivao se u dubrovačkim obrtničkim i manufakturnim radionicama. Osim Mediterana, Dubrovčani su se angažirali i u prekomorskoj trgovinskoj razmjeni, što im je također donosilo velik dio prihoda.

Naravno, kopnena trgovina na Balkanu ne može se razdvojiti od pomorske trgovine s Europom. Naposljetku, ipak je dubrovačko vješto iskorištavanje vlastite uloge posrednika između Istoka i Zapada bilo temelj njegove trgovačke poduzetnosti. Vrijednost onoga što su dubrovački trgovci pribavili od Slavena i Turaka bila je znatno povećana dubrovačkom sposobnošću da robu odašilje brzo i djelotvorno iz vlastite luke i vlastitim brodovima. Isprva, međutim, glavna briga Dubrovčana bila je da morskim putem uvezu zalihe za vlastite potrebe – prije svega, žito.

Pošiljke žita bile su presudno važne za preživljavanje Dubrovnika; ali drugi podjednako važni brodski tereti – sirovine poput kože koje su se izvozile na Zapad i manufakturna roba, poput tkanina koje su se prevozile na Istok – bila su osnova njegova pomorskog uspjeha. A na tom temelju dubrovački brodovlasnici poslije su razvili širi posao prevoženja robe. Zajednički čimbenik, naravno, bila je vještina upravljanja brodovima, koje

³⁵ Dubrovnik, *Pomorska enciklopedija 2:Ch-Hy*, str. 263.

se ogledala u kvalitetnoj izradi dubrovačkih brodova, u sposobnostima kapetana i posade, te u brizi dubrovačke države i društva za pomorska pitanja.

5.1. Trgovina sa susjedima i ostalim prekomorskim zemljama

Iako pod mletačkim vrhovništvom, Dubrovnik postupno izrasta u važno pomorsko-trgovačko središte. Prevladava, doduše, trgovina kopnom, ali se neprekidno razvijaju i osnažuju pomorsko-trgovačke veze na Jadranu; uz postojeće ugovore iz 13. stoljeća, dubrovačka komuna sklopila je još šezdesetak takvih. Posebice jačaju veze sa Senjom, Zadrom, Šibenikom, Trogirom, Splitom, Korčulom, Kotorom, Barom i Dračem. Istodobno, izvanjadranska trgovina dopire do Sirije, Egipta i ostalih zemalja sjeverne Afrike, a dubrovački brodovi plove i u luke Moreje, vode Egeje i Male Azije.³⁶ Također su Dubrovčani mnogo plovili u Aleksandriju, gdje su uglavnom prevozili olovo, ulje i koralje, a dovozili nazad razne začine, kolonijalnu robu, lan, finiju kožu i dr. Godine 1510. su sklopili trgovački ugovor s egipatskim sultanom Abunasarom, a 1516. otvorili svoj konzulat u luci Aleksandriji – prvi u sjevernoafričkim zemljama. Istodobo je Dubrovnik vodio neprekidnu diplomatsku borbu kako bi izbjegao zaštitu francuske zastave na Levantu i istaknuo svoju nezavisnost u pomorskoj trgovini.

Dubrovačka trgovina s Engleskom u šesnaestom stoljeću pruža izvrstan primjer dubrovačkih trgovačkih metoda, a usto je sama po sebi bila gospodarski značajna. Dubrovčani su dolazili u engleske luke u četrnaestom i petnaestom stoljeću, iako samo kao članovi posade na mletačkim trgovačkim brodovima. Ali galijske koje su tražile puno radne snage, jer su se kretale na vesla, već su do kraja tog razdoblja uzimale pred bržim i većim jedrenjacima, koji su trebali manju posadu i imali su više prostora za teret. Stoga se od početka šesnaestog stoljeća mletačke „flandrijske galijske“, koje su obično pristajale u Engleskoj kupiti vunu, plovile sve manje. Čini se da je Dubrovnik iskoristio tu prigodu da počne trgovati s Engleskom. Poslovati s Dubrovnikom je također više odgovaralo engleskim gospodarskim interesima, jer za razliku od Mlečana, dubrovački trgovci su općenito bili više zainteresirani za kupovanje gotovih vunjenih tkanina, nego same vune. Do 1515. Dubrovčani su si osigurali čvrsto mjesto na engleskom tržištu, a otada sve do sredine stoljeća vjerojatno su izvozili više engleskih tkanina u istočno Sredozemlje nego svi talijanski trgovci zajedno.³⁷

³⁶ B. Visković, *Zlatno doba dubrovačkog pomorstva*, str. 59.

³⁷ R. Harris, *Povijest Dubrovnika*, str.169.

Sva roba koja se prevozila; vuna, tkanine, vino, maslinovo ulje, grožđice, vosak i ostalo, specifična je po tome što je sva stala na jedan brod. Te dubrovačke karake bile su tako velike, kakve nikad nisu viđene u engleskim lukama i ostavile su tako dubok dojam na promatrače da je skovana engleska riječ *argosy*, koja označava bilo koji veliki jedrenjak. Takav dubrovački brod imao bi nosivost 600 do 800 tona, a trebala mu je posada od samo 60 do 80 ljudi, u usporedbi s mletačkim flamanskim galijama i posadom od 200 mornara.

Trgovina je bila intenzivna i iznimno vrijedna, no od 1540-tih naglo je prekinuta zbog međunarodne politike. Dugi pomorski put od Dubrovnika do Engleske mogao je biti profitabilan jedino u uvjetima relativne sigurnosti. Ali rat između Engleske i Francuske u Engleskom kanalu, sjevernoafrički gusari u zapadnom Sredozemlju te borbe Španjolaca i Turaka uz dalmatinsku obalu učinili su plovidbu nemogućom. Premija osiguranja zbog toga naglo se povećala. Samo djelomice su uspjeli pokušaji da se veći dio trgovine usmjeri na kopnene putove preko Antwerpena ili Hamburga. Dapače, ta promjena lišila je Dubrovčane profita koji su njihovi brodovi ostvarivali prevoženjem robe. Kolonija Dubrovčana u Londonu, do sredine šesnaestog stoljeća gotovo da je nestala.

Kako sam ranije spomenuo da je Dubrovnik na svom vrhuncu tijekom 15. i 16.st., jasno je za očekivati da će u tom periodu proširiti svoju trgovinu na udaljena područja. Ono se proširilo na obale Atlantika, gdje dubrovački brodovi plove sve do Engleske. Zadugo se još nakon otkrića novoga pomorskog puta u Istočnu Indiju nije u 16.st. znatnije smanjila u trgovini indijskim mirodijama i ostalim azijskim proizvodima posrednička uloga luka Sirije i Egipta, u koje su zalazili dubrovački brodovi. Put u Indiju preko Levanta zadugo je još uspješno konkurirao putu oko Rta dobre nade. Portugalci nisu bili za svoje prevlasti u Indiji kadri istisnuti trgovinu starim kopneno-morskim putem niti steći tamo isključivi monopol nasuprot arapskim i mediteranskim trgovcima. Pomorska trgovina s Levantom, u kojoj znatno sudjeluju Dubrovčani, još je bila prilično jaka do kraja stoljeća. Ona je opala kad su Englezi i Nizozemci istisnuli Portugalce u Istočnoj Indiji te stvorili tamo svoj monopolistički položaj, prije svega zbog uvođenja kreditnog poslovanja. Otkrićem novih zemalja, Dubrovnik je zajedno sa ostatkom Europe, doživio teže ekonomsko poremećenje. U početku su uspjeli prebroditi novonastalu situaciju pa tako njegovo pomorstvo i trgovina ostaju jaki sve do sredine 17. stoljeća.³⁸

Dubrovački trgovci posluju i sa srednjom Italijom. Oni putuju u Italiju, a talijanski trgovci u Dubrovnik, odakle trguju sa turskim balkanskim zaleđem. Pri tome je dakako često

³⁸ Dubrovnik, *Pomorska enciklopedija.2.:Ch-Hy*, str. 267.

na dnevnom redu problem carine. Poznato je također da u Dubrovnik dolaze i trgovci iz Jakina i Firenze, usto Ferrare i Siene, koji u Dubrovnik najviše dovoze tkanine i svilu.³⁹

Pošto su Dubrovčani uvijek nastojali biti korak ispred svih u promišljanju, vlada odluči da je potrebno donijeti odredbe koje će ih osigurati od najbližih susjeda s kojima su uglavnom vršili trgovinsku razmjenu. Te su odredbe bile vrlo strogo i precizno uređene pa mjesta za propust gotovo i nije bilo. Neke od tih odredbi navest ću i ovdje:

Prvo. Svi brodovi koji jesu ili će stići u Jadransko more, tj. oni u Jakinu, Markama i na području Mletačke Republike, s iznimkom onih u primorju Napuljskog Kraljevstva, moraju doći odmah u Dubrovnik ili na teritorij Dubrovačke Republike, i nijedan od njih ne smije oputovati dalje bez izričita dopuštenja Vijeća umoljenih.

Drugo. Svi brodovi koji su dužni dopremiti sol u Dubrovnik, moraju to učiniti do kraja idućeg ožujka.

Treće. Odredit će se četiri broda za dovoz žita, pa i oni moraju stići u Dubrovnik do kraja idućeg ožujka, bez obzira prispiju li s teretom soli ili prazni.⁴⁰

Dubrovačka Republika nastavila je živjeti u dobrim odnosima i sa Španjolskom, koja je smatrana zaštitnikom Republike. I dalje dubrovački brodovi putuju i zalaze u Atlantski ocean. S vremenom se kao prekomorski istaknuti pomorci spominju članovi obitelji Ohmučević, koji sve više postaju brodovlasnici i mornari iz mjesta Slanog.⁴¹ Nažalost, njihov je uspon zaustavljen krajem 16.st. jer se odnos između Engleske i Španjolske zaoštrio te je opasnost za dubrovačke mornare postala vrlo velika. Dubrovčani su nastavili graditi brodove za španjolske kraljeve, no i to je postalo upitno zbog prijetnje Engleza da će zabraniti dubrovačkim brodovima uplovljavanje u njihove luke i ukinuti im mnogo povlastica koje su Dubrovčani uživali, a ujedno im bile od velike važnosti. Kako je bilo potrebno reagirati, vlada je konačno prekinula odnose sa Londonom te se potpuno priklonila Španjolskoj, za koju daje i svoje brodovlje kao pomoć u brojnim ratovima u to vrijeme. Položaj Republike ipak nije bio poljuljan, dapače, bili su u takvoj poziciji da su si mogli dozvoliti neke gubitke trgovačkih partnera u nadi da će poduplati zaradu i pojačati odnos sa onima koje favoriziraju.

³⁹ Vinko Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808. Drugi dio. Od 1526. do 1808.*, Nakladni zavod MH, Zagreb, 1980., str. 46.

⁴⁰ Vinko Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808. Prvi dio. Od osnutka do 1526.* Nakladni zavod MH, Zagreb, 1980., str. 50.

⁴¹ Isto, str. 64.

6. Zakonske odredbe vezane uz pomorstvo

6.1 Dubrovački statut

O bogatom pomorskom životu i brodarenju Dubrovčana, pa i odlično organiziranoj i djelotvornoj pomorskoj trgovini u 13. stoljeću najbolje nam svjedoči Sedma knjiga Dubrovačkog statuta, koji je objavljen 1272. godine. Statut je sadržavao ukupno osam knjiga, a Statut je zadržao svoju zakonodavnu vrijednost sve do propasti Dubrovačke Republike.

Sedma, pomorska knjiga Dubrovačkog statuta ima 67 poglavlja, sustavno iznesenih zakona i propisa što reguliraju dubrovački pomorski život. U taj su pomorski zakonik s vremenom bili uključivani novi zakoni i pomorsko-pravne uredbe. Kao završni pomorski zakonodavni akt, bio je godine 1754., objavljen Pravilnik Dubrovačke Republike o nacionalnoj plovidbi (Pomorski edikt Dubrovačke Republike). Osim Statuta te nekih drugih pravnih propisa i dubrovački Carinski zakonik iz 1277. godine sadrži neke pravne odredbe koje se odnose i na pomorstvo.⁴²

Godine 1272. sastavljeni zakoni govore kako zapovjednici brodova (*patruni*) trebaju urediti svoje brodove. Svaki brod preko 600 spuda-modija veličine mora imati jednog pisara koji popisuje mornare koji plove na tom brodu i svu robu pojedinačno, a tog pisara dužan je patrun predstaviti Knezu i Malom Vijeću da bi položio zakletvu. Ako brod ne bi imao pisara patrun bi plaćao globu. Svaki patrun mora položiti zakletvu da će se pridržavati Statuta.

Spomenuti ću i neke bitne naslove Sedme knjige Dubrovačkog statuta: O brodovima koji kreću na put bez trgovaca, O štetama koje nastanu na brodskim jarbolima i lantinama (oblicama za privezivanje jedara), O ugovoru između patruna broda i trgovca, O robi koja se ne smije krcati na palubu broda, O nokjerima (navigacijskim časnicima) i mornarima koji ne smiju napustiti brod izvan Dubrovnika, O nokjeru (kao zapovjedniku broda) i mornarima da se ne usude prodati brod, O ugovorima između patruna (vlasnika) broda, nokjera (brodskih i navigacijskih) časnika i mornara, O nužnim troškovima na brodu, O robovima koji plove kao mornari, O mornaru koji se razboli, a plovi za plaću, O mornaru koji umre na brodu, O posebnom nagrađivanju nokjera, O brodovima zarobljenim od gusara, O novcu koji se prevozi na brodu, O brodu koji pretrpi brodolom, O onome koji ukrca na brod krijumčarsku robu, O onima koji unajme brod bez mornara. Poglavlje koje se odnosi na robove na dubrovačkim brodovima govori da robovi koji plove kao mornari na dubrovačkim brodovima

⁴² Dubrovnik, *Pomorska enciklopedija.2.:Ch-Hy*, str. 269.

plove kao slobodnjaci, a ako bi neki rob pobjegao ili bio zarobljen prije povratka u Dubrovnik njegov dio dobiti pripada njegovom gospodaru. Posebno su važna 34., 35., 36., 39., 40. i posljednje 47. poglavlje. Poglavlje 34. govori o poslušnosti koju mornari duguju nokjeru. Poglavlje 35. govori o ostacima nastradalog broda, a 36. o tome kako Dubrovčanin ne smije unajmiti strani brod. Posebno su zanimljiva poglavlja 39. i 40. Poglavlje 39. govori o tome kako treba mjeriti robu koju Dubrovčani prevoze u Veneciju, a 40. poglavlje govori o robi koja se prevozi u luke Ancone. Posljednje poglavlje sadrži tekst zakletve koju mora položiti svaki brodski pisar.⁴³

6.2 Zakonske odredbe

Godine 1313. u Dubrovniku se normira nadzor nad krcanjem tereta u brodove, a 1341. godine posebnim zakonskim propisima određuje se "crta" najvećeg krcanja tereta na brodove. Takav se propis u povijesti pomorstva i brodarstva zapadnih zemalja spominje tek u 17. i 18. stoljeću. Godine 1390. Dubrovčani prvi u svijetu izglasavaju posebni zakonski propis u subvencioniranju brodarstva za gradnju velikih trgovačkih brodova. Godine 1377. dubrovačka vlada donosi propis o karanteni i epidemiološkoj zaštiti, što trgovcima, brodarima, pomorcima i putnicima ulijeva znatnu sigurnost u trgovačkom i nautičko-komercijalnom poslovanju. To je bio prvi propis uopće u pomorskom i karantenskom svijetu.⁴⁴

U 16. stoljeću očitovala se značajna državna regulativa Republike o pomorskoj djelatnosti. To je, najprije, *Ordo marinaritae* (pomorski red) iz 1511. godine, s težištem na brojnim normama o radu i radnim obvezama mornara; zatim srodan *Ordo* iz 1535. godine, kojim se teži koncentraciji vlasnika brodova i profesionalnih pomoraca s područja Republike u grad Dubrovnik. U 16. stoljeću izvršena je kategorizacija brodova (1554.) u svrhe plaćanja poreza po njihovoj nosivosti, a 1565. godine određena je obaveza dubrovačkih brodara prema državi za opće državne potrebe (nabava i doprema soli i žitarica iz stranih luka i sl.). Treba istaći i norme iz 1574. godine kojima se težilo ograničenju odljeva radne snage s dubrovačkih sela na brodove kao i prelaženja dubrovačkih mornara na strane brodove. Dubrovnik se brinuo i o pomoračkom podmlatku, što odražava odredba iz 1557. godine o upućivanju po 20 mladića godišnje brodom do Aleksandrije, a 10 do Sirije kako bi se uvježbali u poslovima pomorske trgovine.

⁴³ J. Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*, str. 11.-13.

⁴⁴ Isto., str. 22.-23.

U razdoblju prosperiteta tijekom 16. stoljeća pomorska politika dubrovačke vlade usmjerena je sljedećim ciljevima:

- Reguliranje odnosa na brodu – kako bi se osigurao uredan i uspješan završetak plovidbenog pothvata. Opširniji su propisi o tome iz 1511. godine. Njima su detaljnije precizirane radne obveze mornara, u raznim poslovima od manipulacije teretom do obrane broda, od opće poslušnosti patrunu broda, s teškim kaznama za prekršaje, kao i za uvrede patruna, te za krađe tereta, sve do normi o otpuštanju mornara iz službe.
- Maksimalna koncentracija u gradu Dubrovniku – svih vlasnika brodova nosivosti od 100 kola naviše. U tu je svrhu zabranjena 1535. godine izgradnja takvih brodova dubrovačkim podanicima koji nemaju svoju kuću u gradu Dubrovniku, ili ne stanuju sa svojom obitelji u Dubrovniku. Posebnim se stimulacijama (bescarinski uvoz i izvoz određene količine robe kroz 15 godina) nastojalo utjecati na patrone i mornare navedenih brodova da se nastane u Dubrovniku sa svojim obiteljima, a zakon to povezuje s uvjetom da im pomorstvo bude isključivo zanimanje.
- Uspješnija domaća brodogradnja – dubrovačka je vlada 1525. godine inicirala uređenje većega brodogradilišta u Gružu, pa favorizira njegovu upotrebu. Takva je mjera pooštrena 1569. godine propisivanjem globe za gradnju na stranim šķverovima, a 1589. godine to je dopunjeno odredbom da se brodovi nosivosti veće od 50 kola mogu graditi samo na brodogradilištu u Gružu.
- Unapređenje pomorske judikature – bilo je bitno da se maksimalno skрати zadržavanje brodova u lukama, a pogotovo ako je zadržavanje bilo uzrokovano parničenjem. Takve se slućajevе nastojalo preduhitriti davanjem prioriteta raspravljanju o pomorskim sporovima.

6.3. Pomorske financije i osiguranje

Pomorsko osiguranje, naime osiguranje brodova i robe, razvijalo se od 14.st., ali se osobito razvilo u 16.st. paralelno sa procvatom trgovine te je 1568. o njemu donesen i zakon.⁴⁵ Osiguravalo se od elementarnih nepogoda, pljačke gusara i bilo koje druge štete. Manje skupine građana stvorile su privremeno osiguravajuće društvo, koje bi za kratak rok osiguralo brod i robu na njemu. Budući da je ipak manji broj brodova i robe stradao, to je osiguranje za osiguravatelje postalo važnom granom privređivanja. Kasnije će se pojaviti i stalna osiguravajuća društva, kada će se uvesti posebna zakonska odredba, u svrhu preciznog osiguravajućeg paketa i nadoknade štete.

Aktivnost dubrovačke trgovačke flote pomagao je dobro razvijen financijski sustav te niz javnih institucija i intervencija. Iako su neki brodovi bili u vlasništvu jednog čovjeka, češće je bilo da se dijeli vlasništvo, profit i rizik. Tradicionalno se zajedničko vlasništvo u Dubrovniku dijelilo pomoću *karata*, od kojih je svaki predstavljao udio 1/24.⁴⁶ Vlasništvo nad teretom također se moglo podijeliti, tako da su bogati trgovci posuđivali novac unaprijed, da se plati dio onoga što se kupovalo za preprodaju.

Jednaku svrhu je imalo pomorsko osiguranje koje je raslo zajedno s povećanjem flote i koje je doseglo najveći stupanj izvrsnosti u šesnaestom stoljeću. I brodovi i njihov teret – i udio u vlasništvu brodova i tereta – mogli su se osigurati. Prvi korak za vlasnika bio je da sve podatke registrira u kancelariji dubrovačke države. Vlasnik bi u izjavi naveo vrstu tereta, odredište, ime broda i druge pojedinosti. Drugi korak sastojao se u tome da ostali osiguravatelji pristupe kancelariji te ponude novac za pokriće rizika, uz kamatnu stopu koje je odražavala trenutne okolnosti, predviđeno odredište, pouzdanost kapetana i tako dalje. Za primjer možemo uzeti putovanje preko Jadrana do Italije, gdje je kamatna stopa iznosila 2 do 3 posto, dok bi za putovanje do Londona onamogla biti i 12 posto. Ako teret nije bio vlasništvo vlade ili pod njezinom ovlasti, osiguranje obično ne bi pokrivalo cijelu vrijednost broda i tereta. Zarade su često bile velike i zato je bilo mnogo zainteresiranih osiguravatelja, koji su u Dubrovniku uglavnom bili pojedinci, a ne tvrtke. Neka od istaknutih imena kao obitelji Gučići, Sorkočević, Bunić, Pucić i Gradić – bile su uvelike uključene u taj posao, a isto tako i mnogi drugi bogati građani.⁴⁷

7. Konzularna služba i brodska posada

⁴⁵ Dubrovnik, *Pomorska enciklopedija.2.:Ch-Hy*, str.269

⁴⁶ R. Harris, *Povijest Dubrovnika*, str.165.

⁴⁷ Isto., str. 165.

Na temelju snažnih društveno-ekonomskih i gospodarskih previranja na Sredozemlju i u sredozemnom svijetu te prije svega u Europi i na Atlantiku, stvoreni su uvjeti da na prijelazu iz 15. u 16. stoljeće i tijekom 16. stoljeća nastupa snažna pomorsko-trgovačka ekspanzija Dubrovnika. Veći broj konzulata Dubrovačke Republike, a posebno broj i ekonomska snaga njezinih faktorijskih podružnica na širokom području Mediterana svjedoče o opsegu i intenzivnosti dubrovačke trgovačke ekspanzije. Iz tih faktorijskih obavlja se velik dio pomorsko-trgovačkog i financijskog poslovanja, i to u vrlo velikim razmjerima. Svrha i značenje dubrovačkih faktorijskih podružnica raste i u vezi sa činjenicom da se dubrovačka mornarica maksimalno angažirala na samom Mediteranu i obalama Atlantika.⁴⁸ Jasno je kako se osnova dubrovačke trgovine zasniva na poslovanju među stranim lukama, ono im donosi najveću dobit i na taj način održava jak pomorsko-trgovački potencijal Dubrovnika. Upravo takva vrsta poslovanja na stranom tržištu omogućila je Dubrovniku da nadmaši bilo koji pomorski grad istočne jadranske obale.

Veličina i proširenost dubrovačke pomorske trgovine zahtijevala je da vlada imenuje povjerenike zvani „konzuli“, koji su nadzirali i štitili dubrovačke brodove i trgovce u lukama gdje su pristajali. Nakon svršetka mletačke vlasti 1358. broj tih službenika u Italiji s vremenom se počeo povećavati, a isto se dogodilo u petnaestom stoljeću. Na kraju stoljeća, u raznim sredozemnim lukama bila su dvadeset dvojica dubrovačkih konzula.⁴⁹ Sve veće značenje Španjolske u šesnaestom stoljeću omogućilo je da se još više konzula pošalje u zapadno Sredozemlje. Djelomice se to radilo zbog političkih, a djelomice zbog zemljopisnih razloga, no sigurno je da je Napulj postao najvažnije konzularno središte.

Općenito, broj i razmještaj konzula dobar je pokazatelj razmjera i doosa dubrovačke trgovine. No taj se odnos promijenio u kasnijem razdoblju. Potaknuto političkim i gospodarskim razlozima, previranjima unutar Republike, pravosudna moć i politička uloga dubrovačkih konzula znatno je pala. Dolazi do jačanja drugih stalnih ili povremenih povjerenika, čija je uloga bila slična današnjih veleposlanika. Osim toga, na te su pozicije dolazili stranci i brojni drugi, dok je broj rođenih Dubrovčana na tim pozicijama sve više padao.

Za Dubrovnik, tipičnu pomorsku općinu, vrlo je važan socijalno-ekonomski položaj pomoraca, prije svega mornara. Ovdje trebamo razlikovati mornare novačene na općinskim galijama i mornare na trgovačkim brodovima. Što se tiče općinskih galija, poznato je da ih je u Dubrovačkoj Općini slala mletačka vlada, ali su oni morali biti opskrbljeni dubrovačkom

⁴⁸ B. Visković, *Zlatno doba dubrovačkog pomorstva*, str. 64.

⁴⁹ R. Harris, *Povijest Dubrovnika*, str.165.

posadom, stručnjacima, zapovjdnštvom pa tako i mornarima. Mornari su također i veslali. Nisu bili plaćeni samo stručnjaci i časnici, nego i mornari. Troškove redovito snosi i plaća dubrovačka vlada, ali ponekad i mletačka, s obzirom da su oboje sudjelovali u poslovima. Postojala je opća vojna dužnost Astoreje, Triju Otoka i Lastova te pomoraca grada, ali nisu svi išli odjedanput, već su se izmjenjivali.⁵⁰

Općinske galijske nisu uvijek bile djelatne, naime, često su se čuvale u arsenalu u gradskoj luci, a kada bi potreba zahtijevala da isplove, stizala bi posada. Odredbom iz 1292. godine, plaće tih mornara iznosile su jedan groš dnevno. Nakon nekoliko godina uslijedila je promjena po kojoj bi svaki mornar za putovanje duže od dvadeset i dva dana dobio po dva perpera. Iz ovog je jasno vidljivo da su plaće rasle zajedno sa količinom posla i dužinom putovanja što je utjecalo na sve veći broj prijavi domaćeg stanovništva u službu mornara.

Kako su se mornari Općine često izmjenjivali, oni koji su ostajali također su bili plaćeni, ali su morali raditi razne vrste poslova u arsenalu. Njihova je plaća iznosila šest perpera mjesečno uz hranu koju su dobivali od Općine. Zapovjedništvo i stručnjaci bili su ipak bolje plaćeni. Povremeno je bilo i trgovačkih brodova u službi Općine. Članovi tih brodova, po novom poglavlju dodanom u knjigu starog Statuta, dobivali su plaću koja je nazvana po općinskim mornarima, latinskog naziva *marinarius communalis*.⁵¹

Osim običnih mornara koji su radili na trgovačkim brodovima, sedma knjiga Statuta spominje i robove. Oni su također bili u službi mornara, ali se prema njima postupalo kao sa robovima, što znači da ih se moglo šibati. Stari Statut razlikuje tri vrste mornara: 1. mornari koji služe za ugovorenu mornarsku plaću; 2. mornari koji se obvezuju služiti za dio dobitka broda; 3. mornari u entegi, oni koji plove kao članovi posebnih trgovačkih društava zvanih entega. Iako vezani ugovorom, iznos njihova primanja nikada se nije mijenjao, neovisno o dobitku i uspješnosti obavljenog posla. Entega bijaše povremeno pomorsko-trgovačko društvo, u kojem brodovlasnik ulaže brod kao osnovno sredstvo, pomorci svoj rad, a vlasnici kapitala novac za robu kojom društvo trguje. Raspodjelu zarade određuje osma knjiga Statuta prema kojemu svatko izvlači neku korist bez mogućnosti da bude oštećen ili zakinut. Također je u Statutu uočen jedan propust, a to je da u slučaju raznih gubitaka i šteta dubrovačka vlada ne snosi nikakvu odgovornost. Upravo je to omogućilo zaradu osiguravajućim društvima koja se unaprijed prije putovanja dogovaraju sa brodovlasnikom o vrsti osiguranja.

O visini plaće nauklera i mornara što plove za samu plaću Statut ne određuje ništa, taj je dio prepušten nagodbi poslodavaca i pomoraca. Položaj mornara koji služe za dio dobitka

⁵⁰ V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808. Prvi dio. Od osnutka do 1526.*, str. 126.

⁵¹ Isto., str. 127.

broda, bez sumnje je povoljniji, ali Statut ne određuje koliki je njihov udio, osim da je stalan. Time je osigurano da mornari ne mogu biti prevareni od poslodavca, u svakom slučaju dobivaju primanje.

U pogledu vlasništva dubrovački oveći brod dijelio se na 24 udjela. Pojedini dio zvao se karat. Rijetko je oveći brod bio vlasništvo jednog brodovlasnika; obično je pripadao nekolicini vlasnika, koji su imali više ili manje karata. Pojedinaac je češće vlasnik manjeg broda. Mnogo brodovlasnika imalo je karat na više brodova, što je bilo puno isplativije i unosnije, a obično je vlasnikom broda nazvan onaj koji je imao najviše karata. Brodovlasnicisu izbjegavali ulagati svoj kapital u čitav brod poglavito jer se u slučaju nezgode ili propasti broda, ne bi pretrpjela velika šteta.

O brodskoj posadi ima podataka već od 13.st., ali sastav posade i nazivi članova posade su se tijekom vremena mijenjali. Naziv patron, osobito u starija vremena, ponekad znači vlasnika, ponekad zapovjednika, a ponekad oboje u istoj funkciji. Inače, za zapovjednika broda ustalio se naziv kapetan. Važna osoba na brodu bio je i *škrivan*. Nekada je njegovo prisustvo na brodu bilo obavezno, a ponekad ga nije moralo biti. U početku se ta osoba birala iz mlađih redova vlastele, no s vremenom je to ukinuto. Od ostalih članova posade, normalno je bilo imati vođu palube i primjeren broj mornara, ovisno o veličini i vrsti broda. Veći brodovi imali su i pomoćno osoblje, među kojima se ističe brodski tesar, tzv. *kalafat*.⁵² Manji je brod imao barem jednog „malog“, a veći brodovi i po nekoliko njih, koji su se učili pomorstvu. Sposobniji i vještiji „mali“ od malih su se nogu odgajali za kapetana. Iako se u Dubrovniku u znatnoj mjeri razvijala znanost o pomorstvu, ranije pomorskih škola nije bilo, a „mali“ su se za budući posao kapetana školovali na brodu u teoriji i praksi.

U 16. stoljeću u Dubrovačkoj Republici bilo je oko 5000 pomoraca. Mnogi su stekli svjetsku slavu, osobito neki članovi obitelji Ohmučević, zatim Mažibradići, Martolosići, pa Olisti-Tasovčići. Istakla su se posebno dva Lopuđanina: Vice Bune (vrstan i odvažan pomorac, državni funkcionar u službi Španjolske) i Miho Pracat, brodovlasnik, kapetan, veletrgovac i bankar.⁵³ Njemu je dubrovačka vlada kao zaslužnom građaninu 1638. podigla spomenik u atriju Kneževa dvora, jedini spomenik vlasteoske vlade nekom svom podaniku. I Vice Stjepović-Skočibuha sa Šipana dao je sagraditi kuće i palače u Dubrovniku i na Šipanu u renesansnom stilu. Dubrovčani su se istakli i u pomorskim znanostima, posebno kapetan Nikola Sagri-Sagroević. Plovio je sve do smrti (1573. godine) na brodu i pisao. Objavio je više radova o nautici.

⁵² Dubrovnik, *Pomorska enciklopedija.2.:Ch-Hy*, str. 271.

⁵³ B. Visković, *Zlatno doba dubrovačkog pomorstva*, str. 60.

8. Zaključak

U razdoblju od 13. do 16. stoljeća vidimo kako je Dubrovnik postao važno trgovačko i brodograditeljsko središte. Iako se vlast neprestano izmjenjivala, to nije utjecalo na kontinuirani razvoj i napredak Republike. Osim povoljnog geografskog položaja, presudnu je ulogu u cijeloj situaciji odigrala dubrovačka diplomacija, koja je svojom vještinom dovela trgovinu do tog razmjera da su u nekoliko navrata prednjačili u svijetu. O veličini trgovačke mornarice svjedoči i podatak da Dubrovnik trguje sa više od 40 zemalja u to vrijeme. Raznovrsnost brodovlja učinilo je Dubrovčane dominantnima i u ratnim pohodima, no vrhunac su ipak doživjeli kao trgovačka mornarica. Gradska luka, koja je bila glavno pristanište istočno jadranske obale, donijela je Dubrovniku ogromnu količinu prihoda. Gotovo je cijeli Mediteran znao za Dubrovnik, a njihova trgovačka moć sezala je i do obala Atlantika. Također valja spomenuti kako su gotovo uvijek razmišljali korak ispred ostalih, mjesta za propust gotovo i nije bilo, a ključnu ulogu u svemu ima Statut koji točno propisuje sve odredbe. Da su bili izvrsni pomorci, možemo vidjeti i po tome što su donijeli odredbe o osiguranju svojih brodova, o raspodjeli uloženog novca, kao i dobivenih prihoda. Ovdje se zaista radi o jednom skladnom gradu koji je zajedno disao i radio za dobrobit Dubrovačke Republike. Nažalost, Veliki potres 1667. godine i teška ekonomska situacija utjecali su na stagnaciju pomorske moći i postupnog smanjenja dubrovačkog brodovlja.

9. Literatura

1. Dubrovnik, *Pomorska enciklopedija 2: Ch-Hy*, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1975.
2. Foretić, Vinko, *Povijest Dubrovnika do 1808. Prvi dio. Od osnutka do 1526.*, Nakladni zavod MH, Zagreb, 1980.
3. Foretić, Vinko, *Povijest Dubrovnika do 1808. Drugi dio. Od 1526. do 1808.*, Nakladni zavod MH, Zagreb, 1980.
4. Harris, Robin, *Povijest Dubrovnika*, Golden marketing - Tehnička knjiga, 2006.
5. Kostić, Veselin, *Sličice iz života dubrovačkih trgovaca u Londonu u vrijeme kralja Henry VIII.*, Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 45, Dubrovnik 2006
6. Kozličić, Mithad, *Brodovlje Dubrovačke Republike*, Mogućnosti.- 40, Split, 1993.
7. Kozličić, Mithad *Hrvatsko brodovlje*, Književni krug, Split, Zagreb, 1993.
8. Luetić, Josip, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1997.
9. Luetić, Josip, *Pomorci i jedrenjaci Republike dubrovačke*, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 1984.
10. Ničetić, Antun, *Galije trireme i bireme bile su tijekom više stoljeća ratni brodovi Dubrovnika*, Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku. - 40, Dubrovnik, 2002.
11. Stulli, Bernard, *Povijest Dubrovačke Republike*, Arhiv Hrvatske, Zagreb 1989.
12. Stulli, Bernard, *Studije iz povijesti Dubrovnika*, Konzor, Zagreb, 2001.
13. Visković, Berislav, *Zlatno doba dubrovačkog pomorstva*, Jadranska meteorologija.- 45, Split, 2000.

Popis priloga: Slika 1. Dubrovačka barka

Slika 2. Dubrovačka koka

Slika 3. Dubrovačka karaka – karakun

Slika 4. Dubrovački galijun

Slika 5. Dubrovačka nava

Slika 6. Argosy