

Istočnojadranska tranzitna pomorska trgovina između sredozemnih azijskih luka i Ancone prema Hrvatskim pomorskim regestima

Osamnaesto stoljeće donijelo je velike promjene u pomorsko-trgovačkim prilikama, kako na istočnom Sredozemlju, tako i na Jadranu. Mletačka Republika nije mogla više držati korak sa sve oštrijom međunarodnom pomorsko-trgovačkom konkurencijom na Levantu te je morala prepustiti ključne pozicije u levantskoj trgovini svojoj konkurenciji. Na Jadranu je pak dojučerašnja gospodarica Kulfa bila prisiljena dopustiti slobodnu plovidbu Jadranom 1717. godine. Jača pomorsko-poduzetnička aktivnost carskih luka Trsta i Rijeke na koje se slobodna trgovina Jadranom najviše odnosila, ali i Ancone, kao papinske luke na Jadranu. Uzevši u obzir nemogućnost ostvarenja svojih pomorsko-trgovačkih poduzetničkih inicijativa, Venecija je liberalizirala svoju gospodarsku restriktivnu politiku prema Stato da mar. Na Jadranu dolazi do stvaranja brojnih pomorsko-trgovačkih centara duž istočnog Jadrana, koji postupno i sami razvijaju svoje pomorsko poduzetništvo, ne samo u okviru Jadrana, već i na Sredozemlju, pa i šire. Jedan od važnih segmenata sredozemne pomorsko-trgovačke mreže u kojoj su sudjelovale istočnojadranske luke bila je i pomorska trgovina između sredozemnih azijskih luka i Ancone, posvjedočena u Hrvatskim pomorskim regestima.

Ključne riječi: pomorska trgovina; Hrvatski pomorski regesti; 18. stoljeće; istočnojadranske luke; Ancona; sredozemne azijske luke

Uvod

Jadran je zbog svoga geografskog položaja u Sredozemnom moru stoljećima bio vrlo poželjan i prikladan pomorski put za razmjenu trgovačke robe između Istoka i Zapada. Glavni akter u trgovačkoj razmjeni Jadrana s istočnim Sredozemljem, koji je nudio robu

za kojom je u Srednjoj i Zapadnoj Europi vladala velika potražnja do 17. stoljeća, bila je Mletačka Republika. Mletačka je Republika glavni udarac u organiziranju pomorske trgovine s Levantom pretrpjela gubitkom otoka Cipra u Ciparskom ratu (1570. – 1573.), a ratovi koje je vodila s Osmanskim Carstvom od sredine 17. stoljeća do početka 18. stoljeća (Kandijski rat, Morejski rat, Drugi morejski rat) samo su utrli put njezinoj daljnjoj pomorsko-trgovačkoj dekadenciji. Paralelno s gubitkom posjeda na putu do Levanta Venecija je u posredničkoj pomorskoj trgovini s Levantom bila suočena s oštrom konkurencijom Francuske, Velike Britanije i Nizozemske, s kojima se više nije mogla uspješno nositi, čime je sve više bila stjerana u jadranske okvire. Na Jadranu je 1717. mletačka dominacija doživjela novi jak udarac kad je austrijski car Karlo VI. dekretom proglasio slobodnu plovidbu Jadranom, a dvije godine kasnije uslijedilo je proglašenje Rijeke i Trsta slobodnim lukama. Proglašenje slobodne plovidbe Jadranom bila je, ustvari, cijena koju je Venecija morala platiti Austriji za njezino savezništvo protiv Osmanskog Carstva u Drugom morejskom ili Malom ratu (1714. – 1718.), u kojem je Venecija izvan Jadrana izgubila više teritorija nego što je zadobila u Morejskom ratu (1684. – 1699.).

Nemogućnost Venecije da vlastitim poduzetničkim inicijativama odgovori na izazov Austrije, kao i novonastale pomorske trgovačke prilike na Jadranu, nagnale su je da liberalizira svoj odnos prema svojim prekomorskim posjedima i da ne guši njihove trgovačke inicijative. Nedostatak jakog pomorskog središta omogućio je dotadašnjim malim pomorskim središtima duž istočnog Jadrana dobivanje na važnosti, uz istovremeno nicanje novih pomorskih središta. Pomorski su poduzetnici dojučerašnji mornari, trgovci, kapetani. Na otoku Lošnju to je obitelj Petrina, a u Splitu Garanjini. Na području Istre vodeće mjesto u pomorskoj trgovini pripada Rovinju. Na južnom Jadranu, Perastu i Dubrovačkoj Republici, koja nakon 1730-ih ponovno doživljava uzlet u pomorskoj trgovini, pridružuju se Dobrota, Prčanj, Herceg Novi i Stoliv. Pomorski kapetani i patruni svojim poduzetništvom postupno pridonose njihovoj daljnjoj afirmaciji i na Sredozemlju. Osamnaesto stoljeće donijelo je i postupnu promjenu dotadašnje pomorsko-trgovačke paradigme. Uz dotadašnji glavni (longitudinalni) plovidbeni pravac i pokoju poprečnu rutu, pojavljuje se sve veći broj jadranskih poprečnih trgovačkih ruta, nastalih kao posljedica trgovačkih veza novih pomorskih centara te njihove sve veće pomorske umreženosti. Kao jedno od glavnih odredišta poprečnih jadranskih trgovačkih veza svakako je luka Ancona na talijanskoj obali. Za istočnojadranske brodare Ancona je bila važna i kao odredište u njihovoj tranzitnoj pomorskoj trgovini robom iz sredozemnih azijskih luka.

O pomorsko-trgovačkoj aktivnosti istočnojadranskih luka svjedoče brojni dokumenti, među kojima valja na posebnom mjestu izdvojiti Hrvatske pomorske regeste. Riječ je o 15 708 sažetaka dokumenata sabranih u ediciju Hrvatski pomorski regesti / Regesti marittimi Croati koji se bave pomorskim prometom i trgovinom jadranskih luka u 18. stoljeću.¹ To je tek manji dio objavljenih dokumenata od otprilike njih stotinjak tisuća koje je Nikola Čolak za života sakupio iz fondova arhiva diljem Jadrana.

1 Čolak, *Regesti marittimi croati. Hrvatski pomorski regesti*, sv. I. – III.

Na temelju zapisa u Hrvatskim pomorskim registima te relevantne literature, u ovom se radu nastoji rekonstruirati struktura trgovačke mreže sredozemnih azijskih luka i Ancone u svim njezinim elementima, od aktera u trgovini do vrste robe i brodova kojima se roba prevozila, te utvrditi mjesto i uloga istočnojadranskih centara u tim pomorsko-trgovačkim tokovima. Uzevši u obzir značaj Hrvatskih pomorskih regista kao najvažnijih izvora za obradu teme rada, o korpusu ovih dokumenata te njihovu razradi bit će riječi na samom početku rada.

Budući da je na temelju spomenutih izvora u promatranom pomorsko-trgovačkom odnosu prednjačio izvoz iz sredozemnih azijskih luka u odnosu na uvoz, u nastavku rada pažnja će se najprije posvetiti onom dijelu trgovačke mreže koji započinje u azijskim lukama, a potom i drugom kraju te trgovačke mreže, odnosno Anconi. Paralelno s razradom obaju dijelova trgovačke mreže raščlanit će se sudjelovanje brodova s istočne obale Jadrana u toj trgovačkoj razmjeni, nakon čega će daljnjom raščlambom biti obuhvaćena struktura robe kao predmet trgovine, vrsta brodova koji su sudjelovali u razmjeni robe, a u razmatranje će se uzeti i neki drugi čimbenici koji su pridonosili povećanoj važnosti luke Ancone na Jadranu. Pritom se misli ponajprije na njezin značaj s maritimno-hidrografskog aspekta u longitudinalnoj plovidbi Jadranom. Uzevši u obzir ograničeni opseg rada, svi navedeni promatrani aspekti obradit će se u glavnim crtama, a ostat će neobrađena brojna druga pitanja, poput načina provedbe kontumacijskog režima koji se primjenjivao za brodove koji dolaze s istoka, vlasničkih udjela u brodovima u tranzitnoj trgovini, taksi i poreza kojima su se teretili brodovi u Anconi, upotrebe različitih mjera za robu (masa, volumen) u obostranoj trgovini, konzularnih aktivnosti, piraterije u istočnom Sredozemlju, kao i niza drugih koji su utjecali na promatranu trgovačku aktivnost te ostaju za razradu u budućim istraživanjima.

Stanje istraženosti i izvori

Prema Hrvatskim pomorskim registima istočnojadranska tranzitna pomorska trgovina između sredozemnih azijskih luka² i Ancone spada u red specifičnih i vrlo kompleksnih tema, stoga ne čudi što ova tema dosad nije sustavno obrađena. Promatrajući njezin višeslojni karakter mogla bi se raščlaniti u nekoliko različitih tema koje su dosad pobudile znatan istraživački interes i bile predmet znanstvenog istraživanja. Započevši sa sredozemnim azijskim prostorom više je studija i monografija koje obrađuju dotični prostor kao poprište pomorsko-trgovačkih aktivnosti konkurentskih zemalja na Levantu.³ Kad je u pitanju posrednička trgovina između osmanskih proizvođača i

- 2 U radu se koristi sintagma *sredozemne azijske luke*, umjesto, primjerice, *osmanske luke* ili *levantske luke* kako bi se nedvosmisleno ukazalo o kojim je lukama riječ. O tome više u nastavku rada.
- 3 Dursteler, *Venetians in Constantinople*; Eldem, *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*; Laidlaw, *The British in the Levant*; Panzac, „International and Domestic Maritime Trade“, 189-206; Despina, *Trading with the Ottomans*; Despina, *Merchants on the Mediterranean*.

zapadnoeuropskih pomorskih trgovaca nezaobilazno se javlja problem osmanskih manjinskih trgovačkih zajednica. Među studijama po tom pitanju svakako valja istaknuti radove Elene Frangakis-Syrett koji su se pokazali jako korisnim, upravo s Izmirom kao studijom slučaja.⁴ Pomorska trgovina istočnojadranskih središta u 18. stoljeću, kao daljnja karika u temi, nije obrađena u domaćoj znanstvenoj literaturi na jedinstven i zadovoljavajući način, a ne postoji ni recentna znanstvena literatura koja bi se ozbiljnije bavila tom problematikom, što se dijelom može pripisati njihovoj različitoj političkoj pripadnosti tijekom ranog novog vijeka. O pomorskoj trgovini Dubrovačke Republike u 18. stoljeću najznačajniji su radovi Josipa Luetića,⁵ a isti autor obrađivao je i pomorstvo Istre i Hrvatskog primorja kojima se pak bavio i Radojica Barbalić.⁶ Za opis pomorstva Boke kotorske najzaslužniji su Pavao Butorac, koji se bavio peraškim društvom i pomorstvom, te Miloš Milošević s radovima o pojedinim pomorskim središtima (Perast, Dobrota), kao i monografijom koja objedinjuje neka od njegovih istraživanja bokeljske pomorske problematike tijekom ranog novog vijeka, a napose 18. stoljeća.⁷

Obrada pomorsko-trgovačkih prilika na području Ancone i Marchi također je tema koja sama za sebe povlači niz pitanja. Osim povijesti grada Ancone u sastavu Papinske Države, postavlja se pitanje manjinskih trgovačkih zajednica, posebice židovske i grčke, koje su bile nositeljice razvoja pomorstva tijekom cijeloga ranoga novog vijeka. Pitanje funkcioniranja međunarodnih trgovačkih sajmova na području Marchi, ponajprije Senigallije, potom Ancone i Recanatija kao generatora razvoja pomorske aktivnosti, također zahtijeva posebnu pozornost te je našlo svoje mjesto u korištenoj literaturi.⁸

Svi ovi radovi nastali su, barem dijelom, na temelju arhivskih dokumenata čiji sažetci čine ranije spomenutu ediciju Hrvatskih pomorskih regesta. Upravo iz tog razloga zapisi iz Regesta pokazali su se kao vrlo važan izvor za ovu složenu temu, ali i kao važna poveznica koja omogućava sagledavanje teme u svojoj kompleksnosti i međusobno prožimanje njezinih dijelova.

Prije svega, važno je osvrnuti se na sadržaj triju svezaka regesta od ukupno 15 708 pomorskih dokumenata kako bi se ukazalo na kompleksnu situaciju vezanu uz korištenje

4 Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century*, 125-154; Frangakis-Syrett, „Trade between Ottoman Empire and Western Europe“, 1-18; Frangakis-Syrett, „Izmir and the Ottoman Maritime World of the Eighteenth Century“, 109-128; Frangakis-Syrett, „Market Networks and Ottoman European Commerce, c. 1700–1825“, 109-128.

5 Luetić, *O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII. stoljeću*; Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*.

6 Barbalić, „Pomorstvo Istre“, 1517-1534; Barbalić, „Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja“, 1535-1552.

7 Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta*; Milošević, „Nosioći pomorske privrede Perasta u prvoj polovini XVIII vijeka“, 83-134; Milošević, „Nosioći pomorske privrede Dobrote prve polovine XVIII vijeka“, 99-134; Milošević, „Neki aspekti pomorske privrede Boke kotorske u doba mletačke vladavine (1420–1797)“, 1785-1816; Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i meceni*.

8 Cassani, *La fiera di Senigallia (1458–1859)*; Fattori, *Migration and Community in the Early Modern Mediterranean*.

građe.⁹ Nju čine zapisi izvješća mletačkih konzula Magistratu petorice mudrih za trgovinu (*Magistrato dei Cinque savi alla mercanzia*), potom zapisi o izvozu robe te registri pristalih i odlaznih brodova iz ankonske luke. Znatan dio zapisa odnosi se brodolome koji svjedoče o problemima u navigaciji, kako Jadranom, tako i istočnim Sredozemljem, ali i drugim aspektima, ponajprije vezanim uz osiguranje brodova. Nadalje, slijede zapisi koji su u uskoj vezi s trgovinom robom. Riječ je o popisima ulaza i izlaza iz Ancone kroz Ured za javno zdravlje (vezano uz provođenje obveznih kontumacijskih mjera), te zapisima o ulazu i izlazu brodova kroz ankonsku luku (*Arco di Traiano*). Na koncu, najveći broj dokumenata odnosi se na zapise o posadama brodova (*ruolo dei bastimenti*), ponajprije iz mletačke luke, iz kojih se saznaje o kapetanu te posadi broda: od njezinog sastava, dužnostima i imenima članova posade do taksi koje su plaćali radi uzajamne solidarnosti.

Pri obradi zapisa za potrebe istraživanja iznimno je teško jednoznačno izdvojiti one regeste dokumenata koji odgovaraju istraživačkom pitanju, ponajprije zbog toga što se na isti predmet ne odnosi samo jedan zapis. Primjerice, na isti se brod odnose zapisi prilikom njegova ulaska u karantenu, potom pri izlasku iz karantene, ulazu ili odlasku iz luke, i slično. Isto tako, pri obradi teme bilo je potrebno voditi računa i o uvjetima u kojima se trgovina u svojim fazama odvijala, tako da su, u suštini, poželjni svi zapisi koji se odnose na određeni segment jer se njima dodatno rasvjetljuju određeni problemi u pomorskoj trgovini.

Uzevši u obzir različita postavljena istraživačka pitanja i njihovu višeslojnu obradu, broj je korištenih regesta u radu promjenjiv i nije strogo određen. Konkretno, pri razradi vrste robe u luci Anconi koja dolazi iz sredozemnih azijskih luka, kao i vrsti brodova istočnojadranskih pomorskih središta koji su pristigli u Anconu zbog trgovine, ili pak političkoj pripadnosti brodova korištenih u tranzitnoj trgovini, bilo je potrebno odabrati jednoznačne zapise kako bi rezultati bili nedvosmisleni. Tako se u relevantnim registima može govoriti o 281 zapisu, kad je riječ o vrsti broda i njegovoj političkoj pripadnosti, dok su pri obradi vrste robe bila relevantna 283 regesta. S druge strane, kad se željelo ukazati na određene pomorske aspekte, koji nisu usko određeni brojem regesta, već se njihovim korištenjem potkrjepljuju odgovarajuće teze, tad je i njihov broj veći, ovisno o tezi koju se želi dokazati: važnost Ancone kao zakloništa za brodove u uzdužnoj plovidbi Jadranom, pomorsko-tranzitni promet brodova, godišnji promet stranih brodova u luci Anconi, usporedba zapisa o veličini brodova i broju posade i drugo.

9 Opširnije o sadržaju i korištenim fondovima u trima svescima regesta u: Podhraški Čizmek, *Hodočastita i hodočasnici u Loreto i Asiz*, 16-21.

Sredozemna azijska trgovina u 18. stoljeću i veze s Anconom

Osmanska sredozemna trgovina po svojoj strukturi najvećim se dijelom odnosila na domaću trgovinu, dok je trgovina s europskim zemljama tijekom 18. stoljeća bila zastupljena tek s nešto više od jedne trećine ukupne vrijednosti robe kojom se trgovalo.¹⁰ U trgovini s Europom Istanbul (*Costantinopoli*) i Izmir (*Smirne*) bili su najvažnije osmanske azijske luke, a Solun i Aleksandrija bile su najvažnija europska i afrička osmanska luka. Od ostalih azijskih luka u 18. stoljeću značajne su još Akra (*Acre*),¹¹ Tripoli, Īskenderun (*Alessandretta*),¹² Tenedos,¹³ Češme¹⁴ te ciparske luke Limassol i Larnaka.

Istanbul je, kao vrlo jak konzumentski centar, bio pretežito uvozna luka, u čijoj je trgovini vrijednost uvezene robe premašivala tri do četiri puta vrijednost izvezene robe.¹⁵ Za razliku od Istanbula koji je bio pretežito uvozna luka, Izmir je bio najvažnija osmanska izvozna luka, a promatrajući vanjsku trgovinu prometnuo se tijekom 18. stoljeća i u najvažniju uvoznju luku u kojoj je bila najviše zastupljena trgovina s europskim zemljama.¹⁶ Pomorsko-trgovačkom usponu Izmira koji počinje već od početka 17. stoljeća pogodovalo je više čimbenika. Jedan je od presudnih dekadencija pomorstva obližnjeg otoka Hija, nekada vrlo važnog denovskog posjeda i njihove trgovačke ispostave koja je pogođena pomorskom stagnacijom u drugoj polovici 16. stoljeća nakon osmanskog zauzeća, usmjeravajući time trgovačke tokove u luku i grad Izmir. Posljedičnom uspostavom zapadnoeuropskih trgovačkih zajednica u Izmiru ostvaren je daljnji poticaj njegova trgovačkog razvoja,¹⁷ a preuzimanje perzijske trgovine svilom iz Alepa, vrhunska kvaliteta pamuka u izmirskoj okolici i njegovo povećano iskorištavanje u 18. stoljeću, kao i relativna blizina proizvodnog prostora jako traženog prediva iz angorske vune (moher predivo), prometnuli su Izmir u najvažniju osmansku luku, posebice u međunarodnim okvirima.¹⁸ Kakvo god bilo rivalstvo Izmira s Istanbulom i Aleksandrijom i drugim manje važnim pomorsko-trgovačkim centrima, njihova se pomorska trgovačka aktivnost međusobno upotpunjavala, što je rezultiralo dobro organiziranom i uhodanom pomorsko-trgovačkom mrežom u kojoj su se ispreplitala domaća i međunarodna pomorska trgovina.¹⁹

10 Panzac, „International and Domestic Maritime Trade“, 202; Frangakis-Syrett, „Izmir and the Ottoman Maritime World of the Eighteenth Century“, 110.

11 Grad i luka u sjevernom Izraelu, na prostoru Zapadne Galileje, sjedište nekadašnjeg kršćanskog Jeruzalemskog Kraljevstva (1104. – 1291.).

12 Grad i luka u južnoj Turskoj, na prostoru nekadašnje maloazijske pokrajine Cilicije, na istočnoj obali istoimenog zaljeva, nedaleko od današnje granice sa Sirijom.

13 Turski otok (Bozcaada) na sjeveroistoku Egejskog mora prije ulaza u tjesnac Dardaneli.

14 Naselje i luka u zapadnoj Turskoj nedaleko Izmira, u neposrednoj blizini grčkog otoka Hija. Zbog svojeg je položaja često poslužio brodovima kao sklonište od nevremena prilikom pomorske trgovine s Izmirom.

15 Panzac, „International and Domestic Maritime Trade“, 192; Frangakis-Syrett, „Izmir and the Ottoman Maritime World of the Eighteenth Century“, 110-111.

16 Frangakis-Syrett, „Trade between Ottoman Empire and Western Europe“, 1.

17 Frangakis-Syrett, „Commerce in the Eastern Mediterranean“, 126.

18 Frangakis-Syrett, „Trade between Ottoman Empire and Western Europe“, 2-3.

19 Frangakis-Syrett, „Izmir and the Ottoman Maritime World of the Eighteenth Century“, 111-112.

Najvažniji europski trgovački partner Osmanskog Carstva u 18. stoljeću bila je Francuska. Krajem 1770-ih trgovačka razmjena Osmanskog Carstva s Francuskom bila je tek nešto manja od ukupne trgovačke razmjene Osmanskog Carstva sa svim ostalim europskim zemljama.²⁰ Taj privilegirani trgovački status Francuska je stekla posredničkom ulogom tijekom mirovnog ugovora u Beogradu 1739. godine, nakon rusko-austrijsko-osmanskog rata (1735. – 1739.), u kojem se zauzela za osmanske interese i taj svoj angažman obilato naplatila povoljnim trgovačkim ugovorima. Među ostalim osmanskim trgovačkim partnerima u sredozemnim azijskim lukama po udjelu u vrijednosti trgovine Francusku su slijedile Velika Britanija i Nizozemska,²¹ a značajan udio imale su Mletačka Republika, Dubrovačka Republika, Napuljsko Kraljevstvo, a nakon mira u Küçük Kaynarci 1774. čak i Rusija.

Osmansko Carstvo iz europskih je zemalja najviše uvozilo manufakturne proizvode, vunene tkanine, metalne i mehaničke proizvode, oružje, papir, a njihovim trgovačkim posredstvom iz kolonija šećer i kavu. U osmanskome izvozu prema Europljanima, posebno prema kraju 18. stoljeća, među artiklima je prednjačio sirovi i predeni pamuk, potom svila, moher predivo, vosak, vuna, duhan, kože, sušeno voće i ostali proizvodi.²²

Primarna karika u trgovačkoj mreži između luka Osmanskog Carstva i europskih luka bili su trgovački posrednici. Oni su u sredozemnim azijskim lukama mahom dolazili iz redova manjina: Armenaca, Grka i Židova. Stupali su u poslovne kontakte s proizvođačima na terenu ili pak s drugim, primarnim posrednicima ako ih je bilo između njih i proizvođača, dogovarajući cijenu i ugovarajući nove poslove, često unaprijed zakupljujući čitavu proizvodnju. Također su se povezivali s patrunima i kapetanima trgovačkih brodova koji su dolazili trgovati u osmanske sredozemne luke, a često su bili u uskim vezama i s ankonkim trgovcima i posrednicima.²³

Trgovina osmanskome robom na europskim brodovima za osmanske je trgovce bila jako primamljiva. Većina europskih zemalja koje su trgovale s Osmanskim Carstvom imale su kapitulacije – trgovačke privilegije koje je izdao osmanski državni vrh na temelju kojih je porez na robu u 18. stoljeću iznosio uglavnom 3 % vrijednosti robe, dok je za robu na osmanskim brodovima, pa tako i u domaćoj trgovini carina iznosila 5 %. Također, zahvaljujući ugovorima, europska je roba bila zaštićena jamstvom, a prijevoz na brodovima zapadnih europskih zemalja jamčio je sigurnost, ponajprije

20 U Izmiru je primjerice trgovačka razmjena s Francuskom dosegla u to vrijeme 49,9 % ukupne vrijednosti trgovine. To je iznosilo otprilike dvostruko više negoli trgovačka razmjena s Velikom Britanijom u to vrijeme. Panzac, „International and Domestic Maritime Trade“, 192.

21 Udio trgovine između velikih konkurenata u osmanskoj trgovini, Velike Britanije i Nizozemske nije bio u svim važnijim osmanskim lukama isti. Tako je Velika Britanija prednjačila udjelom u trgovini u Istanbulu, dok je u trgovačkoj razmjeni u Izmiru Nizozemska bila ispred Velike Britanije. Panzac, „International and Domestic Maritime Trade“, 193.

22 Frangakis-Syrett, „Trade between Ottoman Empire and Western Europe“, 10.

23 Frangakis-Syrett, „Trade between Ottoman Empire and Western Europe“, 4; Panzac, „International and Domestic Maritime Trade“, 197.

od napada kršćanskih gusara.²⁴ Nisu sve zemlje dozvoljavale prijevoz osmanske robe svojim brodovima u zapadnu Europu. Velika Britanija i Francuska imale su pomorske zakone kojima je to bilo izričito zabranjeno, za razliku od Nizozemske čije je pomorsko zakonodavstvo bilo manje strogo po tom pitanju, što je i pridonijelo njezinu velikom udjelu u osmanskoj trgovini.²⁵ Talijanske luke Livorno, Genova, Messina, Trst, Ancona i Venecija već su od 17. stoljeća također hrabrile osmanske trgovačke poduzetničke inicijative iz redova manjina stvaranjem njihovih trgovačkih ispostava na svom teritoriju.²⁶ Na sličan su način i brodovi s istočnojadranske obale prevozili robu za račun trgovaca i posrednika u sredozemnim azijskim lukama, što je posvjedočeno u brojnim zapisima u Hrvatskim pomorskim registima.²⁷

Nerijetko su se i sami trgovci iz ishodišnih luka s vlastitom robom ukrcavali na dubrovačke, mletačke ili pak carske brodove. Tako mletački konzul u Anconi 28. svibnja 1770. obavještava Magistrat pet mudrih za trgovinu kako se u luci pojavila dubrovačka kekija pod zapovjedništvom kapetana Marka Đorđića (Gjorgjich) koja se vratila s putovanja iz Istanbula i Izmir, odakle je krenula više od dva mjeseca ranije s robom (sirovi pamuk i u predivu, prekrivači, vosak i pamučne tkanine), za račun nekih grčkih trgovaca koji su se ukricali na brod. Također se naglašava da kapetan nije susreo rusku flotu.²⁸ Ovdje je riječ o trgovačkom putovanju za vrijeme rusko-osmanskog rata nedugo prije bitke kod Češme (5. – 7. srpnja 1770.) kad se bilježi pojačana aktivnost ruskih brodova na Sredozemlju, pa je samim time i svekolika osmanska pomorska aktivnost bila pod posebnom prismotrom. Vjerojatno je izbjegavanje ruskih brodova razlog dugog trajanja puta dubrovačkog broda od osmanskih luka do Ancone, uzevši u obzir vrijeme putovanja za koje su karakteristični jako dobri vremenski uvjeti plovidbe, a prisutnost grčkih trgovaca na brodu rezultat njihove povećane brige za vlastitu trgovačku robu. U drugom slučaju, mletačka pulaka kapetana Drage Dragičevića iz Kotora prevezla je iz Izmir teret 2600 *cantara* valoneje, te 300 koža za račun nekih istočnjačkih trgovaca koji su se ukricali na brod.²⁹

Osim za račun trgovaca iz ishodišnih ili odredišnih luka, kapetani s istočnog Jadrana često su prevozili robu ili dio robe za svoj račun ili račun kompanije, bilo za osobne potrebe ili da istu prodaju u odredišnoj luci. Tako je 1796. godine kapetan Antun Raguzin rodom iz Velog Lošinja, na brigantinu „Il Delfino“ pod mletačkom zastavom, na kojem je i sam bio udjelnik, s puta iz Cilicije i Cipra prevezao teret 1950 *cantara*

24 Panzac, „International and Domestic Maritime Trade“, 197. O opasnosti kršćanskih gusara za osmanske brodove u istočnom Sredozemlju v.: Greene, *Catholic Pirates and Greek Merchants*, 80-81; Frangakis-Syrett, „Izmir and the Ottoman Maritime World of the Eighteenth Century“, 120.

25 Tako je 1768. godine tri četvrtine tereta iz Izmir u Amsterdam natovarenog na nizozemske brodove pripadalo osmanskim trgovačkim posrednicima. Panzac, „International and Domestic Maritime Trade“, 194.

26 Frangakis-Syrett, „Trade between Ottoman Empire and Western Europe“, 8.

27 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. I, 367 (reg. 3641); sv. III, 51-52 (reg. 328), 63 (reg. 467), 74-75 (reg. 538), 78 (reg. 561), 85 (reg. 608).

28 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. III, 63 (reg. 467).

29 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. III, 85 (reg. 612).

valoneje za račun Saverija Zanninija, te 60 *arnasi* vina za svoj račun, preporučeno za Andreu Ballana. Nakon što je teret iskrcan, brod je prazan krenuo za Veli Lošinj.³⁰ S obzirom na to da je i za teret vina navedena osoba kojoj je ono preporučeno, očito je da ga kapetan nije prevezao za osobne potrebe, već s namjerom da ga proda ili daruje. Godine 1782. trabakul *Madonna del Carmine e S. Antonio di Padova*, udjelnika Ivana Mijovića pok. Matije te kapetana Trifuna Milatovića pok. Paška, prevezao je s putovanja iz Izmira teret 1530 *cantara* valoneje za izručenje Georgiosu Protospartiju u Anconi. Uz to je prevezao i teret 48 *cantara* valoneje, 60 bivoljih usoljenih koža, 143 goveđe usoljene kože, 45 *cantara* starog bakra te dva i pol *cantara* žutog voska za račun kapetana i kompanije.³¹ Ilija Bratić, kapetan dubrovačke nave *Madonna del Rosario e S. Biagio*, s putovanja iz Izmira prevezao je 300 bala pamuka, 300 mijatra valoneje, 1208 komada usoljenih koža te 300 *colli* voska za različite trgovce, preporučeno njemu samome.³² Kapetan dubrovačkog pinka *SS.ma Concezione* Petar Logoreci je pak 1768. prevezao iz Izmira u Anconu teret od 118 bala sirovog pamuka i 10 u predivu, tri bale pamučne tkanine te dvije bale voska, sve za svoj račun.³³

Osmanski se trgovci u Hrvatskim pomorskim registima uglavnom neodređeno navode i bez imena, a rijetko se spominju poimenice, pa tako tek u jednom zapisu nalazimo izmirskog trgovca Theodorosa Pressakakija, za čiji je račun mletački trabakul paruna Nikole Čepalića iz Stoliva prevezao 130 *cantara* valoneje iz Izmira.³⁴

Značaj Ancone u trgovini sa sredozemnim azijskim lukama

Ancona se već do početka 16. stoljeća našla u sastavu Papinske Države i postala njezina glavna luka na Jadranu. Svoj uspon trgovine s Osmanskim Carstvom i njezinim lukama krajem 15. i početkom 16. stoljeća Ancona, kao i dijelom i Dubrovnik, može zahvaliti želji osmanskog vrha da prekine mletački monopol nad Jadranom.³⁵ Radi toga je Ancona odabrana da bude glavna luka za distribuciju osmanske robe na europskim tržištima. Ancona je 1514. na svoj favorizirani položaj odgovorila davanjem određenih trgovačkih povlastica trgovcima iz nekih osmanskih gradova s područja Grčke i Albanije, a ubrzo je to isto primijenila na trgovce iz čitavog Osmanskog Carstva. Osam godina potom osmanski su trgovci sa svojom robom u vrijeme poreznog izuzeća imali privilegiran smještaj u gradu.³⁶ O posebnom položaju Ancone u osmanskoj vanjskoj trgovini svjedoči ferman sultana Selima II. koji je osmanskim trgovcima naredio da

30 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. I, 418-419 (reg. 4400).

31 *Isto*, 361 (reg. 3558).

32 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. II, 473 (reg. 5647).

33 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. III, 50 (reg. 313).

34 *Isto*, 87 (reg. 626).

35 Fattori, *Migration and Community in the early modern Mediterranean*, 46.

36 *Isto*, 46.

umjesto predviđene posjete godišnjeg sajma u Recanatiju³⁷ idu trgovati u Anconu.³⁸ Ipak, taj svoj novi trgovački status i značenje koje je iz toga proizlazilo grad i luka, unatoč htijenju, nisu mogli iskoristiti zbog jake kontrole papinskih legata koji nisu imali sluha za otvaranje grada prema vanjskoj trgovini, a određenog učinka na to imao je i odjek Lepantske bitke 1571. godine.³⁹ Stagnacija u razvoju trajala je od prve polovice 16. stoljeća i protekla se kroz čitavo 17. stoljeće. Nositelj pomorske trgovine u gradu i Markama bila je židovska zajednica koja je brojčano ojačala nakon egzodusa Židova istjeranih iz Napuljskog Kraljevstva, ali su od sredine 16. stoljeća stjerani u židovski geto kako se ne bi miješali s kršćanima. Važan doprinos pomorskoj trgovini Ancone dali su i pripadnici grčke manjinske zajednice koji su u 16. stoljeću razvili razgranatu trgovačku mrežu profesionalno surađujući sa Sicilijancima, Slavenima, Dubrovčanima, Osmanlijama i Francuzima.⁴⁰

Početkom 17. stoljeća židovski trgovci iz Ancone lobiranjem su postigli određene trgovačke privilegije u korist ankonskih trgovaca, nakon trgovačkog ugovora iz 1604. između francuskog kralja Henrika IV. i sultana Ahmeda I., te su u to vrijeme plovili pod francuskom zastavom. Njihov društveni status ipak je ostao nepromijenjen sve do sredine 17. stoljeća kad im je dozvoljeno da mogu prenoćiti izvan geta. U drugoj polovici 17. stoljeća rastu naponi ankonskih trgovaca za unaprjeđenjem pomorske djelatnosti, ali brojna ograničenja Papinske Države tomu nisu išla u prilog. Krajem stoljeća naponi su konačno urodili plodom te je 1696. godine izdana dozvola pape Inocenta XII. (1691. – 1700.) koja je nudila slobodnu trgovinu s izuzećem robe koja bi se prodavala u Anconi.⁴¹ Pravi zamah pomorske trgovine uslijedio je od 1732. kad je odlukom pape Klementa XII. u Anconi proglašena zona bescarinske trgovine, odnosno *porto franco*. Time se značajno povećao promet u ankonskoj luci, a primjetno je i povećanje broja brodova koji su dopremali robu iz sredozemnih azijskih luka pa je Ancona postala vodeća pomorsko-trgovačka luka Jadrana. Uslijed provođenja strogih zdravstvenih uvjeta i karantene za robu i ljude koji su dolazili iz zaraženih ili sumnjivih područja (kakvo je velikim dijelom bilo Osmansko Carstvo) te zbog nedostatnih prihvatnih kontumacijskih kapaciteta, vrlo se brzo prišlo projektu izgradnje novog lazareta u samom središtu luke. Premda je konačan projekt gradnje novog lazareta pod paskom inženjera Luigija Vanvitellija konačno dovršen tek sredinom stoljeća, lazaret je još koncem 1730-ih bio u funkciji.⁴²

37 Grad s lukom u regiji Marche, otprilike 30 km južno od Ancone, poznat po svojem međunarodnom sajmu još iz 15. stoljeća.

38 Fattori, *Migration and Community in the Early Modern Mediterranean*, 46.

39 Ortalli, „Venice and Papal Bans on Trade with the Levant“, 242-258; Fattori, *Migration and Community in the Early Modern Mediterranean*, 46.

40 Fattori, *Migration and Community in the Early Modern Mediterranean*, 106. Ovdje se Dubrovčani diferenciraju od Slavena po političkoj, a ne etničkoj osnovi. Ancona je svakako bila važan trgovački partner, kako za Dubrovčane, tako i za mletačke istočnojadranske slavenske komune.

41 Ciavarini, *Sommario della storia di Ancona*, 193-194.

42 O izgledu i smještaju novog lazareta, prijatu ljudi i robe te načinu raskuživanja robe, v.: Mammoli, Inì, i Quattrini, „Metodologia a supporto della ricerca storico-archivistica“, 160-166.

Osim što je bila važna odredišna luka, Ancona je bila važna pomorska tranzitna luka. Brojni brodovi iz Levanta na putu za Trst kao konačnom odredištu svraćali su u Anconu, što se najčešće odnosilo na one koji su plovili pod carskom zastavom, a bilo je i brodova iz *Stato da mar*, posebice bokeljskih. Potkraj 18. stoljeća sve je više brodova pod osmanskim zastavom koji koriste Anconu, rjeđe kao odredišnu, a daleko češće kao tranzitnu luku, primjerice nakon svraćanja u Trst. Najveće značenje Ancone kao luke za robu u tranzitu u 18. stoljeću proizlazilo je iz blizine grada Senigallije u kojem se tradicionalno održavao trgovački sajam „Fiera di Senigallia“, preciznije „Fiera di Maddalena“. Sajam je tijekom 18. stoljeća bio različita trajanja, od osam dana tijekom druge polovice srpnja (do sredine stoljeća), do čak 36 ili 40 dana potkraj stoljeća kad se protegnuo i na kolovoz.⁴³ Oslobođenost od poreza nije uvijek jednako trajala. Početkom stoljeća najčešće je trajala nekoliko dana, da bi tijekom druge polovice 18. stoljeća ona znala potrajati i tijekom cjelokupnog održavanja sajma. Unatoč tome, sajam se prometnuo u jedan od najvažnijih trgovačkih sajmova u 18. stoljeću i stekao vrlo važnu ulogu u razmjeni robe između Istoka i Zapada, na kojem je bio zastupljen svaki kutak Sredozemlja. O trgovačkoj važnosti sajma svjedoči činjenica da je u gradu Senigalliji bilo 17 stranih konzulata koji su branili interese trgovaca svoje zemlje.⁴⁴ S obzirom na to da je znatna količina robe na sajmu potjecala iz sredozemnih azijskih luka, bila je podložna karanteni pa je u tu svrhu služio ankonski lazaret koji je imao ulogu glavnog lazareta. Nakon izvršene kontumacije roba bi se manjim brodovima iz lazareta prevozila u Senigalliju.⁴⁵ Brodovi su za sajam pristizali već tijekom svibnja, a nerijetko i tijekom travnja, kako bi što ranije predali robu preporučenoj osobi te lokalnim trgovcima uspjeli prodati robu koju su prevezli za svoj račun. Tako je dubrovačka kekija na svom putovanju iz Izmiru pristigla u Anconu već 5. travnja 1778.⁴⁶

Koliko god su Ancona i Senigallija bile jedna drugoj konkurencija, one su bile u uskoj komplementarnoj vezi. Senigallija je po kontumacijskim propisima bila podložna Anconi koja je od sredine stoljeća raspolagala dovoljno velikim lazaretom za prihvatanje ljudi i robe, dok je ankonska luka bila dovoljno prostrana i duboka za prihvatanje brodova, za razliku od luke u Senigalliji koja nije uvijek mogla prihvatiti ni srednje brodove po tonaži. S druge strane, sajam u Senigalliji povećavao je važnost Ancone privlačeći robu i brodove te usmjeravajući pomorsko-gospodarske tokove u grad i regiju.

43 Sajam se od kraja 17. stoljeća do 1745. godine održavao u trajanju od osam dana, i to 19. – 26. srpnja; u razdoblju 1745. – 1786. trajao je 18 dana u periodu 14. – 31. srpnja; 1787. godine trajao je 40 dana, a nakon toga, 1788. – 1802. održavao se od 1. srpnja do 5. kolovoza. V.: Cassani, *La fiera di Senigallia*, 55.

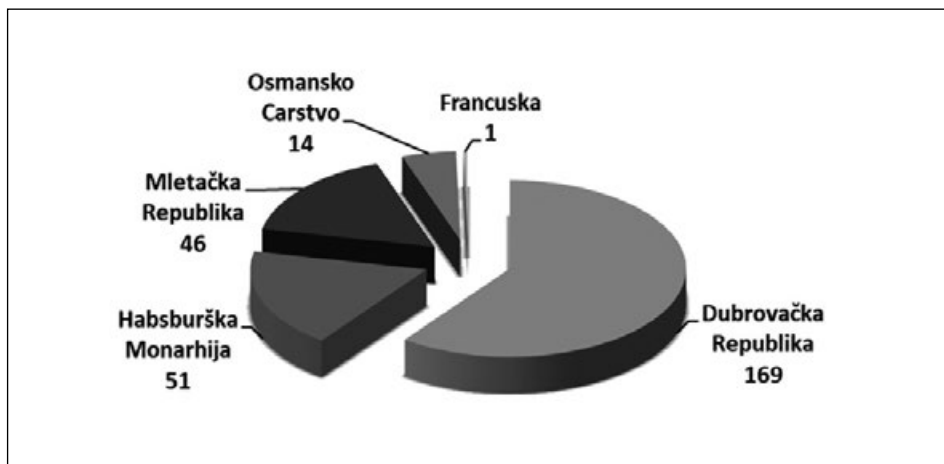
44 Brojka od 17 konzulata odnosi se na pet talijanskih zemalja (Napulj, Parma, Sardinija, Toscana, Venecija) te 12 inozemnih (Austrija, Nizozemska, Danska, Francuska, V. Britanija, Malta, Norveška, Portugal, Prusija, Španjolska, Švedska, Osmansko Carstvo), vidi: Cassani, *La fiera di Senigallia*, 20.

45 Broj manjih brodova i brodice (barki) koje bi tijekom sajma ušle u luku Senigalliju, bilo radi istovara ili pak ukrcaja robe radi odvoza, nije bio pokazatelj vrijednosti robe, ali jest količine. Podatak od 649 brodice u luci, koje su zabilježene 1736. godine, nikad nije nadiđen, vidi: Cassani, *La fiera di Senigallia*, 109, 119.

46 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. III, 85 (reg. 607).

Kao i u slučaju osmanske posredničke trgovine između Sredozemnih azijskih luka i europskih brodovlasnika i kapetana, tako su i ovdje vrlo važnu ulogu u trgovini odigrali posrednici iz redova trgovačkih zajednica, često profesionalno povezani s posrednicima na drugom koncu trgovačke mreže, u Aziji. U zapisima se redovito spominje nekoliko imena koja su u svojstvu posrednika između tranzitnih brodara s istočnog Jadrana djelovala na prihvatu trgovačke robe i njezinoj daljnjoj distribuciji, kao i na organiziranju njezine prodaje u vlastitoj režiji. Najčešće navedeni na tom planu bili su Tommaso Ricotti, pripadnik stare i poznate ankonske obitelji, koji je svojom trgovačkom poduzetničkom mrežom obilježio razdoblje pedesetih i šezdesetih godina 18. stoljeća, potom Georgios Protopsarti iz redova grčke zajednice u Anconi čija se aktivnost u zapisima Hrvatskih pomorskih regesta može pratiti od sredine šezdesetih do sredine osamdesetih godina 18. stoljeća, te naposljetku Mojsije (Moisè) Cohen iz židovske zajednice kojeg nalazimo u zapisima iz 1760-ih.

Premda je zabilježen nemali ukupan trgovački promet iz svih pravaca s lukom Anconom u Hrvatskim pomorskim registima tijekom svih godišta 18. stoljeća, trgovina sa sredozemnim azijskim lukama u njima je znatno ograničena na tek nešto više od pola stoljeća. Tako od početka stoljeća do 1744. godine imamo tek dva zabilježena zapisa o dolascima brodova u Anconu (1740. i 1741.), a izostali su i zapisi nakon 1797. godine. Na raspon godina 1744. – 1797. odnosi se 283 zapisa u kojima su precizirani brodovi po pripadnosti te roba kojom se trgovalo. Ni unutar ovog raspona godišta stanje zapisa nije ni približno ujednačeno – potpuno su izostali zapisi za 1776. – 1777., 1790. te 1790. – 1795. godinu. U promatranom razdoblju najviše je zabilježeno dubrovačkih trgovačkih brodova koncentriranih u razdoblju 1744. – 1788., njih čak 169 ili 59,71 % od ukupnog broja brodova, od kojih šest nije precizirano po vrsti. Slijede brodovi pod carskom zastavom, njih 51 (18,02 %). Pod mletačkom zastavom u Anconu je prispjelo 46 brodova (16,25 %), brodova osmanskih podanika bilo je 14 (4,94 %), te na koncu jedna francuska pulaka (0,35 %). Do 1752. godine u zapisima Hrvatskih pomorskih regesta u Anconi zabilježena su tek dva nedubrovačka broda, dok su Dubrovčani po godištim imali u tom razdoblju dva do šest brodova. Tu pomorsko-trgovačku dinamiku Dubrovčani su slijedili do 1760. godine (ako se zanemari 1758. s osam pristajanja njihovih trgovačkih brodova u Anconi), da bi se broj tih brodova udvostručio tijekom 1760-ih. Tijekom 1770-ih i nakon toga primjetna je znatna stagnacija u odnosu na 1760-e. Sličnu dinamiku od 1761. godine donekle prate brodovi pod carskom i mletačkom zastavom, zadržavajući je otprilike do sredine 1780-ih, kad je i kod njih primjetna stagnacija u trgovini sa sredozemnim azijskim središtima. Svakako je po tom pitanju teško donositi dalekosežne zaključke samo na temelju objavljenih Hrvatskih pomorskih regesta s obzirom na to da najveći dio njih tek čeka objavljivanje, ali svakako može biti relevantan pokazatelj uzevši u obzir obrađene i objavljene fondove.



Grafikon 1. Brodovi iz istočnojadransko-azijske trgovine u Anconi prema državnoj pripadnosti (Izvor: Hrvatski pomorski registri, sv. I–III.)

U tom pogledu korisno je osvrnuti se na ukupno godišnje kretanje broja stranih brodova u luci Anconi. Nažalost, oni su u Hrvatskim pomorskim registima prezentirani samo za razdoblje od 1778. do 1885. kad se pomalo bilježi stagnacija u dubrovačkoj pomorskoj trgovini, ali su značajan pokazatelj, kako Dubrovnika, tako i ostalih pomorskih subjekata, koliko je njihova sredozemna azijska trgovina sudjelovala u ukupnoj pomorskoj trgovini s Anconom, kao i u odnosu prema sveukupnom godišnjem broju brodova u Anconi. Tako je u Anconi zabilježeno da ju je 1778. godine posjetilo ukupno 211 brodova (118 s robom i 93 bez robe), od čega je na Dubrovnik otpadalo 20 brodova (9 s robom i 11 bez robe), a godinu dana kasnije od ukupno 205 brodova u Anconi 17 je bilo dubrovačkih (14 s robom i tri bez robe).⁴⁷

Što se tiče prisutnosti dubrovačkih trgovačkih brodova u Anconi općenito, ona tijekom 1770-ih nikako nije bila upitna. Tako mletački konzul u Anconi 11. lipnja 1770. izvještava Magistrat *Cinque savi alla mercanzia* da su tjedan ranije u luku u Anconi pristigla četiri dubrovačka broda, iz Soluna, Dubrovnika te dva iz Izmira. To je svakako podatak koji nije bio s oduševljenjem prihvaćen u mletačkim tijelima koja su brinula o pomorskoj trgovini.⁴⁸ Slična situacija bilježi se 12. lipnja 1779., kad se navodi da je u luci usidreno pet dubrovačkih brodova: iz Izmira, Moreje, Genove i Marseillea.⁴⁹ S obzirom na to da su se obje spomenute situacije odvijale početkom lipnja, najvjerojatnije je da je povećana prisutnost dubrovačkih brodova u uskoj vezi s održavanjem predstojećeg trgovačkog sajma u Senigalliji u srpnju.

Zapisi u Hrvatskim pomorskim registima koji prate dubrovačku sredozemno-azijску trgovinu u Anconi poklapaju se s njezinim pomorsko-trgovačkim preporodom.

⁴⁷ Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. II, 205, 208 (reg. 1793, 1831).

⁴⁸ Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. III, 63 (reg. 468).

⁴⁹ *Isto*, 87 (reg. 628).

On započinje upravo sredinom 18. stoljeća kad se znatno razvija dubrovačka izvanjadranska plovidba.⁵⁰ Ako se tome pridodaju tradicionalno dobri odnosi s Anconom, te prisutnost Dubrovčana ne samo na istočnom nego i na zapadnom Sredozemlju, Dubrovnik je imao sve predispozicije da dominira u Markama u odnosu na konkurente s istočnog Jadrana. Brodovi koji su se pojavljivali u Anconi mahom su bili predstavljeni brodarima i pomorskim kapetanima iz istočnog Jadrana, ponajprije iz bokeljskog područja, ali i iz stasalog sjevernojadranskog područja gdje je dominirao Lošinj. Tako u promatranoj trgovini u Anconi nalazimo pripadnike najprominentnijih pomorskih obitelji iz tih područja:⁵¹ Mazarovića, Čorko, Marinovića, Burovića i Iljinih iz Perasta; Radimirija, Kamenarovića i Dabinovića iz Dobrote, Lukovića iz Prčanja; Dragičevića i Živkovića iz Kotora, Lazovića i Zubaca iz Herceg Novog; Komljenovića iz Tople, Čepalića iz Stoliva; Lučića iz Risna te Raguzina i Petrine iz Lošinja. Ovako širok raspon rodova iz Boke uključenih u pomorske aktivnosti tek je mali segment onoga što su oni stvarno značili u pomorsko-trgovačkom svijetu. Njihova pomorsko-trgovačka aktivnost najvećim se dijelom temeljila na privilegijama koje su u trgovini dobili od Mletačke Republike. Promatrajući samo povlastice pojedinih pomorskih bokeljskih centara naspram trgovačke robe (iako su ti privilegiji rezultat dobro odmjerene politike Mletačke Republike prema njima i uglavnom nisu bili odvojivi)⁵² njihovi pomorci su bili znatno više angažirani u trgovini u albanskim lukama te jadranskoj i prijadranskoj plovidbi,⁵³ kako se može vidjeti u I. svesku Hrvatskih pomorskih regesta, najvećim dijelom nastalih u Draču iz pera tamošnjih mletačkih konzula. Oslikavajući razvojni profil bokeljskog pomorstva Miloš Milošević će utvrditi da je:

...tamošnja trgovina razbila uske lokalne okvire i postala šire zasnovana prava privredna djelatnost na Jadranu s dobro razvijenom tranzitnom i izvoznom komponentom. [...] naročito to vrijedi za 18. stoljeće, kada je ponekad stvaran širok plovni most između Boke sa zaleđem, Albanije i Grčke s jedne i Venecije, Dalmacije i Istre s druge strane.⁵⁴

Brodovi prema vrsti

Što se tiče vrste brodova korištenih u trgovini između sredozemnih azijskih luka u trgovini s Anconom, posredstvom istočnojadranskih brodova najčešće su se koristile pulake, i to u 126 zapisa. Ovaj jedrenjak s tri jarbola dužine 15 – 20 m, širine 5 – 7 m, ukupne nosivosti 60 – 230 tona te dobrih manevarskih sposobnosti i s relativno malom posadom, najčešće od osam do dvanaest ljudi, pokazao se poprilično ekonomičnim na

50 Luetić, *Brodari i pomorci trgovačke republike*, 56-59.

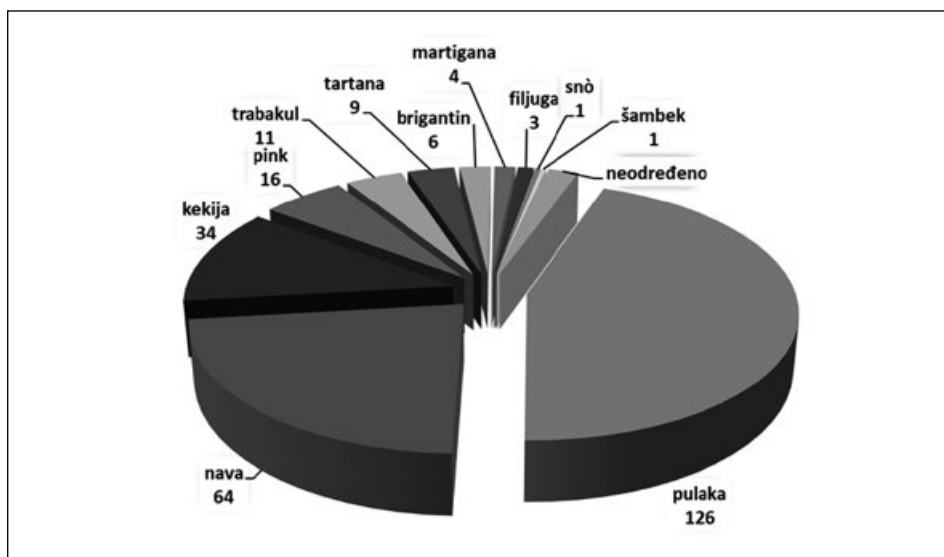
51 Čoralić, *Iz prošlosti Boke*, 26, 44, 48, 66-67, 99, 141, 177-183; 194-197, 215-225.

52 Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i mecene*, 12-26, 54-70.

53 Usp. Milošević, „Nosioci pomorske privrede Perasta u prvoj polovini XVIII vijeka“, 97-133; Milošević, „Nosioci pomorske privrede Dobrote prve polovine XVIII vijeka“, 121-133.

54 Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i mecene*, 20.

dugim trgovačkim putovanjima, stoga se dosta i koristio.⁵⁵ Nava, druga po učestalosti prijevoza robe sa 64 zapisa, bila je približno iste duljine, ali nešto šira (6 – 8 m), i to po čitavoj dužini. To je umanjivalo njezine manevarske sposobnosti, ali je znatno povećavalo ukupnu nosivost koja je dosegala 130 – 330 tona,⁵⁶ što je doprinosilo njezinoj praktičnosti. Broj članova nije bio stalan: od minimalno 20 – 30 zabilježeno kod brojnih autora, do čak i preko 200 članova posade. Tako nava „Gloria Veneta“ peraškog kapetana Ivana Bronze, zabilježena potkraj travnja 1717. u Veneciji, ima 196 članova posade, a iste godine mjesec dana ranije mletački brodski registri bilježe navu *S. Pio Quinto* pod zapovjedništvom kapetana Laura Novellija sa čak 211 članova posade.⁵⁷ Kekije, koje su na trećem mjestu, zabilježene su 34 puta. Riječ je o jedrenjaku srednje veličine, po dimenzijama i nosivosti jako slične pulaki, od koje se ponešto razlikovala po izvedbi trupa i jarbola, te jedrilju, u čemu se približavala navi.⁵⁸ Po učestalosti slijedi pinko (16), potom trabakuli (11), tartane (9), brigantini (6), filjuge (3), martigana (4), te *snò* i šambek po jedan. *Snò* ili *snow*, jedrenjak je sjevernjačkog porijekla nalik na brigantin, ali većih dimenzija. Bio je najveći među spomenutim brodovima, dužine 26 – 32 m, širine 6 – 9 m, visok 3,5 – 5,8 m, ukupne nosivosti 150 – 400 tona. Sagledavajući stvari u tom kontekstu podatak od svega 10 članova posade čini se pomalo fascinantnim.⁵⁹ Zbog svojih dimenzija te mogućnosti naoružanja većim brojem topova često je korišten kao ratni brod.



Grafikon 2: Brodovi prema vrsti u luci Anconi
(Izvor: Čolak, Hrvatski pomorski registri, sv. I – III.)

55 Podhraški Čizmek, *Navigli adriatici tra le due sponde*, 38-39.

56 *Isto*, 26-29.

57 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. III, 195-196 (reg.: 1761, 1765).

58 Podhraški Čizmek, *Navigli adriatici tra le due sponde*, 48.

59 *Isto*, 18-19.

Uzevši u obzir udio dubrovačkih brodova od gotovo šezdeset posto u ukupnom broju brodova, korisno je osvrnuti se na brodarsku strukturu koju su koristili njihovi kapetani. U trgovini sa sredozemnim azijskim lukama Dubrovčani su također najviše koristili pulake, čak i nešto više od svoje konkurencije. Od 163 zapisa koji preciziraju vrstu dubrovačkih brodova u luci Anconi, ovoj vrsti jedrenjaka pripada nešto više od polovice, čak 82. Dubrovačka pulaka bila je jedriljem prilagođena za sredozemnu trgovinu, a uzevši u obzir relativno malu posadu i manevarske sposobnosti te zadovoljavajuću ukupnu nosivost, bila je vrlo omiljena među dubrovačkim patrunima i kapetanima.⁶⁰ Slijede nava (40), pinko (16), kekija (11), tartana (8), fljuga (3), brigantin (1), trabakul (1), *snò* (1). Zanimljivo je spomenuti kako je pinko zabilježen samo u dubrovačkoj pomorskoj trgovini. Ovaj jedrenjak s dva do tri jarbola koristi najčešće latinska jedra, što mu omogućava bolju agilnost i manevarske sposobnosti, a u kombinaciji s križnim jedrima značajno dobiva na brzini. Ukupna nosivost od 45 do 300 tona podrazumijeva različite inačice ovog jedrenjaka, a ujedno omogućava i njegovu široku primjenjivost.⁶¹ Na posljednjem mjestu na popisu brodova prema učestalosti koje su dubrovački kapetani koristili u sredozemnoj trgovini sa sredozemnim azijskim lukama prema zapisima u Hrvatskim pomorskim registima bio je trabakul. Trabakul je inače vrsta jedrenjaka, najčešće korišten prema Hrvatskim pomorskim registima,⁶² ali je pri prijevozu robe iz Azije u luci Anconi spomenut tek jedanaest puta, dok su ga dubrovački trgovci u tom kontekstu koristili tek jednom. Riječ je o jedrenjaku s dva do tri jarbola, ukupne nosivosti 14 – 200 tona, dok ga se u zapisima najčešće nalazi s nosivošću oko 90 – 100 B.C.,⁶³ što iznosi 55 – 60 tona. Podatak o 10 B.C., koliko se pripisuje bokeljskom trabakulu kapetana Lazara Jankovića koji se u Anconi 1783. zatekao iz Levanta s teretom valoneje, očito je rezultat krivog upisa u registar, s obzirom na to da je prevezena roba težila 1500 *cantara*, odnosno blizu 80 tona.⁶⁴

Prikladno je osvrnuti se ovdje i dijelom na popis svih kapetana koji su zabilježeni u Hrvatskim pomorskim registima u dubrovačkoj tranzitnoj trgovini između sredozemnih azijskih luka i Ancone, a donosi ih se kronološkim redom prema godinama u Prilogu na kraju rada. Vidljivo je da je daleko najviše putovanja ostvario kapetan Blaž Krilanović koji je sa svojom pulakom u Izmir i Kostantinopol i natrag zabilježen šest puta. Iz njegova roda je i Antun Krilanović, a zabilježeno je jedno putovanje koje je ostvario. Kapetani iz roda Krilanovića ipak nisu na prvom mjestu. Ispred njih su Bratići s devet putovanja (četiri člana roda: Ilija, Matej, Petar, Antun), Kazilari s osam putovanja i također s četiri kapetana iz roda (Jakov, Ivan, Matej, Luka), te Božovići sa

60 Luetić, *O pomorstvu dubrovačke republike u XVIII. stoljeću*, 28.

61 Podhraški Čizmek, *Navigli adriatici tra le due sponde*, 54–55.

62 Od 18 536 spomena brodova čak 2 697, ili 14,55 % odnose se na trabakul. Usp.: Podhraški Čizmek, *Navigli adriatici tra le due sponde*, 19.

63 B.C. – „botte candiotta“, mjera za masu pri izražavanju nosivosti brodova koja je iznosila približno 0,64 tone. *Regesti marittimi croati*, sv. I, 13.

64 Teret valoneje bi uzevši u obzir težinu cantara od 54 do 56 kg iznosio oko 80 tona, dok 10 B.C. iznosilo tek nešto više od 6 tona. Usp. Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. III, 100 (reg. 723).

sedam putovanja i čak petoricom kapetana (Ivan, Mihovil, Petar, Paško i Šimun). U pomorskim sredinama s bogatom tradicijom kao što je Dubrovnik, ali i drugim mjestima, poput Perasta, Dobrote, Lošinja, pomorske obitelji nastojale su što ranije svoje sinove i rođake naučiti pomorskoj vještini, angažirajući ih na nižim poslovima poput pisara, peljara, kormilara, kako bi kroz teške situacije na brodu očvrstnuli u tom pozivu te i sami nastavili kapetansku tradiciju.⁶⁵

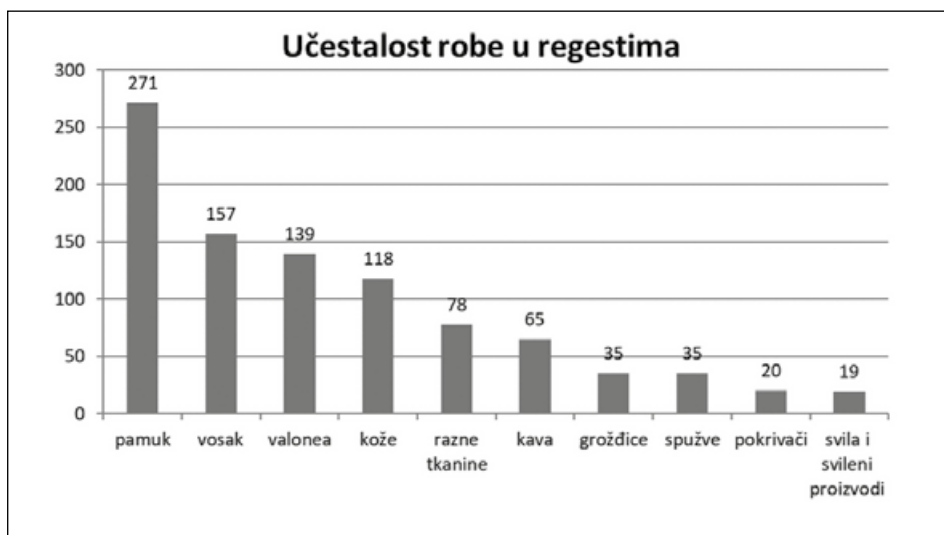
Što se tiče imena brodova koji su sudjelovali u jadranskoj i izvanjadranskoj plovidbi, u prvoj polovici 18. stoljeća u područjima s kršćanskom tradicijom brodovima su se gotovo isključivo nadijevala imena religioznog karaktera. Od sredine stoljeća nalazi ih se s imenima i sekularnog karaktera, a prema kraju stoljeća u svakoj se sredini može naći brod s nekim od takvih imena. Što se tiče brodova kojima se plovilo pod carskom zastavom, ondje je najviše brodova bilo s imenima nereligioznog karaktera. Teško je izvoditi uzroke takvog trenda i provoditi generalizacije po tom pitanju, neovisno o tome je li riječ o području miješanja različitih religioznih utjecaja, ili je prosvjetiteljstvo u svim sredinama ostavilo određenog traga. Religiozna imena uglavnom su bila slična i u mnogim slučajevima identična. Dubrovački kapetan Ilija Bratić ima navu *Madonna del Rosario e S. Biaggio*, a isto ime ima dubrovačka tartana Petra Tomaševića. Naziv *Madonna del Rosario* istovremeno nose tri dubrovačke pulake: kapetana Blaža Krilanovića, Petra Papija i Ivana Bersačine. Ima i poneka neobična situacija s imenima: tako kapetan Antun Pilat 1766. upravlja pinkom *Gesù, Maria e Giuseppe*. Antun Franković upravlja navom *Immacolata Concezione e S. Teresa*, a Matej Fisković 1754. ima pulaku *Judita*. U Perastu, kapetan Ivan Zmajević početkom 18. stoljeća upravlja navom *S. Croce*, Vinko Kršanac ima pulaku *Madonna del Scarpello*, a Ivan Mijović 1782. upravlja trabakulom *Madonna del Carmine e S. Antonio di Padova*. Andrija Marinović 1768. upravlja kekijom *Buona Sorte*, a Marko Ive i Frane Burović 1788. imaju pulaku *Cacciatrice*. U Herceg Novom parun Mihovil Diklić 1708. ima marsilijanu *Madonna de' Carmini*, Šimun Janković 1757. upravlja navom *Santissima Trinità*, a Nikola Zubac 1789. brigantinom *Corriere di Castel Novo*.

U habsburškoj carskoj floti 1761. kapetan Francesco Penza upravlja pulakom *Madonna di Montenero*. Ivan grof Vojnović ima navu *S. Niccolò*, a Andrija Cigančić pulaku *S. Antonio di Padova*. S druge strane, 1755. godine nalazimo Marka Milila s carskom navom *Rachelle*, 1758. kapetana Saverija Zamagliu s brigantinom *La sirena del mare*, a 1762. kapetana Lorenza Penzu s navom *La sultana favorita*.

65 Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i meceni*, 96.

Trgovački artikli u razmjeni robe

Govoriti o ukupnoj količini prevožene robe između sredozemnih azijskih i jadranskih pomorskih odredišta na temelju podataka zabilježenih u referentnim zapisima Hrvatskih pomorskih regista prilično je nezahvalno iz više razloga. Objavljeni pomorski registi u sva tri sveska edicije tek se dijelom odnose na trgovačku robu i uvozno-izvozne dozvole, i to ponajviše oni koji se tiču luke Ancone, dok je velik dio istovjetne pomorske građe koja bi pružila sveobuhvatniji uvid u trgovačke tokove na Jadranu i Sredozemlju još neobjavljen. Tu se naravno misli na Veneciju i Trst. Nadalje, znatan dio obrađenih zapisa u Hrvatskim pomorskim registima ne donosi podatke o količini prevožene robe, već samo o njezinoj vrsti. U tom kontekstu upotreba nepodudarnih mjernih jedinica na istočnom Sredozemlju i Jadranu čini se suvišnom. S druge strane, evaluacija učestalosti prevožene robe prema zapisima u Hrvatskim pomorskim registima doima se daleko više svrhovitom. Učestalost trgovačkih artikala u trgovačkoj razmjeni pokazuje kretanje trgovačkih tokova vezanih uz dotičnu robu, a podatci o prevoženoj količini dotične robe dodatno ukazuju na to kakav interes vlada za tom robom. Ipak, i ovakav pristup pokazuje nedostatke s obzirom na to da je u zbirkama Hrvatskih pomorskih regista znatan broj onih koji ne donose podatke o mjestu porijekla robe, čime su i rezultati istraživanja donekle kompromitirani. Vodeći računa o isplativosti pomorsko-trgovačkih putovanja vlasnici brodova vodili su računa o što racionalnijem korištenju brodskog prostora, a posebice kad je riječ o većim brodovima. S time u vezi nerijetko su se organizirala putovanja koja obuhvaćaju pristajanje u više luka, bilo zbog potrebe da se prikupi dostatna količina dotične robe ili pak da se u usputnim lukama dopremi roba za kojom ondje vlada potražnja. Tako se nerijetko u istim registima na istom putovanju spominje više sredozemnih azijskih luka, primjerice Konstantinopol i Izmir; Izmir i Levant; Cipar, Īskenderun i Akra, pa se ne može sa sigurnošću utvrditi koja roba potječe iz koje luke. Često se uz sredozemne azijske luke kao konačna odredišta, ili pak ishodišta pomorskih putovanja na putu za Jadran, navode i usputne luke poput Mitilenija i Patrasa, te otoka Patmosa, Limnosa, Zakintosa, Kefalonije i brojnih drugih koji se nalaze u europskom dijelu, a u nekim segmentima imaju proizvodnu strukturu, sličnu onoj sredozemnih azijskih luka. Stoga je često nemoguće utvrditi koja je točno roba i kolika količina robe doista porijeklom iz sredozemnog azijskog područja, a koja iz usputnih luka. Iz istočnojadranskih luka od neprerađevina ili poluprerađevina u velikim se količinama izvozilo drvo. Važni izvozni proizvodi bili su još riža, ulje, duhan iz Albanije, i šećer koji bi se dopremao sa zapada. Najvećim dijelom izvozili su se: drvo, metal, staklo, tekstil, stolovi, oružje, mjed, živo srebro, bakrene izrađevine, razna željezarija poput klinova, čavala i pila, užad za jedra, staklene posude, ogledala i razne europske tkanine te brojne druge prerađevine. Iz sredozemnog azijskog područja nudio se daleko širi asortiman proizvoda. Među uvoznim artiklima prevladavali su pamuk, vosak, valoneja, kože, razne tkanine, kava, grožđice, spužve, pokrivači te svila i svileni proizvodi koji čine deset najčešće uvoženih azijskih artikala. Grafikon 3. prikazuje njihov međusoban odnos uzevši u obzir učestalost dotične robe u trgovini.



Grafikon 3. Deset najčešće uvoženih artikala iz sredozemnih azijskih luka

Ostali artikli koji se dovoze iz sredozemnih azijskih luka po učestalosti u registima su: vuna (15), datulje (11), smokve (11), sukno (10), tamjan (7), duhan (7), alaun (7), vino (6), *galla*⁶⁶ (6), kordovani⁶⁷ (4), sapun (4), papar (4), tepisi (3), ulje (3), trava i drvo za tintu (3), razne krpe (3), čarape (2), predivo vune angorske koze (2), smola (2), orpiment⁶⁸ (2), lule i nastavci za cigarete (2), bičevi (2), rabarbara (2), lanene sjemenke (2), voće (2), te po jedan spomen: devine haljine, pamučne haljine, kaputi, papuče, igle, fine lanene niti, kavijar, stiraks balzam,⁶⁹ šafran, droga, indigo boja, žuta zemlja, konjska griva, devina vuna, bob, limun, sušeni jezici, sušene ribe (marone), kavijar, kasija⁷⁰ i *gialetti*.⁷¹ Većina ovih manje učestalih artikala nesumnjivo se prevozila češće nego za to nalazimo izravnu potvrdu u Hrvatskim pomorskim registima s obzirom na to da se u njima često uz spomen najvažnijih i najčešćih artikala (pamuk, kože, valoneja, vosak) navodi „i druga roba“, ali sigurno u manjim količinama od uobičajenih za tu robu.

Očekivano, na prvom mjestu po učestalosti artikala u uvoznj trgovini iz sredozemnih azijskih luka u 18. stoljeću bio je pamuk. Osamnaesto stoljeće je stoljeće njegove

66 Tvorbe koje nastaju na korijenju, stabljikama ili lišću biljaka, bilo zbog uboda kukaca ili djelovanjem parazita, a koje se daljnjom obradom koriste za proizvodnju tinte, vidi: Zingarelli, „*Galla (cecidio)*“, 757.

67 Fina štavljena koža iz španjolskog grada Cordobe, posebno ona sačinjena iz kozje kože. Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. I, 14.

68 Orpiment ili auripigment je mineral u obliku pigmenta zlatnožute boje koji služi za uništavanje štetočina.

69 U farmaciji, balzam koji se koristi kao ekspektorans i stimulans te kao lijek za niz bolesti dok je u parfumeriji riječ o mirisnoj smoli koja se upotrebljava i kao sredstvo za kađenje, vidi: *Hrvatska enciklopedija*, „Stiraks“.

70 Vrsta ljekovite trave blagog purgativnog djelovanja.

71 Somun od kukuruznog brašna s grožđicama.

potpune afirmacije kao sirovine za izradu tkanine. Za razliku od ranijih razdoblja kad njegovo iskorištavanje nije bilo toliko rentabilno zbog nedovoljno razvijenih tehnika prediva, već od 30-ih godina 18. stoljeća uslijed usavršavanja radnih strojeva omogućava se višestruko povećanje proizvodnje, koje se prema kraju stoljeća dodatno potencira primjenom parnog stroja u proizvodnji pamučnog tekstila pa na europskim tržištima raste potražnja za tom sirovinom. Shodno tome i u registima je primjetno povećanje količine uvoženog pamuka tijekom stoljeća. Paralelno s time iz relativno malenog broja spomena vune (15) u trgovini sa sredozemnim azijskim lukama ne bi trebalo izvoditi dalekosežnije zaključke. Naime, razvijeno stočarstvo u bližem i širem zaleđu istočnog Jadrana, ponajprije na podlozi uzgoja ovaca, pružalo je dostatne mogućnosti za razvijenu trgovinu, ne samo vunom, već i mesom i kožama.

Na drugom mjestu po učestalosti u trgovini bio je vosak koji je imao široku primjenu u domaćinstvima, liturgiji, industriji i kozmetici. Vrlo visoko treće mjesto među uvoženim artiklima pripadalo je valoneji.⁷² Riječ je o plodovima hrasta lat. naziva *Quercus ithaburensis macrolepis*, s velikom količinom tanina koji je zbog svojih svojstava našao vrlo široku primjenu u kožarskoj industriji pri štavljenju kože. Spomenuta vrsta hrasta uspijevala je na priobalnom području Albanije i Grčke, a najviše na širem prostoru izmirske regije i ostatka današnje zapadne i južne Turske. Sadržaj plodova ekstrahirao se iz ljuski, a potom nakon sušenja mrvio i posipao po pripremljenoj životinjskoj koži.⁷³ Koliko je upotreba valoneje bila obimna može posvjedočiti činjenica da su čitavi brodovi ponekad bili nakrcani tom robom. Tako se 15. lipnja 1761. godine u ankonskoj luci bilježe dva dubrovačka broda, nava pod kapetanom Antunom Kazilarijem te pulaka pod kapetanom Nikolom Bronzićem, prevozeći samo valoneju.⁷⁴ Još je jedna dubrovačka nava na svom putovanju iz Izmira u Anconu 1767. godine prevozila isključivo valoneju i to u količini od 400 mijara, što odgovara težini od 190,8 tona.⁷⁵ Približno istu količinu valoneje (3 359 *cantara* – 189,178 tona) na dubrovačkoj navi *Madonna SS.ma delle Grazie* prevezao je njezin kapetan Ivan Šunj 1768. godine.⁷⁶ Carski brigantin pak 1757. godine pod zapovjedništvom kapetana Saverija Zamaglie prevezao je u Anconu 22 084 *cantara* valoneje, što u metarskom sustavu odgovara masi od čak 1243,77 tona.⁷⁷ U to je teško povjerovati, posebice zbog toga što je u registu prije riječ o brigantinu čija je prosječna nosivost 150 – 200 tona, izuzetno do 300 tona kod većih brigantina,⁷⁸ pa je moguće da je došlo do krivog upisa u registar. Neovisno o svemu, ovaj, ali i prethodni podatci vjerno ilustriraju koliko je i u kojim količinama bio tražen taj artikl.

72 Duro, „Vallonea“, 794.

73 O pripremi i primjeni praha valoneje v.: Orlandi, *Dell'arte del Pelacane e della valonea*, 43-52.

74 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. II, 548 (reg. 6554-6555).

75 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. III, 43 (reg. 202).

76 Isto, 55 (reg. 381).

77 U to vrijeme u upotrebi je bio firentinski *cantar* 54,32 kg te carigradski koji je iznosio nešto više, 56,32 kg. Usp. s Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. II, 527 (reg. 6296), 810, 818-819.

78 Podhraški Čizmek, *Navigli adriatici tra le due sponde*, 52-53.

U uskoj vezi s primjenom valoneje bila je sirova koža, čija se svježina pri transportu održavala soljenjem. U relevantnim registima tek je 32 zapisa prijevoza usoljenih koža, no uzevši u obzir široku rasprostranjenost uzgoja, kako sitne, tako i krupne stoke diljem Europe, sirove kože za obradu nije nedostajalo. Iz grafikona se može iščitati da je koža četvrti artikl po učestalosti prevožene robe pa je prikladno osvrnuti se i na njezin profil u ostalim slučajevima trgovine. Dakle, od ukupno 118 regesti, osim usoljene kože, u 7 slučajeva riječ je o štavljenoj ili poluštavljenoj koži, dok u 23 regesta nije precizirano u kakvom je stanju prevožena koža. Ostatak regesta precizira govede kože (3), sušene kože (3), bivolje kože (3), kože za cipele – *vacchette* (2), kože šakala (2), zečje kože (2) te po jedan zapis otpada na kozje, ovnujske, vučje i lisičje kože, dok se trgovina devinom kožom kao luksuznim trgovinskim artiklom spominje u čak 37 regesta.

Ancona kao zaklonište za brodove u longitudinalnoj plovidbi Jadranom

Ancona nije bila samo odredišna ili tranzitna luka, već i luka u kojoj su brodovi tijekom uzdužne plovidbe Jadranom u slučaju nevremena uzrokovanog burom mogli pronaći utočište, naravno, uz pretpostavku da tijekom plovidbe duž istočnog Jadrana u blizini nemaju odgovarajući zaklon ili da su na otvorenom moru. U tom pogledu najčešće se koristio višestoljetno uhodani transjadranski trajekt jug Istre (Pula) – Ancona, s obzirom na to da je za pomorce najveća opasnost od bure prijetila pri prelasku Kvarnerskog zaljeva. Brojne pomorske isprave iz Ancone svjedoče o brodovima koji su tijekom 18. stoljeća ploveći iz Venecije ili Trsta prema jugu Jadrana vrlo brzo po isplovljenju bili prisiljeni potražiti spas u luci Anconi, nerijetko uz velike probleme i uz pomoć stručnih lučkih službi, a isto je vrijedilo za brodove koji su iz pravca Levanta plovili prema sjevernojadranskim lukama.⁷⁹ Koliko je bura bila pogibeljna za pomorce pri plovidbi Jadranom kad bi se sa svojim brodovima našli na otvorenom moru ispred istočnojadranske obale, najbolje može posvjedočiti Marienijev plovidbeni priručnik iz prve polovice 19. stoljeća koji u tim slučajevima sugerira korištenje zapadnojadranskih luka:

Kada se, dakle, mornar iznenađen burom nađe pred istočnom obalom, pokušat će se spasiti u najbližim lukama u odnosu na mjesto na kojem se nalazi [...]. Kada, pak, bura brodovima ne bi dopustila pristajanje ni u lukama niti u sidrištima, te kada bi bili prisiljeni ploviti bez jedara⁸⁰ ubrzo bi se našli tjerani vjetrom prema zapadnoj obali, gdje bi morali zbog nužde prići njezinim lošim sidrištima, u odnosu na mjesto od kojega dolaze.⁸¹

Osim bure, probleme u navigaciji ne samo Jadranom nego i istočnim Sredozemljem uzrokovali su južni vjetrovi, a njihov režim bio je više vezan uz doba godine. Za vrijeme

79 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. III, 48-49 (reg.: 285, 289), 62 (reg.: 464, 465), 66-67 (reg. 493), 80 (reg. 569), 83 (reg. 585), 85 (reg. 607), 94 (reg. 676) i 98 (reg. 703).

80 Svakako je riječ o ubranim jedrima kako bi se moglo uspješno manevrirati.

81 Marieni, *Portolano del mare Adriatico*, 12.

njihova djelovanja trgovački su brodovi općenito izbjegavali navigaciju duž zapadne obale s obzirom na to da gotovo čitavom svojom dužinom ne nudi prikladan zaklon, kao i zbog brojnih plićina kojima zapadna obala obiluje. Velike probleme znao je uzrokovati i jak maestral, naročito onim brodovima koji su plovili protivno smjeru vjetra, dakle od jugoistoka prema sjeverozapadu, odnosno zapadnom obalom Jadrana od Apulije prema Anconi.⁸² Bartolomeo Crescenzo, pomorski povjesničar i dugogodišnji zapovjednik vojne mornarice Svete Stolice u svom djelu *Nautica Mediterranea* dijeli godinu na četiri razdoblja uzevši u obzir uvjete plovidbe. Pritom su idealni uvjeti za plovidbu od 20. svibnja do 24. rujna, dakle zadnji proljetni mjesec i čitavo ljeto. U prijelaznim razdobljima od 24. rujna do 22. studenog, te 20. ožujka do 20. svibnja plovidba nije ni sigurna ni opasna. Od 22. studenog do 20. ožujka plovidba je svuda riskantna i opasna pa se preporučuje u tim mjesecima brodove ostaviti u luci.⁸³ Ove upute u navigaciji, uzevši u obzir funkciju obnašanja Crescenzoja, odnosile su se prvenstveno na galije, odnosno vojne brodove, čije bi nepridržavanje preporuka za njih moglo imati tragične posljedice. Naravno da se kapetani i vlasnici trgovačkih brodova uglavnom nisu strogo pridržavali tih uputa jer nisu mogli priuštiti da im brod miruje u luci gotovo osam mjeseci, ali i zbog činjenice da je i tijekom razdoblja nepreporučljivog za plovidbu bilo dosta prikladnog vremena za plovidbu. Putovanja bi tijekom rizičnih razdoblja, u dugoj plovidbi, ipak trajala znatno dulje od onih za koje vrijede idealni uvjeti plovidbe. Svjedočanstva o brodolomima zabilježenim u registima svjedoče o velikoj pogibeljnosti plovidbe istočnim Sredozemljem tijekom lošeg vremena.⁸⁴

Zaključak

U radu se na temelju zapisa u Hrvatskim pomorskim registima nastojalo odgovoriti na neka pitanja koja se tiču pomorsko-trgovačkih veza između Jadrana i azijskog Sredozemlja, ponajprije vezano uz način funkcioniranja pomorske trgovačke mreže, strukturu trgovine te identifikaciju aktera u toj trgovini. Obradom regesta koji se odnose na trgovačku mrežu Ancone sa sredozemnim azijskim lukama, uz tranzitnu ulogu brodarka s istočnog Jadrana, mogu se pratiti konjunktura razdoblja pomorske trgovine tijekom 18. stoljeća, kako u spomenutoj trgovačkoj mreži, tako i pomorske trgovine istočnojadranskih središta i njihove pomorske orijentacije. Istraživanjem regesta, pored navedenog, stječe se uvid u dinamiku plovidbe, vrstu robe kojom se trgovalo, način na koji se odvijao trgovački promet, karakteristike brodova koji su korišteni u međusobnoj razmjeni robe te niz podataka o akterima plovidbe, čime se upotpunjuju saznanja o pomorsko-trgovačkim tokovima između jadranskih i sredozemnih azijskih luka.

82 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. III, 65 (reg. 484).

83 Crescenzo, *Nautica Mediterranea*, 287-288.

84 Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. I, 55-56 (reg. 857, 863); Čolak, *Regesti marittimi croati*, sv. III, 78 (reg. 563).

Uzevši u obzir obilje raznovrsnih podataka o različitim pomorskim aspektima, ovaj se korpus dokumenata pokazuje kao nepresušno vrelo podataka. Unatoč tome, relativno malen udio objavljenih regista dokumenata, otprilike tek jedna šestina od ukupnog korpusa dokumenata koji čeka na daljnju obradu, ne daje za pravo izvlačenje zaključaka o pomorskoj aktivnosti pojedinih pomorskih središta na Jadranu i njihovim pomorsko-trgovačkim vezama. Neovisno o nepotpunosti objavljenog korpusa dokumenata može se utvrditi da je on respektabilan i u mnogim slučajevima reprezentativan te nezaobilazan pri utvrđivanju sredozemnih i jadranskih pomorsko-trgovačkih tokova tijekom 18. stoljeća, u čijoj su kreaciji jako važnu ulogu imali ljudi s naše obale. Osim toga, manjkavi rezultati mogu se dijelom upotpuniti saznanjima iz relevantne literature koja se nerijetko i sama temeljila na neobjavljenim dokumentima, kao i ostalim dokumentima koji nisu predmetom obrade Hrvatskih pomorskih regista, potpomažući tako stvaranje jedinstvene slike o pomorsko-trgovačkoj aktivnosti.

U ovom radu nastojalo se istražiti njihove određene segmente te ukazati na moguće pravce daljnjeg istraživanja. Rad nije u potpunosti odgovorio na postavljena pitanja, za što su potrebna daleko sustavnija i obimnija istraživanja, ali je, nadajmo se, ukazao na važnost teme, značajne ne samo u lokalnim, već i u globalnim okvirima pomorske trgovine 18. stoljeća te na potrebu daljnjih znanstvenih istraživanja, ali i pomoći društvene zajednice u iznalaženju načina u predstavljanju znanstvenoj javnosti još neobjavljenog dijela korpusa Hrvatskih pomorskih regista.

PRILOG

Popis kapetana zabilježenih u Hrvatskim pomorskim registima u dubrovačkoj tranzitnoj trgovini između sredozemnih azijskih luka i Ancone

R. br.	Kapetan – prezime, ime	Vrsta broda	Ishodišna luka	God./reg./sv.
1.	Krilanović, Blaž	pulaka	Costantinopoli	1744./4934/II
2.	Mesi, Vinko	tartana	Izmir	1744./4940/II
3.	Croce, Stefano	pulaka	Izmir, Solun	1745./5076/II
4.	Srđan, Ivan	pinko	Izmir	1745./5086/II
5.	Kršević, Ivan	filjuga	Izmir	1745./5110/II
6.	Tomašević, Petar	nava	Izmir	1746./5252/II
7.	Kazilari, Jakov	nava	Izmir	1746./5265/II
8.	Mesi, Vinko	pulaka	Izmir	1746./5301/II
9.	Jelić, Mihovil	tartana	Izmir	1747./5499/II
10.	Klešković, Ivan	tartana	Izmir	1747./5467/II
11.	Bruni, Luka	pulaka	Izmir	1748./5564/II
12.	Vacchetti, Francesco	nava	Izmir	1748./5565/II

R. br.	Kapetan – prezime, ime	Vrsta broda	Ishodišna luka	God./reg./sv.
13.	Lucchini, Agustino	brigantin	Izmir	1748./5590/II
14.	Maras, Stjepan	tartana	Izmir	1748./5591/II
15.	Baljak, Petar	pulaka	Izmir	1748./5611/II
16.	Bratić, Ilija	nava	Izmir	1749./5647/II
17.	Krilanović, Blaž	pulaka	Izmir	1749./5717/II
18.	Šodrnja, Luka	pulaka	Izmir	1749./5656/II
19.	nije naveden	pulaka	Izmir	1749./5721/III
20.	Saletović, Antun	pulaka	Costantinopoli	1749./5669/II
21.	Saletović, Antun	pulaka	Izmir	1750./5712/II
22.	Krilanović, Blaž	pulaka	Izmir	1750./5713/II
23.	Bratić, Matej	pulaka	Izmir	1750./5723/II
24.	Srgota, Luka	pulaka	Izmir	1750./5734/II
25.	Bratić, Ilija	nava	Izmir	1750./5750/II
26.	Božović, Petar	pulaka	Izmir	1751./5767/II
27.	Juvenić, Antun	nava	Izmir	1751./5783/II
28.	Piškulić, Andrija	pulaka	Costantinopoli	1751./5799/II
29.	Bratić, Matej	pulaka	Izmir	1751./5787/II
30.	Krilanović, Blaž	pulaka	Izmir	1751./5795/II
31.	Vacchetti, Francesco	nava	Izmir	1752./5840/II
32.	Jelić, Mihovil	trabakul	Izmir	1752./5859/II
33.	Božović, Paško	nava	Izmir	1752./5877/II
34.	Tomašević, Petar	tartana	Izmir	1752./5916/II
35.	Maraskin, Ivan	nava	Izmir	1753./5917/II
36.	Bratić, Ilija	nava	Izmir	1753./5944/II
37.	Papi, Petar	pulaka	Izmir	1753./5947/II
38.	Fisković, Vinko	pulaka	Izmir	1753./5956/II
39.	Bersačina, Ivan	pulaka	Izmir, Trst	1754./5971/II
40.	Fisković, Matej	pulaka	Izmir	1754./5993/II
41.	Šuljačić, Matej	nava	Izmir	1754./5996/II
42.	Daničić, Cvjetko	tartana	Izmir	1754./5999/II
43.	Kazilari, Ivan	pulaka	Izmir	1754./6000/II
44.	Ricci, Francesco	pulaka	Izmir	1754./6025/II
45.	Krilanović, Blaž	pulaka	Izmir	1755./6060/II
46.	Lončarić, Antun	pulaka	Izmir	1755./6063/II
47.	Piškulić, Andrija	pulaka	Izmir	1756./6096/II
48.	Bratić, Ilija	nava	Izmir	1756./6097/II

R. br.	Kapetan – prezime, ime	Vrsta broda	Ishodišna luka	God./reg./sv.
49.	Krilanović, Blaž	pulaka	Izmir	1756./6103/II
50.	Grgić, Marko	kekija	Izmir	1757./6183/II
51.	Bratić, Ilija	nava	Izmir	1757./6196/II
52.	Belatin, Ivan	nava	Izmir	1757./6199/II
53.	Butković, Antun	nava	Izmir	1757./6209/II
54.	Vrbić, Marko	pulaka	Izmir	1757./6215/II
55.	Belatin, Ivan	nava	Izmir	1758./6255/II
56.	Papi, Petar	pulaka	Izmir	1758./6258/II
57.	Rafaeli, Juraj	pulaka	Izmir, Xania	1758./6259/II
58.	Srgota, Petar	pulaka	Izmir	1758./6260/II
59.	Pasabando, Matija	nava	Izmir	1758./6288/II
60.	Nardelli, Nicolò	pulaka	Izmir, Santorini	1758./6291/II
61.	Malošević, Ivan	tartana	Izmir	1758./6304/II
62.	Palikuća, Frano	filjuga	Izmir	1758./6305/II
63.	Taljeran, Antun	pulaka	Izmir	1759./6315/II
64.	Šodrnja, Ivan	tartana	Izmir	1759./6325/II
65.	nije naveden	nava	Izmir	1759./6327/II
66.	Castelli, Giuseppe	nava	Izmir	1760./6353/II
67.	Daničić, Cvjetko	pulaka	Izmir	1760./3313/II
68.	Taljeran, Antun	pulaka	Izmir	1761./6359/II
69.	Piškuć, Andrija	pulaka	Izmir	1761./6374/II
70.	Božović, Paško	nava	Izmir	1761./6375/II
71.	Ćapeta, Dominik	pulaka	Izmir	1761./6395/II
72.	Ćapeta, Ivan	pulaka	Izmir	1761./6415/II
73.	Piškuć, Andrija	pulaka	Izmir	1761./6550/II
74.	Božović, Paško	nava	Izmir	1761./6551/II
75.	Barbalić, Nikola	pulaka	Izmir	1761./6552/II
76.	Kazilari, Ivan	nava	Izmir	1761./6554/II
77.	Bronzić, Nikola	pulaka	Izmir	1761./6555/II
78.	Ćapeta, Ivan	pulaka	Izmir	1761./6560/II
79.	Fisković, Matija	pulaka	Izmir	1762./6453/II
80.	Pušić, Jeronim	pulaka	Izmir	1762./6454/II
81.	Tvrđiša, Ivan	pulaka	Izmir	1762./6455/II
82.	Kudinović, Krsto	pulaka	Izmir, Costantinopoli	1762./6459/II
83.	Gradiška, Ivan	pulaka	Izmir	1762./6505/II
84.	Puljiz, Paško	pulaka	Izmir	1762./6509/II

R. br.	Kapetan – prezime, ime	Vrsta broda	Ishodišna luka	God./reg./sv.
85.	Božović, Šimun	pulaka	Izmir	1762./6532/II
86.	Pušić, Jeronim	pulaka	Izmir	1763./6622/II
87.	Božović, Marko	nava	Izmir	1763./6642/II
88.	Šodrnja, Luka	pulaka	Izmir	1763./6644/II
89.	Papić, Nikola	pulaka	Izmir	1763./6550/II
90.	Čapeta, Juraj	pinko	Izmir	1763./6580/II
91.	Ipšić, Cvjetko	pinko	Izmir	1763./6614/II
92.	Čapeta, Josip	pulaka	Izmir	1764./6688/II
93.	Bratić, Petar	nava	Izmir	1764./6698/II
94.	Daničić, Veseljko	pulaka	Izmir	1764./6725/II
95.	Bruni, Girolamo	pulaka	Izmir	1764./6741/II
96.	Fisković, Matej	nava	Izmir	1764./6754/II
97.	Ipšić, Cvjetko	pinko	Izmir	1764./6761/II
98.	Šodrnja, Luka	pulaka	Izmir, Krf, Dubrovnik	1764./6790/II
99.	Di Cavallo, Pietro, Nicola	pinko	Izmir	1765./6800/II
100.	Šodrnja, Jakov	pulaka	Costantinopoli	1765./6840/II
101.	Šodrnja, Luka	pulaka	Izmir	1765./6824/II
102.	Jakšić, Matija	nava	Izmir, Aleksandrija	1765./6848/II
103.	Lazarović, Jakov	nava	Izmir	1765./6849/II
104.	Kazilari, Ivan	pinko	Tenedos, Sinfati	1765./6826/II
105.	Ilić, Nikola	pinko	Tenedos, Sinfati	1765./6827/II
106.	Taljeran, Nikola	pulaka	Izmir	1765./6/III
107.	Bratić, Antun	pulaka	Costantinopoli, Zakint, Kefalonija, Trst	1766./13/III
108.	Logoreci, Pavao	pulaka	Izmir	1766./18/III
109.	Pilat, Antun	pinko	Izmir	1766./22/III
110.	Šarkota, Petar	pulaka	Izmir	1766./27/III
111.	Božović, Mihovil	pulaka	Izmir	1766./31/III
112.	Božović, Ivan	pulaka	Izmir	1766./32/III
113.	Kazilari, Matej	snow	Izmir	1766./33/III
114.	Milašin, Franjo	pulaka	Izmir	1766./38/III
115.	Kristić, Jakov	pinko	Izmir, Hij, Modon	1766./50/III
116.	Litrica, Antun	pulaka	Izmir	1766./69/III
117.	Radić, Jeronim	pinko	Izmir	1766./77/III
118.	Bitton, Vincenzo	nava	Izmir	1767./202/III
119.	Logoreci, Pavao	pinko	Izmir, Patmos	1767./204/III

R. br.	Kapetan – prezime, ime	Vrsta broda	Ishodišna luka	God./reg./sv.
120.	Maras, Ivan	pulaka	Izmir, Giamulli	1767./213/III
121.	Taljeran, Antun	pinko	Izmir	1767./214/III
122.	Lučić, Luka	pulaka	Izmir	1767./217/III
123.	Balović, Matija	nava	Izmir	1767./218/III
124.	Juričić, Matej	kekija	Izmir, Mitileni	1767./236/II
125.	Krilanović, Antun	pulaka	Izmir	1767./248/III
126.	Kazilari, Jakov	pinko	Izmir	1768./305/III
127.	Galjuf, Antun	pulaka	Izmir, Mitileni	1768./309/III
128.	Logoreci, Petar	pinko	Izmir	1768./313/III
129.	Brancić, Nikola	kekija	Izmir	1768./314/III
130.	Lupi, Matej	pulaka	Izmir	1768./319/III
131.	Kocelj	pulaka	Izmir	1768./339/III
132.	Maras, Ivan	pulaka	Izmir	1768./340/III
133.	Kornić, Petar	filjuga	Costantinopoli, Izmir	1768./341/III
134.	Šunj, Ivan	nava	Izmir, Trst	1768./381/III
135.	Bogović, Šimun	pulaka	Costantinopoli	1768./409/III
136.	Dominković, Antun	nava	Izmir	1769./416/III
137.	Filipić, Juraj	nava	Izmir	1769./422/III
138.	Bein, Marko	nava	Izmir	1769./433/III
139.	Lupi, Marko	pulaka	Izmir	1769./454/III
140.	Nisu navedeni	dva broda	Izmir	1770./468/III
141.	Lupis, Giacomo	nava	Çesme	1772./501/III
142.	Andričević, Marko	kekija	Izmir	1774./1997/II
143.	Nije naveden	kekija	Izmir	1778./607/III
144.	Nije naveden	kekija	Izmir	1778./608/III
145.	Nisu navedeni	dva broda	Izmir	1778./608/III ⁸⁵
146.	Jerinić, Petar	kekija	Izmir	1778./1757a/II
147.	Bjelan, Marko	pulaka	Tenedos	1778./1760/II
148.	Nije naveden	brod	Izmir	1779./628/II
149.	Miletić, Andrija	pulaka	Izmir	1779./1806/II
150.	Palikuća, Vinko	pinko	Izmir	1779./1807/II
151.	Bruni, Girolamo	nava	Izmir	1779./1819/II
152.	Fisković, Matej	pulaka	Izmir	1780./1840/II
153.	Kazilari, Luka	nava	Izmir, Patmos	1780./1851/II
154.	Gurić, Marko	kekija	Izmir	1781./1879/II

85 U istom registru, ako je riječ o pristizanju u istom danu, zapisivano je više brodova, pa tako i ovdje.

R. br.	Kapetan – prezime, ime	Vrsta broda	Ishodišna luka	God./reg./sv.
155.	Šunj, Josip	nava	Izmir	1782./1934/II
156.	Saulović, Ivan	pulaka	Izmir	1783./1969/II
157.	Sorelović, Ivan	pulaka	Izmir	1783./723/III
158.	Nadričević, Marko	kekija	Izmir	1784./738/III
159.	Cvjetko, Luka	pulaka	Izmir	1784./741/III
160.	Kazilari, Matej	nava	Izmir	1784./743/III
161.	Kazilari, Matej ⁸⁶	nava/kekija	Izmir	1784./2012/II; 1784./743/III
162.	Romandić, Krsto	pinko	Izmir	1784./2016/II
163.	Taljeran, Ivan ⁸⁷	kekija/pulaka	Izmir	1785./774/III; 1785./2048/II

Izvori i literatura

Objavljeni izvori

- Čolak, Nikola. *Regesti marittimi croati. Hrvatski pomorski regesti*, sv. I. Padova: Centro di studi storici croati Venezia, 1985.
- Čolak, Nikola. *Regesti marittimi croati. Hrvatski pomorski regesti*, sv. II. Padova: Centro di studi storici croati Venezia, 1993.
- Čolak, Nikola. *Regesti marittimi croati. Hrvatski pomorski regesti*, sv. III (uredila Zrinka Podhraški Čizmek). Split: Odsjek za povijest Filozofskog fakulteta u Splitu, 2017.

Literatura

- Barbalić, Radojica. „Pomorstvo Istre“. U: *Pomorski zbornik. Povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije*, sv. 2, ur. Grga Novak, Vjekoslav Maštrović. Zagreb; Zadar: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti; Institut za historijske i ekonomske nauke, 1962, 1517-1534.
- Barbalić, Radojica. „Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog primorja“. U: *Pomorski zbornik. Povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije*, sv. 2, ur. Grga Novak, Vjekoslav Maštrović. Zagreb; Zadar: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti; Institut za historijske i ekonomske nauke, 1962, 1535-1552.
- Beckert, Sven. *Empire of Cotton: A Global History*. New York: Vintage books, 2022.
- Butorac, Pavao. *Kulturna povijest grada Perasta*. Zagreb: Durieux, 2011.

- 86 Matej Kazilari je u luci Anconi u dva navrata zabilježen s dva različita broda (kekija i nava) u samo tri dana razmaka. reg. 2012/II (1784. 17. VI.) i reg. 743/III (1784. 20 VI.). Moguće je da je u drugom slučaju pod nave registriran samo brod, premda to nije bio običaj kada se precizira kapetan.
- 87 Kao i u slučaju Kazilarija, i dubrovački kapetan Ivan Taljeran dvaput se javlja u registima na dva različita broda (kekija i pulaka) u tjedan dana: reg. 2048/II (1785. 31. VII.) s pulakom te u reg. 774/III (1785. 24. VII.) ovaj put s kekijom.

- Cassani, Marco. *La fiera di Senigallia (1458–1859) tra storiografia e apoche comunali*. Ancona: Consiglio regionale delle Marche, 2020.
- Ciavarini, Carisio. *Sommario della storia di Ancona*. Ancona: a spese dell'autore, 1867.
- Codice per la veneta mercantile marina*. Venezia: Per li figliuoli del qui Z. Antonio Pinelli, 1786.
- Crescenzo, Bartolomeo. *Nautica mediterranea*. Roma: Appresso Bartolomeo Bonfadino, 1602.
- Čoralić, Lovorka. *Iz prošlosti Boke – odabrane teme*. Samobor: Meridijani, 2007.
- Duro, Aldo. „Vallonea“. U: *Il vocabulario Treccani*, sv. 5. Roma: Istituto della enciclopedia italiana, 1994, 794.
- Dursteler, Eric. *Venetians in Constantinople. Nation, Identity, and Coexistence in the Early Modern Mediterranean*. Baltimore: The John Hopkins University Press, 2006.
- Eldem, Edhem. *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*. Leiden; Boston; Köln: Brill, 1999.
- Fattori, Niccolò. *Migration and Community in the Early Modern Mediterranean: The Greeks of Ancona, 1510–1595*. Cham: Springer international Publishing; Palgrave Pivot, 2019.
- Frangakis-Syrett, Elena. „Trade between Ottoman Empire and Western Europe: the Case of Izmir in the Eighteenth Century“. *New perspectives on Turkey* 2 (1988): 1-18. Pristup ostvaren 12. 1. 2025. DOI: 10.15184/S089663460000011X
- Frangakis-Syrett, Elena. „Commerce in the Eastern Mediterranean from the Eighteenth to the Early Twentieth Centuries: The City-Port of Izmir and Its Hinterland“. *International Journal of Maritime History* 10 (1998), br. 2: 125-154. Pristup ostvaren 15. 1. 2025. DOI: 10.1177/084387149801000207
- Frangakis-Syrett, Elena. *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century, (1700-1820)*. Athens, Centre for Asia Minor Studies, 1992.
- Frangakis-Syrett, Elena. „Izmir and the Ottoman Maritime World of the Eighteenth Century“. *Oriente Moderno* 12 (81) (2001) br. 1: 109-128. Pristup ostvaren 12. 1. 2025. DOI: 10.2307/25817747
- Frangakis-Syrett, Elena. „Market Networks and Ottoman European Commerce, c. 1700–1825“. *Oriente moderno, Nuova serie* 25 (86) (2006), br. 1: 109-128. Pristup ostvaren 15. 1. 2025. DOI: 10.2307/25818049.
- Greene, Molly. *Catholic Pirates and Greek Merchants. A Maritime History of the Early Modern Mediterranean*. Princeton; Oxford: Princeton University Press, 2010.
- Hrvatska enciklopedija* (on-line). „Stiraks“. Leksikografski zavod Miroslav Krleža. Pristup ostvaren 11. 1. 2025. <https://www.enciklopedija.hr/clanak/stiraks>.
- Laidlaw, Christine. *The British in the Levant: Trade and perceptions of the Ottoman Empire in the Eighteenth Century*. London; New York: I.B. Tauris Publishers, 2010.
- Luetić, Josip. *O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII. stoljeću*. Dubrovnik: Jugoslavenska akademija u Zagrebu; Pomorski muzej – Dubrovnik, 1959.
- Luetić, Josip. *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske, 1997.
- Mammoli, Raissa, Inì, Marina, Quattrini, Ramona. „Metodologia a supporto della ricerca storico-archivistica e per la trasparenza del modello HBIM del lazzareto di Ancona nel progetto di Luigi Vanvitelli“. *Archeologia e calcolatori* 33 (2022), br. 1: 157-178.
- Marieni, Giacomo. *Portolano el mare Adriatico*. Milano: Istituto geografico militare, 1830.

- Milošević, Miloš. „Nosioci pomorske privrede Perasta u prvoj polovini XVIII vijeka“, *Godišnjak pomorskog muzeja u Kotoru* 7 (1958): 83-134.
- Milošević, Miloš. „Nosioci pomorske privrede Dobrote prve polovine XVIII vijeka“, *Godišnjak pomorskog muzeja u Kotoru* 8 (1959): 99-134.
- Milošević, Miloš. „Neki aspekti pomorske privrede Boke kotorske u doba mletačke vladavine (1420–1797)“, U: *Pomorski zbornik. Povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije*, sv. 2, ur. Grga Novak, Vjekoslav Maštrović, Zagreb; Zadar: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti; Institut za historijske i ekonomske nauke, 1962: 1785-1816.
- Milošević, Miloš. *Pomorski trgovci, ratnici i mecene*. Podgorica: Cid, 2003.
- Milošević, Miloš. „Nosioci pomorske privrede u Perastu u prvoj polovini XVIII vijeka“, *Godišnjak pomorskog muzeja u Kotoru* 7 (2008): 83-133.
- Orlandi, Ferdinando Maria. *Dell'arte del Pelacane e della valonea, che si ritrae in Tricase ne salentini, e degli marocchini, che quiui stesso si preparano*. Napoli: presso Gaetano Raimondi, 1794.
- Ottalli, Gherardo. „Venice and Papal Bans on Trade with the Levant: The Role of Jurist“, *Mediterranean historical review* 10 (2008), br. 1-2: 242-258. Pristup ostvaren 12. 1. 2025. DOI: 10.1080/09518969508569696
- Panzac, Daniel. „International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century“, *International Journal of Middle East studies* 24 (1992), br. 2: 189-206. Pristup ostvaren 12. 1. 2025. DOI: 10.1017/S0020743800021528
- Podhraški Čizmek, Zrinka. „Hodočašća i hodočasnici u Loreto i Asiz u Hrvatskim pomorskim registima 18. stoljeća: antropološka hermeneutika vjerskih putovanja“. Doktorska disertacija, Sveučilište u Splitu, 2018.
- Podhraški Čizmek, Zrinka. *Navigli adriatici fra le due sponde nel Settecento*. Pesaro: Museo della Marineria Washington Patrignani, 2021.
- Sajdi, Dana, ur. *Ottoman Tulips, Ottoman Coffee: Leisure and Lifesyle in the Eighteenth Century*. London; New York: Tauris Academic Studies, 2007.
- Schmidt, Gerhard. „The Levant Trade and the Mediterranean Sea“, *De economist* 104 (1956), br. 1: 175-197.
- Vekarić, Stjepan. „Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća“, U: *Pomorski zbornik. Povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije*, sv. 2, ur. Grga Novak, Vjekoslav Maštrović, Zagreb; Zadar: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti; Institut za historijske i ekonomske nauke, 1962, 143-161.
- Vlami, Despina. *Trading with the Ottomans. The Levant Company in the Middle East*. London: I. B. Tauris, 2015.
- Vlami, Despina. *Merchants on the Mediterranean: Ottoman–Dutch Trade in the Eighteenth Century*. London; New York; Oxford; New Delhi; Sydney: I.B. Tauris, 2023.
- Zingarelli, Nicolò. „Galla“ (cecidio), u: *Vocabolario della lingua italiana*. Modena: Zanichelli editore, 1996.

SUMMARY

Eastern Adriatic transit maritime trade between Mediterranean Asian ports and Ancona in the Croatian Maritime Regesta

For centuries, due to its geographical position within the Mediterranean Sea, the Adriatic was a highly desirable and suitable maritime route for trade exchange between the East and the West. The key player on the Adriatic in the trade with the eastern Mediterranean, supplying goods in high demand in Central and Western Europe until the 17th century, was the Venetian Republic. The 18th century brought significant changes to maritime affairs in the eastern Mediterranean and the Adriatic. After three major wars with the Ottoman Empire, the Venetian Republic was forced to relinquish key positions in Levantine trade to its competitors. Alongside the loss of territories on the route to the Levant, Venice faced fierce competition in intermediary maritime trade, which it could no longer successfully withstand, increasingly confining it to the Adriatic. Venetian dominance in the Adriatic suffered another major blow when Austrian Emperor Charles VI issued a decree proclaiming free navigation in the Adriatic. The 18th century also brought a gradual transformation of the existing maritime trade paradigm. In addition to the main (longitudinal) sailing route and a few transverse routes, an increasing number of cross-Adriatic trade routes emerged, resulting from the trade connections of new maritime centers and the growing maritime network of commercial flows. Maritime captains and patrons contributed to their further expansion into the Mediterranean through their entrepreneurial endeavors. Numerous documents testify to their maritime-commercial activities, among which the Croatian Maritime Regesta holds special significance. One of the important segments of the Mediterranean maritime trade network, in which the eastern Adriatic ports participated, was also the maritime trade between Mediterranean Asian ports and Ancona. The paper analyzes all the links of the trade network and presents the way the network functioned, as well as the transit role of the eastern Adriatic maritime centers within it. A somewhat more detailed review focuses on the goods involved in this international trade, as well as the ships, classified by type and political affiliation, that participated in the exchange of goods.

Key words: maritime trade; Croatian Maritime Regesta; Adriatic ports; Eastern Adriatic-Asian maritime trade connections; 18th century