

## Pomorstvo dubrovačkog područja u konzularnim izvještajima iz 1879. i 1913. godine

Dakako, svjesni smo činjenice da je pomorstvo dubrovačkog područja kraja prošlog i početka ovog stoljeća dobro poznato javnosti i znanosti, što se temelji na suvremenim izvorima iz prve ruke. Međutim, stalno se pronalaze novi podaci, koji onda nadopunjuju eventualne praznine. Tako smo i mi pronašli dva tiskana izvještaja konzularnih predstavnika Kraljevine Italije u Dubrovniku, koji, koliko nam je poznato, nisu znani našoj javnosti, te ih ovdje želimo djelomično prikazati. Točnije, iz njih ćemo ovom prilikom izvući ono što govore o pomorstvu dubrovačkog područja izvještajnih godina — 1878. i 1911. Prvoga je svojim pretpostavljenima podnio Luj Seragli<sup>1</sup>, a drugoga Ugo Sabetta<sup>2</sup>, koristeći jednim dijelom izvještaj Seraglija.

Među ostalim vice-konzul Seragli izvještava svoje pretpostavljene da je nekad ovdje cvjetala trgovina s vanjskim svijetom, napose na veliko, da su dubrovačke i bosanske trgovačke kuće osnivale svoje filijale u Berletti i Anconi, ali da je uvođenje kontumacije 1830. godine<sup>3</sup> uzrokovalo nazadovanje ovdašnje trgovine. Dubrovnik je tada održavao trgovačke odnose jedino s južnim dijelom pokrajine, što se poklapalo s konzularnim područjem pod ingerencijom izvjestitelja. K tome, nastavlja on, postojeći carinski sustav uvelike utječe na slabost tamošnje trgovine. Sve je to utjecalo, razumije se, i na položaj i razvitak dubrovačkog pomorstva tog doba.

Naime, čitavo konzularno područje izvjestitelja, uključujući tu i Boku Kotorsku, je 1878. god. posjedovalo 121 brod duge plovidbe s ukupno 58 656 tona nosivosti; to je bilo 21% brodovlja ove kategorije u čitavoj Austro-Ugarskoj. Postojala su dva anonimna pomorska društva, jedno u Orebiću na Pelješcu, a drugo u Dubrovniku. Ona su zajedno posjedovala 44 broda s 28 476 tona nosivosti. Te je godine njihov normalni kapital iznosio 4 milijuna fiorina, ali su im akcije spale na 40%, zbog niskih vozarina i konkurencije parobrodâ. To je bio tužni položaj čitavog brodarstva na jedra, kako je to bilo poznato najbolje samoj Italiji. I ovdje se lamentira zbog visokih pomorskih taksa. Štoviše, one su niže od onih u Italiji.

Ovdašnja obalna plovidba je malog značaja: uključujući male brodice ona broji samo 273 plovna objekta s oko 4 000 tona. Ona je imala jakog takmaca u Austrijskom Lloydu, koji je, zahvaljujući svojim tarifama, njoj otimao najunosniji dio transporta. Da nije Lloydovih parobroda, kaže on, unutarinja trgovina Dalmacije bi bila doista neznatna, a u međunarodnim relacijama ona kao da ne postoji. Ovamo su tada bili napravljeni mali parabrodici, koliko za unutrašnje, toliko i za relacije s Trstom: to je uslijedilo nakon okupacije Bosne i Hercegovine, kada su bili umnoženi poslovi prijevoza po moru. Jedan dio toga prijevoza su obavlja-

li i talijanski brodovi obalne plovidbe. Ipak, velik broj žitelja njegovog konzularnog područja se posvećuje pomorstvu. Naime, u dubrovačkom kotaru je tada bilo 6307, a u kotarskom 7659 pomoraca, kako su to pokazivali pomorski upisnici. Međutim, ovdje nije bilo pomoraca, izuzimajući časnike, koji su bili isključivo privrženi ovoj profesiji, zanimanju; gotovo svi su poljodjelci, koji se pomoračkom zanimanju posvećuju u slabim, a poljodjelskom u dobrim godinama, ljetinama. Pomorstvo pruža promjenljive zarade. Zato brodarstvo na jedra doživljava nazadak, premda su ovdašnji ljudi doista sposobni pomorci, bolji od mnogih drugih.

Prirodna posljedica nazadovanja jedrenjaštva je neaktivnost brodogradilišta. Zato je brodogradilište dubrovačkog Pomorskog društva zatvoreno, iako sposobno za gradnju velikih brodova. Nije moguće predvidjeti kada će se ono reaktivirati. Drugo brodogradilište, ono Pomorskog društva u Orebiću, koje je osnovano prije tri godine, nije bilo bolje sudbine. Prostrano i ugledno korčulansko brodogradilište je 1878. god. sagradilo jedva deset brodova obalne plovidbe i stotinjak malih brodića<sup>4</sup>, koji se svi odlikuju finoćom i solidnošću izrade.

Konzul Sabetta započinje svoj izvještaj o dubrovačkom pomorstvu onom izrekom koja kaže da je bolje ploviti morima nego kopati među kamenjem, motom koji je Dubrovačkoj Republici donio toliko sreće i slave; onda je njena trgovačka mornarica cvjetala i brazdala morima konkurirajući Mlečićima, akumulirajući bogatstvo. Kontinentalna blokada protiv Engleske zadnjih godina Napoleoneve vlasti, kaže on, povećala je dubrovačku trgovačku mornaricu<sup>5</sup>. Kasnije su vlasnici jedrenjaka duge plovidbe zarađivali mnogo jedino u doba Krimskog rata. To je trajalo kratko, jer opći napredak plovidbe na paru ovamo nije doživio brzi napredak. Jedno Pomorsko društvo je, nastojeći slijediti staru tradiciju, od 1891 — 1892. uvelo nekoliko velikih jedrenjaka, ali je ubrzo bilo likvidirano velikim gubicima. To je bio razlog da oni koji imaju novac, sve do nedavno, nisu htjeli ništa riskirati na morima. Nasuprot tome je parobrodarstvo, koje je uživalo stanovite državne subvencije, imalo tada nešto bolju sreću. Stoga on kaže da su tada Dubrovčani na samom čelu pomorstva čitave Dalmacije, budući da su uložili oko 25 milijuna kruna u parobrode koji plove po svim morima, donoseći svojim vlasnicima i akcionarima znatne profite, koji su u nekim godinama donosili korist do 25%. Za malo godina su mnogi od njih udvostručili svoj kapital; takav polet je nastavljen sve do 1911. godine, što je davalo nadu da će ovdašnje pomorstvo opet zauzeti počasno mjesto, koje je pomorska tradicija dodijelila hrabrim pomorcima i trgovcima Dubrovnika, koja se opet postojano ukorijenila među ovdašnjim kapitalistima.

Potom ovaj nastavlja s detaljnim podacima o onodobnoj dubrovačkoj trgovačkoj mornarici. Tako kaže da je Dubrovačko parobrodarsko društvo osnovano 1909. godine s početnim kapitalom od milijun i dvjesto tisuća kruna, podijeljenih u 24 000 akcija od po 500 kruna. Dvije godine kasnije ono je imalo plovni park od sedam parobroda, te uživalo državnu subvenciju od 40 000 kruna, koja je trebala biti povećana na 80 000 uvođenjem linije Trst-Gruž-Bari. Iz bilance za 1911. god. se vidi da je parobrod »Šipan« doživio havariju, koja je društvu djelomično nadoknađena. Nadalje, 1901. god. je u Dubrovniku utemeljeno Parobrodarsko društvo »Napried«, koje je započelo svoju aktivnost kupnjom parobroda »Gradac«. Ubrzo su neki kapitalisti Grada uložili svoje dionice u kupnju novih parobroda, pa je 1911. god. to društvo posjedovalo sedam velikih parobroda. To su bili: »Gradac«, »Predsjednik Becher«, »Beatrice«, »Bosanka«, »Dubac«, »Napried« i »Prazattus«. Oni su svi zajedno te godine obavili samo sedam-osam putovanja, prevozeći isključivo tuđu, stranu robu po evropskim lukama, u prvom redu žito i ugljen. Sudeći pak prema teretu ovi su brodovi imali od 2 500 (Napried) do 6 000 (Bosanka) tona nosivosti. Tadašnje brodarine su donosile priličnu dobit dioničarima, premda su brodovi obavljali zaista malo vožnji.

Nadalje, parobrodarsko društvo »Unione« je u Dubrovniku osnovano nešto prije podnošenja ovog izvještaja, 1911. i 1912. godine. Ono je također poslovalo vrlo dobro, jer je već 1911. god. posjedovalo pet parobroda. To su bili: »Maria Immacolata«, »Leopoldina«, »Istok«, »Srđ« i »Daksa«, koji su svojim dioničarima te godine donijeli veliku dobit.

Ovi su slučajevi naveli izvjestitelja na zaključak da još bolji dani očekuju dubrovačku parobrodarsku plovidbu, tim prije što je vlada stalno potiče olakšicama, subvencijama i nagradama: njen tadašnji prosperitet je očit, ali svejedno on ima nekih primjedbi na njeno djelovanje, koje, čini nam se nisu značajne u tolikoj mjeri da bismo ih ovdje iznosili.

Međutim, spomenut ćemo ovdje još neke vijesti iz tih izvještaja koje nisu u izravnom odnosu s pomorstvom. Tako se iz zadnjeg od njih vidi da je početkom ovog stoljeća Dubrovnik zapravo imao dvije luke — onu u Gradu i onu u Gružu, gdje su također pristajali parobrodi velike nosivosti. Ova

posljednja je bila prikladna i specijalizirana za uvoz odnosno izvoz drva i gotovo uvijek ispunjena parobrodima. Njihov promet 1911. god. je bio daleko veći nego 1878. godine; tada je kroz njih prošlo oko 3 760 jedrenjaka i parobroda s ukupno milijun i dvjesto tisuća tona. Naravno, najveći broj plovila koji je tada prometan u ovim lukama je nosio austro-ugarsku zastavu. Od stranih bilo je najviše onih s talijanskom zastavom, zatim grčkom, turskom i crnogorskom. Tek poneki brod drugih evropskih maritimnih država znao je uploviti ovdje. Broj brodova i tonaže talijanskih jedrenjaka ušlih 1911. u ove luke je nadmašivao u tom pogledu one s austro-ugarskom zastavom, što znači da je nazočnost talijanskog konzularnog predstavnika u Dubrovniku bila doista neophodna.

◇◇◇

Prema tome, spomenuti konzularni izvještaji sadrže i neke podatke o pomorskoj djelatnosti dubrovačkog područja koji su doista značajni, jer su iznijeti iz posebnog aspekta, što je od značaja za interese prekomorske susjedne države. Budući da dosad nisu bili poznati javnosti, oni predstavljaju stanovitu novinu, te mogu poslužiti pri boljem osvjettljavanju dubrovačkog pomorstva zadnjih desetljeća postojanja Austro-Ugarske monarhije. To je i bila jedina svrha njihova prezentiranja ovdje.

#### Bilješke :

<sup>1</sup> Bollettino consolare, vol. XV, sv. 12, Rim 1879, 521 — 543. — Lujo Seragli je bio konzularni predstavnik Kraljevine Italije u Dubrovniku od 1879 — 1900. god. Zadnjih osamnaest godina njemu je pomagao sin dr Abel u svojstvu vicekonzula (Šime Peričić, Diplomatsko-konzularna predstavništva stranih zemalja u Dalmaciji za vrijeme druge austrijske uprave, Pomorski zbornik, knj. 6, Zadar 1968, 624).

<sup>2</sup> Bollettino consolare, Rim ožujak 1913, 59 —96. — Sabetta je bio vice konzul Kraljevine Italije u Dubrovniku nepune tri godine, od 1911. do 1913. (Š. Peričić, n. đ. 624).

<sup>3</sup> Kontumacija je u Dubrovniku uvedena tri godine kasnije.

<sup>4</sup> Jedan suvremenik dvije tri godine prije već navogještava takvo skoro stanje (Historijski arhiv u Zadru, Spisi obitelji Zanchi, svež. V).

<sup>5</sup> Drugi pak podaci govore o propadanju dalmatinske trgovačke mornarice u to doba, pa je ovo jedno posebno, jedinstveno mišljenje (vidi o tome Grga Novak, Naše more, Zagreb 1932, 228 — 229).

