

Jedan od uzroka ponovnog uspona dubrovačkog pomorstva u drugoj polovini XVIII stoljeća

U svojoj dugoj povijesti Dubrovačka je Republika doživjela dva razdoblja velikog ekonomskog napretka; prvi tokom XVI, a drugi od sredine XVIII do početka XIX stoljeća. Najveću ekspanziju svoje pomorske trgovine ostvarili su Dubrovčani tokom XVI st. Od kraja tog stoljeća jasno se nazire dekadencija starih mediteranskih centara, pa ni Dubrovnik nije mogao izbjeći sudbinu ostalih mediteranskih pomorskih država.

Dubrovnik bi poslije velikog potresa, koji ga je zadesio 1667. g., slabo ekonomski napredovao i pored pojačanog prometa njegovih brodova po Jadranu da mu nije tokom XVIII st. pomorsko-trgovačka konjun-

ktura po Mediteranu otkrila velike mogućnosti ponovnog ekonomskog napretka. Uzrok ponovnog dubrovačkog pomorskog uspona bili su veliki evropski ratovi u XVIII st. koji su pogodovali neutralnoj dubrovačkoj zastavi. Ovaj drugi veliki uspon dubrovačke pomorske trgovine koji započinje zapravo sredinom XVIII st., a traje sve do ulaska francuske vojske u Dubrovnik, potpuno je preobrazio gospodarski i društveni život starog Dubrovnika povrativši mu donekle prosperitet i bogatstvo postignuto tokom XVI st. Od sredine XVIII st. pa sve do francuske okupacije Dubrovnika nalazimo dubrovačke brodove na liniji između Pirinejskog i Apeninskog poluotoka, Male Azije i Sjeverne Afrike, od Carigrada i Aleksandrije preko Gibraltara i Lisabona do Engleske.

Jedan o duzroka ponovnog uspona dubrovačke pomorske trgovine na Mediteranu tokom druge polovine XVIII st. bilo je, pored povoljne pomorsko-trgovačke konjunktura i neutralnosti Dubrovačke Republike, oponašanje Holandana u organizaciji pomorstva i konzulata. Holandani, kao ni Dubrovčani, nisu imali svojih trgovačkih kolonija po Mediteranu, već su se kao i dubrovački pomorci bavili pretežno brodarenjem, odnosno prijevozom robe između raznih mediteranskih luka. To je navelo vladu Dubrovačke Republike da se u pomorsko-trgovačkog poslovanju kao i u organizaciji te novčanom poslovanju svojih konzulata ugleda na Holandane, tim više što su i oni bili pretežno neutralni u ratovima na Mediteranu. Za vrijeme sedmogodišnjeg rata (1756—1763. g.) Holandija je vodila strogo neutralnu politiku i to baš u vrijeme kad je dubrovačko pomorstvo bilo u naglom usponu, pa je to utjecalo na Dubrovčane da u mnogome oponašaju Holandane. Od sredine XVIII st. dubrovačka vlada donosi razne propise za što bolje i uspješnije poslovanje svog pomorstva i konzularne službe preuzimajući pri tome osnovna načela od Holandana.

Ovo oponašanje Holandana ogledalo se prije svega u veličini konzularnog područja pojedinih dubrovačkih konzulata koje se poklapalo sa područjem holandskih konzulata, kao i u pitanju konzularnih pristojbi koje su konzuli naplaćivali od dubrovačkih pomoraca i trgovaca za zaštitu i usluge koje su im pružili. Određujući jurisdikciono područje konzulata u Mesini i Palermu na Siciliji, dubrovačka je vlada uzela u obzir područja holandskih konzulata. Oponašajući Holandane Dubrovčani osnivaju svoj konzulat u Messini već 1671. g., dok je onaj u Palermu osnovan tek 1757. g. Dubrovački je Senat početkom 1767. g. svom novom konzulu u Smirni J. Floriju odredio da se ima pridržavati holandske tarife. Iz istog su se razloga i drugi dubrovački konzuli pridržavali holandske pomorsko-konzularne tarife. Područje dubrovačkih konzulata u Smirni, Solunu i na otoku Kreči poklapalo se sa područjem holandskih konzulata u tim lukama. Sve do četrdesetih godina XVIII st. dubrovačka je vlada prepustila svojim konzulima da se o visini i načinu naplate konzularne pristojbe ravnaju prema propisima evropskih zemalja, a od tada su se u prvom redu imali ravnati prema praksi Holandije.

U slučaju brodoloma ili slične nesreće kojeg dubrovačkog broda iskazi o uzrocima nesreće morali su biti pismeno potvrđeni pred dubrovačkim konzulom u kancelariji dotičnog konzulata, a u pomanjkanju konzula pred notarom (javnim bilježnikom) ili lokalnim vlastima, jer je samo takav pismeni iskaz vrijedio pred vlastima u Dubrovniku. Ova je odredba također preuzeta od Holandana, a s vremenom su je prihvatile i druge mediteranske zemlje. Dubrovački agent F. Caracciolo iz Napulja javlja, između ostalog u svom pismu od 16. IV 1789. g., vladi u Dubrovnik da je postupak davanja iskaza o pomorskoj nezgodi pred konzulom zemlje kojoj brod pripada preuzet od Holandana koji su tu praksu prihvatili od Hanza gradova s obala sjeverne Njemačke. Svi su pravni poslovi učinjeni u inozemstvu, po ugledu na Holandane, vrijedili i u Dubrovniku jedino ukoliko su bili prethodno ovjereni od dubrovačkog ili stranog konzula, a u pomanjkanju konzula od javnog notara i zavedeni u službene dubrovačke knjige.

Sve je navedeno utjecalo na dubrovačku vladu da su u više slučajeva podanici, pa čak i konzuli, Holandije vršili poslove konzularnih predstavnika Dubrovačke Republike po raznim mediteranskim lukama, a naročito u lukama Sjeverne Afrike. Pored toga holandska je organizacija pomorstva i konzulata davala mnogo više slobode trgovcima i pomorcima prilikom ugovaranja poslova nego engleska i francuska, a holandski su konzuli živjeli mnogo jednostavnije, bez raskoši, odbacivši sve nepotrebne troškove, tako da su imali dobit i ondje gdje su drugi gubili. Time su Holandani stekli glas da uz najmanje troškove postižu najveći privredni uspjeh, a što je i Dubrovčanima bio cilj, pa je i to bio jedan od razloga više da

oponašaju Holandane na tom najosjetljivijem, ekonomskom polju svoje djelatnosti. Konzul Holandije u Smirni F. Hochepeid vršio je i dužnost dubrovačkog konzula u toj luci od 1745—1751. g., dok je C. Delon kao konzul Holandije u Solunu obavljao jedno vrijeme i poslove dubrovačkog konzula u istom gradu. Mnogi su konzuli Holandije bili u službi Dubrovnika kao »administratori konzulata« u zemljama Sjeverne Afrike u vremenu od 1744—1800. g. Tako se u Tripolisu spominju F. Gebrans, P. Vidari, G. Kluppel, V. Applegatha, C. Lockner, N. Warnsman, A. Zuchet, dok u Tunisu nalazimo G. Hudsona, G. Plowmana, T. Levetta, S. Carliera i A. Nyssena. Potrebno je također spomenuti da je odora dubrovačkih konzula po mediteranskim lukama bila plava s posebno ukrašenim rukavima i ovratnikom, po ugledu na Holandane.

Odredbe i praksa s područja pomorske politike Dubrovačke Republike tokom XVIII st. pokazuju sličnost s propisima Holandije. Objema je nedostajalo **ljudstvo za njihovo veoma razvijenu mornaricu pa su morale pristati da jedno vrijeme posadu njihovim brodova sačinjavaju stranci, što nije bio slučaj na primjer u Engleskoj ili nekoj drugoj pomorskoj zemlji. Dok su engleske proizvode morali prevoziti samo engleski brodovi jer je u toj zemlji bila jako razvijena manufaktura, a pri tome je još posjedovala i velike kolonije u Americi i Indiji, to nije bio slučaj u Holandiji i Dubrovniku čiji su brodovi prevoznici, pretežno između raznih mediteranskih luka, robu koja je uglavnom pripadala strancima. Očigledno je bila i sličnost u propisima Holandije i Dubrovnika u pogledu brodogradnje jer su obje zemlje sprečavale stranu konkurenciju, zabranjujući pri tome da stranci budu vlasnici dubrovačkih brodova kao i svojim obrtnicima, posebno brodograditeljima, da odlaze na rad izvan Republike. Kao i u drugim merkantilističkim zemljama vlada Dubrovačke Republike igrala je odlučujuću ulogu u razvitku i održavanju mornarice i pomorske trgovine jer je pomorstvo predstavljalo najvažniju privrednu granu i izvor najvećih prihoda za Republiku i njezine podanike u drugoj polovini XVIII st. U pitanju novčanog poslovanja dubrovačka se vlada također ugledala na politiku Holandije izvozeći svoj kapital ulagajući ga u navčane zavode drugih zemalja. Ograničeni privredni i ljudski potencijal i strah od oružane intervencije susjednih zemalja nije mogao da osigura njegovu korisnu upotrebu u Republici. Dubrovačka je vlada na razne načine dolazila do holandskih propisa, a jedan je od načina bio i putem svojih diplomatsko-konzularnih predstavnika. Tako je na primjer 1766. g. zatraženo od dubrovačkog predstavnika u Veneciji T. Lalića da iz Amsterdama nabavi knjigu nazvanu »Consolato del mare« (Pomorski konzulat) kako bi ista poslužila Senatu prilikom donošenja određenih propisa s tog područja. Po primitku ove knjige vlada je zahvalila svom predstavniku u Veneciji navodeći u pismu da joj je ista veoma korisno poslužila.**

Dok je Mediteran u drugoj polovini XVIII st. bio poprište mnogih pomorskih sukoba koji su otežavali trgovinu i nanosili velike štete pomorskoj plovidbi, brodovi neutralne Dubrovačke republike bili su rado viđeni u raznim lukama, a strani su im trgovci s punim povjerenjem davali svoju robu za prijevoz. **Pored ovih povoljnih pomorsko-trgovačkih prilika za dubrovačko brodogradnje na Mediteranu toga doba veoma je bila važna i okolnost da se dubrovačka vlada u organizaciji svog pomorstva i konzularne službe koristila iskustvom Holandana, koji su se kao i Dubrovčani bavili pretežno brodarenjem, prevozeći robu stranih trgovaca, između mediteranskih luka. Dubrovčani su od njih preuzeli glavna obilježja pomorsko-trgovačkog poslovanja i primijenili ih na svoje prilike i potrebe, pa su na taj način stvorili čvrstu organizacionu strukturu pomorsko-konzularne službe, što se veoma pozitivno odrazilo na opće stanje dubrovačke mediteranske trgovine u razdoblju od sredine XVIII do početka XIX st., odnosno do ulaska Francuza u Dubrovnik.**

Dr Ilija Mitić

Bilješke :

¹⁾ *Prepiska*, 18. st., 47.3086/146, 164; *Lett. di Ponente*, 75/43 i 108/33; *Consolati*, 38/3/49; *Navigatio*, 56/8, sv. 1—5 i 56/12, sv. 1/46—51, 139—140. (Historijski arhiv u Dubrovniku).

²⁾ *N. Svoronov*, *Commerce de Salonique au 18 siècle*, Paris 1957., str. 151, 180; *D. Živojinović*, *Organizacija dub. konzularne službe na Levantu u drugoj polovini 18. veka*,

Zbornik Fil. fakulteta, VI-2, Beograd 1962., str. 158, 165, 187, 195; *Isti*, *Merkantilizam kao privredni sistem Dub. Republike u 17. i 18. veku*, Jug. ist. časopis, 1—2, Beograd 1975., str. 79, 82, 93, 96, 112; *I. Mitić*, *Konzulati i konzularna služba starog Dubrovnika*, Hist. institut JAZU., Dubrovnik 1973., str. 143, 147, 203-204; *Isti*, *Upravitelji konzulata Dubrovačke Republike u Sjevernoj Africi*, Zadarska revija, XI, Zadar 1962.