

utvrđivanje pomorskih nezgoda i pilotaža dubrovačkih brodova po crnom moru početkom XIX stoljeća

Dr Ilija MITIĆ

Već u srednjem vijeku nalazimo u medicinskim gradovima ustanovu nazvanu »Pomorski konzultat« pred kojim su dolazila na raspravljanje

sva pitanja imovinsko-pravnog karaktera u vezi s pomorskom plovidbom. Uz pomorsku plovidbu uvijek su bili vezani posebni rizici, koje su mogli da prosuđuju i raspravljaju upućeni stručnjaci

koji su sačinjavali »Pomorski konzulat«. Brodovi su doživljavali nezgode i štete na moru, gubitke tereta kao i potapanja zbog raznih elementarnih nepogoda, slučaja ili greškom ljudi. Na osnovu prijave, odnosno službeno ovjerenog zapisnika o nezgodi ili udesu na moru Pomorski bi konzulat rješavao predmete imovinsko-pravne naravi, u prvom redu s obzirom na primanje iz pomorskog osiguranja, utvrđivanja pri tome uzroke udesa i krivca.

U dubrovačkom Historijskom arhivu sačuvani su zapisnici Pomorskog konzulata od 1629. do ukinuća Dubrovačke Republike 1808. g. U ovim je zapisnicima registrirano oko 1.000 najrazličitijih pomorskih nezgoda koje su doživjeli dubrovački i drugi strani brodovi, pa su zbog toga veoma zanimljiv izvor za proučavanje pomorskog života starog Dubrovnika.

Nedavno je Historijski arhiv u Dubrovniku primio iz Beča jedan svežanj dokumenata sa početka XIX stoljeća koji se odnosi na rad konzulata Dubrovačke Republike u Carigradu. Među tim dokumentima nalazimo i dva zapisnika o saslušanju članova posade dubrovačkih brodova od kojih je jedan doživio brodolom, a drugi uništenje broskog tereta. Proces ili postupak ovlaštenog organa oko saslušanja svih članova brodske posade da bi se utvrdili uzroci pomorske nezgode ili udesa nazivao se »prova di fortuna«, odnosno »dokaz o pomorskoj nezgodi«. U pomorskoj praksi starog Dubrovnika saslušanje članova posade i drugih osoba važnih za utvrđivanje činjeničkog stanja prilikom neke pomorske nezgode ili potapanja broda vršila se u kancelariji najbližeg konzulata Dubrovačke Republike ili u prostorijama konzulata neke strane zemlje, ukoliko u dotičnom gradu nije bilo dubrovačkog konzularnog predstavnika. Po izvršenom saslušanju zapisnik se slao u Dubrovnik od strane konzularne kancelarije, ukoliko je u istoj izvršeno saslušanje, ili je pak strani predstavnik dostavljao sastavljen zapisnik najbližem dubrovačkom konzulatu radi daljeg postupka. Pošto je konzulat u Carigradu bio glavni konzulat Dubrovačke Republike na Levantu, to su svi zapisnici o pomorskim nezgodama sačinjeni u raznim dubrovačkim konzulatima po Levantu upućivani preko tog konzulata u Dubrovnik.

Iako je početkom XIX stoljeća, naročito od 1803. do 1806. g., mnogo dubrovačkih brodova zalazilo u Crno more radi krcajanja i prevoza žita iz crnomorskih luka u razne luke zapadnog Mediterana, među spomenutim arhivskim dokumentima nalazimo samo dva zapisnika o nezgodama na moru koje su pretrpjeli brodovi pod dubrovačkom zastavom, što ne znači da je tako mali broj dubrovačkih brodova pretrpio neki udes budući da su se tijekom vremena zagubili mnogi arhivski dokumenti.

Kao primjer postupka nazvan »prova di fortuna« navest ćemo slučaj kapetana Josipa Gleđa, zapovjednika dubrovačkog brigantina nazvanog »La Costanza« koji se brod potopio sa teretom žita na putu iz Odese u Carigrad. Spomenuti du-

brovački kapetan opisao je na zapisnik dana 7. ožujka 1803. g., u kancelariji konzulata Dubrovačke Republike u Carigradu, u detalje čitav tok događaja koji su uzrokovali potapanje njegovog broda. Prema njegovom izlaganju nemirno more kao i ledeni vjeter zbog čega se sve smrzavalo na palubi broda, prisilili su njegov brod da se nekoliko puta skloni, na putu iz Odese za Carigrad, u usputne luke. Međutim prilikom posljednjeg pokušaja da se skloni od nevremena, kad se brod nalazio južno od luke Varne, zbog veoma loše vidljivosti pilot je na brodu slabo ocijenio položaj broda i dio obale pred kojom se brod nalazio, te je uputio brod prema obali misleći da se kreće prema određenoj luci ili uvali, u međuvremenu je brod udario o obalu i slomio kormilo. Bilo kakvo spašavanje broda i tereta bilo je uzaludno, prema izjavi zapovjednika, pa je posada morala napustiti brod kako bi spasila gole živote. Prema izjavi zapovjednika, kapetana Gleđa, neki su se članovi posade vratili na brod da spasu svoje stvari i hranu za ostale članove posade, u čemu su i uspjeli. Poslije napuštanja broda posada se uputila prema prvom naselju gdje je stigla poslije tri sata. Tamo su prenoćili i od turskih vlasti dobili vodiča koji ih je poslije nekoliko dana doveo u Carigrad. Odmah po dolasku u Carigrad kapetan Gleđ je dao ovu izjavu i naveo popis posade koja se nalazila na brodu u trenutku potapanja. Iz ovog se popisa vidi da je brod imao, pored zapovjednika i pilota još dva pisara, jednog nostroma i jednog dispečera, koji su smatrani kao oficiri broda. Zatim je brod još imao 4 kormilara, 2 mladića, jednog broskog majstora, jednog sobara i jednog slugu, dakle ukupno 15 članova posade. Ovu izjavu zapovjednika nastradalog broda ovjerio je svojim potpisom i pečatom konzul Dubrovačke Republike u Carigradu i ujedno odredio da se ispituju i ostali članovi posade kako bi se utvrdila istinitost iskaza zapovjednika broda. Njihovi su se iskazi u konkretnom slučaju slagali sa izjavom zapovjednika, a najinteresantnije je to da je pilot priznao svoju grešku koja je, po njegovim riječima, nastala usljed slabe vidljivosti. Sve su ove izjave ostalih članova posade bile ovjerene od strane dubrovačkog konzula u Carigradu, uvezane u poseban omot i poslane u Dubrovnik.

Drugi udes koji se spominje među ovim dokumentima je slučaj kapetana Luke Radića čiji brod nije bio potopljen već je samo zbog nevremena dana 18. XII 1805. g. stradao teret žita i to iz razloga što je more prodrlo pod palubu broda. Zapisnik o ovoj pomorskoj nezgodi sastavljen je u kancelariji dubrovačkog konzulata u Smirni i dostavljen dubrovačkom konzulatu u Carigrad radi upućivanja u Dubrovnik.

Vjerovatno su neki zapisnici o nezgodama dubrovačkih brodova na području Crnog mora i izgubljeni u ono burno doba prije ukinuća Dubrovačke Republike, početkom XIX stoljeća, pa iz tog razloga nemamo sigurnu sliku svih udesa koje su dubrovački brodovi pretrpjeli na tom pomor-

skom području važnom za dubrovačku pomorsku trgovinu.

Pored ostalih brojnih poslova dubrovački su konzuli po mediteranskim lukama, kako smo iz navedenog vidjeli, sastavljali i zapisnike o saslušanju zapovjednika i članova posade kako bi se utvrdila prava istina o stradanju ili oštećenju broda i tereta. Takav je zapisnik ovjeren od dubrovačkog konzula bio dostavljen u Dubrovnik i služio onda kao službeni dokumenat za utvrđivanje krivca i svih pitanja u vezi sa stradanjem određenog broda ili tereta.

Već od najstarijih vremena pomorci su se običavali služiti prilikom prolaza kroz mjesto opasno za plovidbu osobama koje su dobro poznavale prilike odnosnog mjesta, te da na taj način izbjegnu eventualnim oštećenjima ili propasti broda. U statutarnim zakonskim spomenicima naših primorskih gradova, kao i u dubrovačkom Statutu iz 1272. g. spominju se već piloti i pilotaža.

Među spomenutim dokumentima koje je Historijski arhiv u Dubrovniku primio iz Beča nalazimo i ugovore o pilotaži dubrovačkih brodova po Crnom moru. Potrebno je spomenuti da je 1800. g. dubrovački konzul u Carigradu F. Kiriko pokrenuo pitanje plovidbe dubrovačkih brodova po Crnom moru iz razloga što bi, prema njegovom mišljenju, dubrovački brodovi mogli prevoziti rusko žito ne samo za potrebe Dubrovnika već i za ostale luke Mediterana. Na temelju toga dubrovačka je vlada zatražila (1801. g.) od svog konzula da od Rusa pribavi dozvolu za slobodnu plovidbu po Crnom moru, dok je od Porte u isto vrijeme zatražen slobodan prolaz kroz Bosfor u pravcu Krima. Već slijedeće godine uspjelo je dubrovačkoj vladi da dobije dozvolu za slobodnu plovidbu po Crnom moru, pa je Pomorski ured u Dubrovniku o tome odmah obavijestio sve svoje konzule po Mediteranu, a preko njih i dubrovačke kapetane. Sve češće zalaženje dubrovačkih brodova u crnomorske luke navelo je dubrovačku vladu da u Odesi već 1803. g. osnuje svoj konzulat sa ciljem da zaštiti dubrovačku plovidbu i trgovinu. Konzulat Dubrovačke Republike u ovoj crnomorskoj luci djelovao je sve do ukinuća Republike, a mnogi su dubrovački brodovi zahvaljujući njegovim posredovanjem prevozili žito iz raznih crnomorskih luka u daleke luke zapadnog Mediterana, a neki su bili i unaprijed zakupljeni za nekoliko takovih putovanja.

Budući da su dubrovački brodovi prije početka XIX stoljeća veoma rijetko zalazili u luke po Crnom moru, ovo je pomorsko-obalno područje za dubrovačke pomorce bilo nepoznato i veoma opas-

no za plovidbu. To je navelo kapetane dubrovačkih brodova da već u Carigradu, prije odlaska za Crno more, sklope ugovor o pilotaži sa osobom vičnom tom poslu koja je dobro poznavala obalni pojas kojim je dubrovački brod trebao ploviti. Piloti su uglavnom bili domaći ljudi koji su se dugi niz godina bavili tim poslom i na taj način stekli veliko iskustvo u vođenju brodova. Među pilotima u Carigradu bilo je i nekih stranaca, tako nastanjenih. Tako se spominje u ugovoru o pilotaži sklopljenom 1803. g. za vođenje broda dubrovačkog kapetana T. Kopsića po Crnom moru, pilot po imenu Andro Stojanović, koji je vjerovatno bio iz naših krajeva, dok se neki Stevan Arezin, također iz naših krajeva, spominje dva mjeseca kasnije kao pilot na brodu dubrovačkog kapetana N. Braila.

U dubrovačkoj konzularnoj kancelariji u Carigradu i to obično pred kancelarom konzulata i svjedocima sklapao se ugovor između kapetana dubrovačkog broda i pilota za vođenje broda od Carigrada do određene crnomorske luke, obično do Odesa i natrag u Carigrad. Autentičnost ugovora i potpisa stranaka ovjеровili bi kancelar konzulata i prisutni svjedoci. Za usluge pilotiranja dubrovački su kapetani plaćali pilotu obično 260 do 300 turskih piastru, što bi bilo naznačeno u samom ugovoru i to na način da bi obično polovina od tog iznosa bila isplaćena pilotu prije odlaska na put, a druga polovina po povratku u Carigrad.

Interesantno je spomenuti da među ovim dokumentima iz Beča nalazimo sačuvanih samo 16 ugovora o pilotaži dubrovačkih brodova po Crnom moru. Svi su ovi ugovori sklopljeni u vremenu od ožujka do listopada 1803. g., što ne znači da je samo toliki broj dubrovačkih brodova u to vrijeme otplovilo za razne crnomorske luke. Plovidba brodova pod dubrovačkom zastavom bila je veoma razgranata u navedeno vrijeme po Crnom moru što se, pored arhivskih dokumenata iz Dubrovnika, može zaključiti i iz spomenutih dokumenata iz Beča koji se odnose na ugovore o prevozu i prodaji žita, razna pisma, svjedočenja kao i potvrda izdanih od strane dubrovačkog konzulata u Carigradu. Ovi su ugovori o pilotaži dubrovačkih brodova veoma interesantni tim više, što su u dubrovačkom Historijskom arhivu veoma rijetki primjerci. Budući da su se ugovori sklapali u kancelariji dubrovačkog konzulata, koji je zadržao i kopije ugovora, ukinućem Dubrovačke Republike (1808. g.) ti i mnogi drugi dokumenti dubrovačkih konzulata po stranim lukama ostali su napušteni u prostorijama konzulata, te su na taj način nestali ili bili uništeni.

Iz navedenog možemo zaključiti da su pored ostalih mnogobrojnih poslova, dubrovački konzuli po mediteranskim lukama utvrđivali pomorske nezgode brodova pod dubrovačkom zastavom, te sklapali i ugovore o pilotaži između dubrovačkih kapetana i pilota, što je do sada bilo manje poznato, pa je ovu činjenicu bilo potrebno zabilježiti i posebno naglasiti, kako bi se bolje upoznala važnost dubrovačkih konzulata za pomorstvo i pomorsku trgovinu Dubrovačke Republike.

