

JOSIP LUETIC

Nautičko prometna revolucija i dubrovačko brodarstvo XIV stoljeća

SAŽETAK

Prvi put, u ovom prikazu se daje sažeti pregled dubrovačke međunarodne brodarstvo-pomorske-trgovačke djelatnosti u 14. stoljeću. To se priredilo ne prema međugradskim-međudržavnim ugovorima i privilegijama (kako se to dosad radilo) već prema obavljenim pomorsko-trgovačko-nautičkim zadacima na ondašnjem svjetskom — mediteranskom pomorskom tržištu. Tako smo tu dubrovačku djelatnost mogli ucrtati — uokviriti u svjetsko-mediteranski pomorsko-povijesni okvir. Ovim se također po prvi put utvrdilo brojno stanje mornara i pomoraca te broj dubrovačkih brodova u 14. stoljeću.



Sa ovim proučavanjem utvrdili smo da su dubrovački brodari i pomorski trgovci s oko stotinu trgovačkih brodova u 14. stoljeću bili vrlo djelotvorno i stalno uključeni u jadransku i izvanjadransku međunarodnu pomorsku trgovinu. Ti su dubrovački brodovi prevozili najvažnije terete tadašnje svjetske pomorske trgovine na najvažnijim međunarodnim pomorsko-trgovačkim putovima.

Prof. G. Astuti je utvrdio tri najvažnija i najfrekventnija komercijalno-plovidbena svjetsko-mediteranska puta. Prvi je bio onaj za Carigrad, Trapezunt, Caffu s usputnim lukama na Krfu, jonskim otocima i Kreti. Drugi je taj važan pomorski put bio: Kreta, Rodos, malezijske mediteranske luke, Famagusta, Tiro, Jaffa, Tripoli. Treći je bio za Damiettu i Aleksandriju.

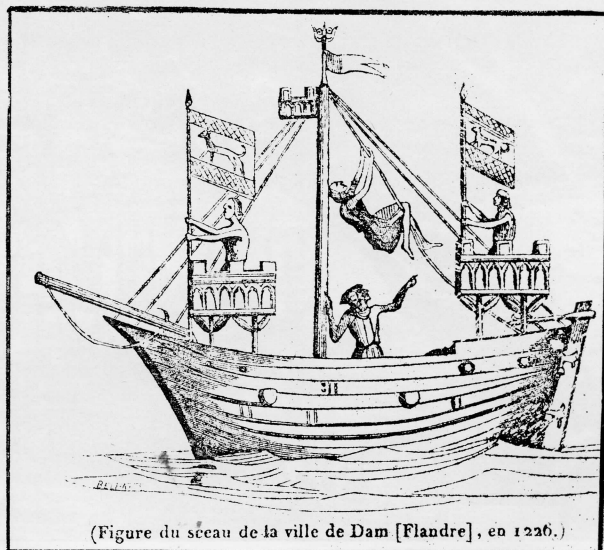
S druge strane prof. F. Melis je utvrdio da je u 14. stoljeću zabilježen neviđeni napredak u kvantitativnom i kvalitativnom trgovanju i razmjeni trgovačkih dobara, kad je brod — najznačajnije svjetsko prometno sredstvo — postiglo veću brzinu, pravilnost i redovitost na određenim putovanjima te veću frekvenciju na pomorskim putovima. Osim

toga postignuta je i veća sigurnost ljudi i tereta na brodovima, itd. Nadalje, nautička revolucija vrlo je pozitivno utjecala na novo formiranje povoljnih brodsko-prijevoznih tarifa, posebno u međunarodnom prijevozu brodom takozvanih masovnih trgovačkih tereta. Samo je brod to mogao postići.

Žitarice, sol, vina, ulje, drvo, željezna roba, kože, kožice, olovo, srebro, bakar i drugi metali najznačajniji su i primarni produkti s kojima se trguje i »promeće« spomenutim međunarodnim pomorskim putovima.

U svemu tome stalno su prisutni Dubrovčani svojim brodovima, pomorcima-moreplovcima i pomorskim trgovcima. Osim toga dubrovački brodari sa svojim brodovima i na njima dubrovački mornari te dubrovački pomorski trgovci neprekidno i stalno su djelotvorno prisutni svojom djelatnošću na svim jadranskim prometno-trgovačkim tokovima — putovima.

Materijalna sredstva u toj prometno-brodskoj i nautičko-pomorsko-trgovačkoj djelatnosti vlasništvo su dubrovačke vlastele. To je zaista veliko stoljeće dubrovačkog patricijata kad ono u svojim rukama drži dubrovačko brodarstvo — pomorstvo — pomorsku trgovinu, što će mu donijeti golemo bogatstvo. Ali, zasićeno tim bogatstvima, u slijedećim stoljećima pomorsku će djelatnost prepustiti novoj klasi, dubrovačkom građanskom staležu.



(Figure du sceau de la ville de Dam [Flandre], en 1226.)

Međutim, o onom najvažnijem faktoru, o golemoj većini dubrovačkih mornara koji su bili glavni nosioci cjelokupne djelatnosti dubrovačke mornarice u 14. stoljeću, imamo toliko malo sačuvanih i neznatnih podataka da se o njima može jedva govoriti. Može se, međutim, procjenom utvrditi barem njihov broj. Prema našoj procjeni od 1370. do 1396. godine na stotinu dvadeset dubrovačkih brodova izvanjadranske i jadranske plovidbe plovilo je oko dvije tisuće sedam stotina pomoraca različitih profila pomorskih zanimanja. Taj ljudski potencijal neskrivenih mogućnosti bio je najznačajnija okosnica i osnova dubrovačkom pomorskom životu — ali i više od toga. S tom bazom, a s pomoću vlastitih novčanih sredstava, Dubrovčani su sagradili i posjedovali svoju vlastitu trgovačku mornaricu. Na taj način isključen je utjecaj tuđeg kapitala na dubrovački pomorsko-komercijalni život.



U Dubrovniku, u dubrovačkim lukama i pristaništima, trgovci, pomorci, putnici i ostali građani osjećaju sigurnost, jer znaju da su pod pravnom, oružanom, fortifikaciono-tvrđavskom, zdravstvenom i ostalom zaštitom organizirane dubrovačke države-grada feudalnog doba i takvih društvenih odnosa.

Dubrovnik je u 14. stoljeću trgovački i pomorski grad s vlastitom trgovačkom organizacijom svojih proizvoda i posredničko-tranzitnom trgovinom Istoka i Zapada, u kojem posluju mnogobrojni dubrovački i različiti strani trgovci. To je trgovačko i pomorsko središte koje ima sve suvremene savršene prateće sadržaje i objekte i to na takvoj razini

da je Dubrovnik zaista i zacijelo mediteranski-svjetski pomorski i trgovački centar 14. stoljeća.

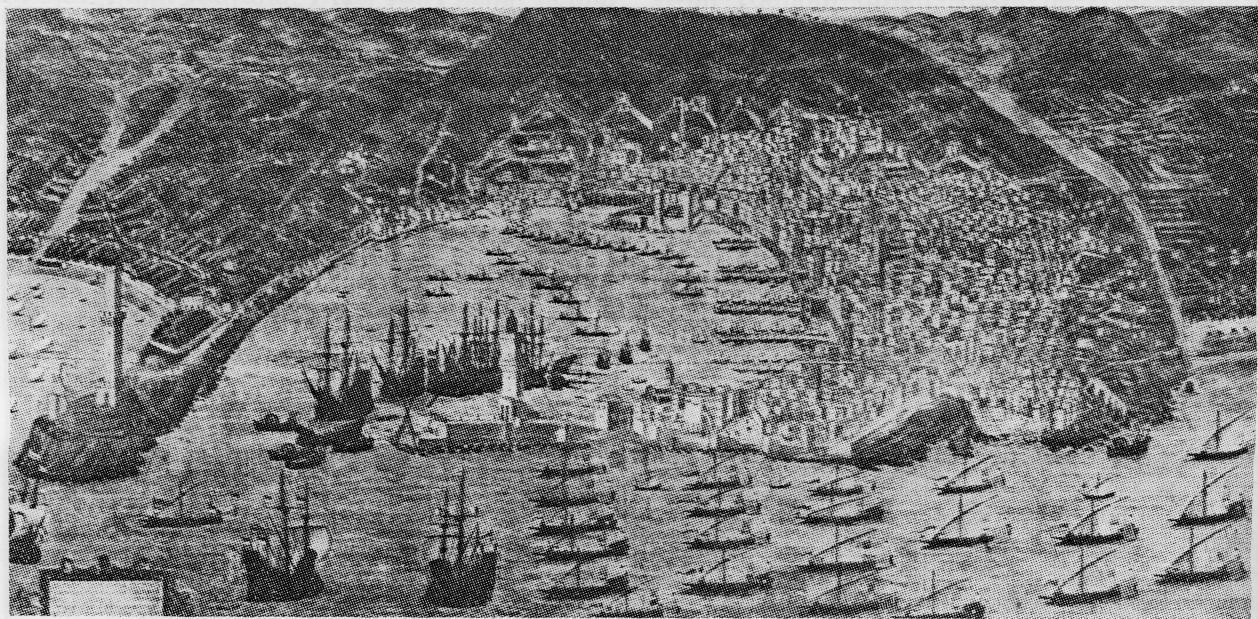
Sa svojom trgovačkom mornaricom i pomorskim trgovcima te pomorsko-trgovačko pravnom organizacijom, Dubrovnik je u 14. stoljeću bio treći na Mediteranu. Ispred njega bila je Venecija i Genova.

U toku 14. stoljeća sve luke i pristaništa Jadranskog mora, afričke i maloazijske luke i pristaništa u srednjem i istočnom Sredozemnom moru, a posebno ona Peloponeza i Grčkog arhipelaga, pa važnije luke Sicilije i neka pristaništa zapadne obale Apeninskog poluotoka i Sardinije, kao i neke luke Crnog mora, bili su nautički i pomorsko-trgovački vrlo dobro poznati dubrovačkim moreplovcima i pomorskim trgovcima.

Da Dubrovnik nije imao tako dobro organiziranu luku i potpunu lučku službu, a posebno da nije bilo tako solidnog dubrovačkog brodovlja, ne bi se ni mogla uspješno razvijati dubrovačka kopnena trgovina.

Često su u 14. stoljeću dubrovački brodovi provozili tako skupocjene terete da je vrijednost tih tereta bila višestruko vrednija od vrijednosti brodova. Međutim, što se tiče tih odnosa ne mogu se prihvatiti dosadašnji zaključci o manjoj vrijednosti dubrovačkog pomorstva-brodarstva — nasuprot značaja i vrijednosti kopnene trgovine. Tu valja tražiti ocjene u odnosima vrijednosti broda i vrijednostima plaćene vozarine — posebno treba gledati ulogu i značaj brodarstva-pomorstva na razvoj cjelokupnog gospodarsko-društvenog života dubrovačke države-grada.

Trgovačka mornarica bila je mnogo rentabilnija od kopnenih prijevoznih sredstava. S druge strane — to treba posebno istaknuti — pomorstvo-brodarstvo je bilo neophodno



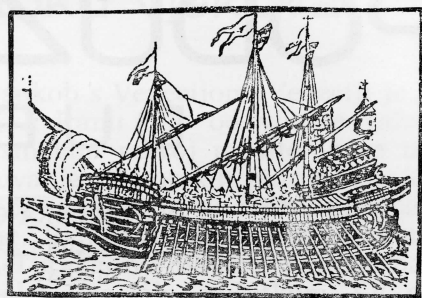
Genova, luka i brodovi pred lukom (Museo Navale — Pegli)

potrebno za tranzitnu trgovinu koja je išla preko Dubrovnika i drugih dubrovačkih pristaništa. U Dubrovniku se pomorstvo-brodarstvo i kopneno-trgovačka orijentacija uvijek išli jedno s drugim — ovisilo je jedno o drugom. Kada nije bilo moguće uskladiti kopnenu s pomorskom trgovinom onda su se dubrovački brodari preorijentirali na takozvanu »slobodnu« plovidbu pa su prevozili tuđe terete između stranih luka. A »kopneni« dubrovački trgovci bi doživljavali »krizu«. Pozamašna dobit od tih veoma unosnih vozarina iz slobodne plovidbe prelijevala bi se u dubrovačke »državne« i privatno-kućne blagajne. Nadalje, možemo postavljati pitanja kada i koliko su dubrovački brodari bili ovisni o svojoj domaćoj trgovini, o dubrovačkoj tranzitnoj kopnenoj trgovini, pa kada i koliko su bili ovisni o svojoj matičnoj luci. U 14. stoljeću dubrovačka trgovačka mornarica se podosta služi i drži dubrovačkih luka — naravno ponajviše Dubrovnika. Ali, u isto vrijeme dubrovački brodari i te kako su prisutni u međunarodnoj slobodnoj svjetskoj plovidbi po Jadranskom i Sredozemnom moru, a posebno u istočnom bazenu Mediterana i u lukama Crnog mora.

Vrijednost vozarina, visina isplaćenih zarada mornarima, različite carine, takse i dažbine što su dubrovačke vlasti od razgranate pomorske privrede naplaćivale, koristi od različitih djelatnosti koje su bile usko vezane za pomorsko i lučko privređivanje, koliko je članova obitelji živjelo od dubrovačko pomorsko-trgovačko-ribarskog i brodograditeljskog poslovanja, kakvi su bili vanjski utjecaji na društveno ponašanje dubrovačkih mornara (jer su bili u stalnom kontaktu sa stranim narodima) — barem se to mora uzeti u razmatranje kod donošenja ocjena u uspoređivanju vrijednosti kopnene trgovine nasuprot dubrovačkog pomorsko-trgovačko-brodarskog poslovanja.

Od svih naših srednjovjekovnih komuna jedino Dubrovnik može donekle stati uz bok najrazvijenijih i najbogatijih mediteranskih

država i gradova; ali se u bogatstvu Dubrovnik ne može mjeriti s bogatstvom Venecije, Genove ili na primjer s Antwerpenom izvan Sredozemnog mora.



Trgovačka i pomorska povijest dubrovačke države-grada u 14. stoljeću ima tako značajnu historijsku vrijednost da se kao takva uvrstila među prve mediteranske republike. Svojim geopolitičkim i diplomatsko-državničkim položajem i djelovanjem, te svojom privrednom i pomorsko-komercijalnom organizacijom Dubrovnik je najznačajnije i prvo trgovačko i pomorsko središte na razmjeni trgovačkih i drugih dobara između balkanskih zemalja i Zapada.

Pod snažnim utjecajima istočnobizantske srednjovjekovne kulture-civilizacije a neprekidnim sudjelovanjem u zapadnoevropskom ekonomsko-društveno-kulturnom življenju i djelovanju, Dubrovčani su tekovine tih kultura i civilizacija nastojali stopiti-simbolizirati u vlastiti gospodarsko-društveni i kulturni profil, dajući mu podosta autohtonog pečata.

Povijest ove u 14. stoljeću tako istaknute trgovačko-pomorske državice nije samo sastavni dio historije Južnih Slavena već je to sastavni dio opće a posebno mediteranske povijesti. Ali — i ovo se mora istaknuti — samo s dubrovačkim pomorcima, njihovim brodovima, pomorskim trgovcima i pomorsko-komercijalnom djelatnošću i odličnom organizacijom, Dubrovčani su se svrstali među prva mjesta u svjetskoj pomorsko-trgovačkoj povijesti.

