

## Dubrovački brodovi u Carigradu nakon pada Republike

Usljed francuske zapreme Dubrovnika, osobito u njezinu početku g. 1806. nastala je velika zbrka u dubrovačkoj plovidbi. U teškom položaju našlo se ono malo brodova u Dubrovniku kao i onaj veliki broj koji je tada bio raštrkan po brojnim lukama Sredozemlja. Opasno je bilo ploviti, jer su dubrovačke brodove plijenili Englezi i Rusi, tadašnji neprijatelji Francuske. S druge strane brodovi zaklonjeni u nekim lukama bili su izvrgnuti pritisku francuskih konzulata, da skinu zastavu sv. Vlaha, a izvjesje italisku i da pod njom dalje plove. Poznati su pritisci za zamjenu zastave u lukama Livornu, Trstu u Carigradu.

U to doba dubrovački su brodovi mnogo posjećivali Carigrad, jer malo prije toga, a poslije dulje stanke, Republika je uspjela da svojoj plovidbi ponovno otvori prolaz kroz Bospor. Brodovi su plovili u ruske crnomorske luke, odakle se mnogo izvozilo žito za luke na Zapadu, a u ostalom Levant je sa svojim glavnim lukama Solunom, Izmirom i Aleksandrijom uvijek bio plodonosno polje rada dubrovačke mornarice. Dubrovnik je u Carigradu imao konzula koji je u tom glavnom gradu Osmanlijskog carstva obavljao važnu službu i osim što je pomagao dubrovačkim kapetanima bio je pri ruci i dubrovačkim poklisarima koji su sultanu nosili harač. On je dubrovačkom Senatu pribavljao fermane za nesmetanu plovidbu dubrovačkih brodova ispred korsara afričkih zemalja tada podložnih Carigradu. Osim toga je nabavljao potrebne isprave za rad dubrovačkih konzulata u ostalim turskim lukama i obavljao mnoge druge poslove važne za politiku Dubrovnika. U vrijeme kad su Francuzi zaposjeli Dubrovnik dubrovački je konzul u Carigradu bio Federico Chirico, koji je tu službu obavljao još od g. 1787. On je mnogo zaslužan za dubrovačku politiku na carigradskom dvoru i učinio je mnogo dobrih usluga Dubrovniku. Ali se ipak zamjerio dubrovačkoj vladi baš u doba francuske zapreme. Naime, dubrovački kapetani — koji su se našli u Carigradu u početku dolaska Francuza u Dubrovnik — bili su onemogućeni da zaposle svoje brodove, pa su na koncu g. 1807. pravili pritisak na Chirica, da bi s tamošnjim francuskim poklisarom sredio njihov položaj. No dubrovački kapetani, da bi mogli zaposliti brodove, morali su sa svojih brodova spustiti dubrovačku zastavu, a izvjesiti italisku zastavu koju su tada odredili Francuzi i za brodove u Dalmaciji i Dubrovniku. Zbog mogućeg krivog tumačenja na Porti tog konzulovog koraka dubrovačka je vlada bila toliko uznemirena, da je odmah poslala u Carigrad senatora Antuna Natalija, Nataliju je vlada naložila, da Porti prikaže kako je Chirico samovoljno bez vladine privole zamijenio zastavu na dubrovačkim brodovima. Natali je osim toga trebao od Chirica preuzeti cijeli arhiv dubrovačkog konzulata, a Chirico je odsada morao u svemu ovisiti od Natalija.

Neki brodovi g. 1802. tj. odmah po otvaranju plovidbe s uspjehom ulaze u Crno more, a neki tamo doživješe brodolom i njihovi kapetani izgubiše živote. Iz jedne

predstavke koju dubrovački kapetani upućuju svojoj vladi da s turskom vlasti uredi neke pristojbe kojima su bili izloženi njihovi brodovi, saznajemo, da je u svibnju g. 1803. bilo u Carigradu 15 dubrovačkih brodova. Godine 1804. već je 12 brodova prošlo Bosporom ploveći u Crno more. Iduće godine 1805. imamo pravu najezdu dubrovačkih brodova koji prolaze Bosporom da bi u ruskim lukama krcali žito. Tako kroz Bospor u pravcu rusko-crnomorskih luka prolazi 61 dubrovački brod. Osim u Odessi oni krcaju žito u Sevastopolju i Taganrogu. **Žito su prevozili u mnoge luke Sredozemlja, Sicilije, u Livorno, Barcelonu, Tarragonu i čak u Lisabon.** Iz toga vidimo da su vješti dubrovački trgovci: Miletić, Sinica, Božović, Golubović, a nadasve Baldasar Trojani znali dobro iskoristiti konjunkturu koju im se tada pružala.

Dok je kap. Antun Barbačić Vlahov u prvoj polovici g. 1806. krcao u Odessi teret žita koji je bio određen za Barcelonu ili Tarragonu, već se tamo saznalo za ulazak Francuza u Dubrovnik. Među drugim razlozima i to je bio jedan što prijevozni ugovor nije bio izvršen, pa se zbog toga još g. 1809. vodio spor pred sudom u Dubrovniku. U to je isto vrijeme brod pod zapovjedništvom kap. Antuna Kraljevića trebao s teretom robe iz Izmira i nešto malo robe ukrane u Dubrovniku, a koja je bila namijenjena za prodaju u Rusiji, otploviti za Tanganrog, da tu krci žito za Livorno. Ali došavši u Carigrad tadašnje je političko stanje u Dubrovniku omelo kapetana da nastavi put, pa je i on jedan od potpisnika predstavke vladi, o kojoj je dalje riječ. Skupa s Kraljevićem našlo se tada u Carigradu više dubrovačkih kapetana. Tu je bio i kap. Ivan Cirradi, čiju je pulaku bio unajmio Baldasar Trojani za prijevoz žita iz Taganroga. S obzirom na prilike u Dubrovniku Girardi nije htio prosljediti s brodom u Crno more, pa je nastao spor između njega i Trojanijevog opunomoćenika u Carigradu Ivana Marka Glumca. Od mnogih dubrovačkih kapetana koje je francuska zaprema Dubrovnika prisilila, da se sklone u Carigradu, njih 29 dana 21. VII 1806. upućuju iz Carigrada vladi u Dubrovnik predstavku tražeći uputu u svom teškom položaju. Ako nema izgleda za brzo obnavljanje plovidbe — pišu oni vladi — morat će pristupiti otpuštanju posade s brodova. Zato su htjeli znati kako i na koji način će postupiti, da posadu vrate u domovinu. Međutim, vlada, kojoj je vrlo dobro bio poznat težak položaj u kojem se tada našao Dubrovnik, piše svim svojim konzulima, da naredi kapetanima, da otpuste posadu s brodova, a ostave samo potrebnu stražu na njima. Vlada ujedno ovlašćuje kapetane, da do potrebe mogu prodati brodove, što im inače do tada nije bilo dopušteno.

Rijetki su bili oni kapetani koji su se snašli i počeli zapošljavati brodove, dok su neki morali već pristupiti prodaji brodova, što u tadašnjim prilikama nije išlo baš lako. Kap. Nikola Paljetak svoj bijedan stari brod prodaje za 6000 pjastara. Iz pisma koje g. 1810. kap. Marko Jurišić piše svom prijatelju kapetanu Antunu Brbori Antunovu u Dubrovnik saznajemo, da je prodao brod nekom Turčinu uz nisku cijenu od 9600 pjastara. Brod je bio star, a još k tome je u Taganrogu razbio kobilicu. Oba kapetana, i Paljetak i Jurišić, bili su potpisnici poznate nam predstave dubrovačkoj vladi.

Kad je g. 1811. francuska administracija odmjeravala porez na osobne prihode mnogi su se žalili na visoko odmjerjenje i tražili su, da im se snizi odnosno u cijelosti otpiše porez. Između tih žalbi nalazi se i ona koju je uputio kap. Kristofor Fisković iz Orebića. On u toj žalbi spominje, da ne može podrobno iskazati svoje imovinsko stanje, ali da u Orebićima ima kuću i zemljište, a u Carigradu jedan brod u kojem ima neke udjele.

Godine 1812. Ignacija Božović, sestra Miha Božovića, od francuske vlasti traži propusnicu za Carigrad. U svojoj molbi kaže, da se tamo već 25 godina nalazi u službi pruskog kralja njezin brat Miho. Međutim nam je Božović poznat za uspješan rad u dubrovačkoj službi i skupa s konzulom Chiricom je zaslužan za otvaranje plovidbe dubrovačkim brodovima u Crno more. Božovića je zbog toga i nagradila dubrovačka vlada. Ignacija u svojoj molbi dalje spominje, da se Božović oženio u Carigradu i da je imao četvero djece: dva dječaka Ivana i Frana i dvije djevojčice Elizabetu i Anetu. Pred osam godina (dakle 1804) kad je ostao udovac djecu je na odgajanje poslao u Dubrovnik. Sada Ignaciju u Carigrad prati Ivan Girardi pomorac iz Cavtata, Orsula Lindi i tri kućne pomoćnice. Taj Girardi je bez sumnje već spomenuti kapetan koji se g. 1806. našao u Carigradu. Iz tih se podataka vidi kako je nastajala dubrovačka kolonija u Carigradu, gdje je oduvijek bilo Dubrovčana (kapetana, trgovaca i drugih zanimanja).

U kolovozu g. 1812. došli su u Dubrovnik kopnenim putem iz Carigrada dva dubrovačka kapetana. To su bili

Nikola Rusković i 47-godišnji Marko Kopšić oba s Pelješca. Na ispitivanju kod zdravstvenih vlasti u dubrovačkom lazaretu Kopšić je izjavio, da je otputovao iz Carigrada, odlučili su vratiti se u domovinu poslije gotovo osam godina izbjivanja. Zbog engleskog nadzora nad morima, osobito u Jadranu, bilo im je pogibeljno uputiti se morem iz Carigrada u Dubrovnik, a valjda u tadašnjim prilikama za to nisu ni imali dobre prigode, pa su odlučili krenuti kopnom. Nakon 58 dana putovanja kopnom (od 16. VIII. do 13. X) stigli su u Dubrovnik. Francusku administraciju u Dubrovniku tada su osobito zanimale zdravstvene prilike u mjestima kroz koja su prošli, pa su ih jer je tamo sudio svoje poslove tj. prodao svoj brod. Naprotiv je Ruskovićev brod stradao u pomorskoj nezgodi u Crnom moru. Nemajući druge imovine u Carigradu ispitivali kako je s kugom i uopće sa zdravljem u Carigradu, Izmiru i Solunu. Kopšić im je odgovorio, a to je potvrdio i Rusković, da su od Jedrena pa sve do Dubrovnika trebali proći mnogim zemljama i gradovima i da je svugdje vladalo vrlo dobro zdravstveno stanje.

Godine 1814. Antun Vilenik je bio imenovan za vršioca dužnosti lučkog kapetana u Gružu, ali moli austrijsku vlast, da ga riješi te dužnosti. U molbi kaže, da treba da se preseli sa svojom obitelji u Grad, a odatle će prvom prilikom otputovati u Carigrad, gdje mora preuzeti svoj brod. Iako je od početka francuske zapreme već bilo prošlo osam godina, nema sumnje, da je to bio dubrovački brod još iz doba Republike.

To su neki podaci na koje sam naišao u dubrovačkom Historijskom arhivu o nemilod sudbinj dubrovačkih brodova u Carigradu nakon ukinuća Dubrovačke Republike. Inače više podataka o dubrovačkoj plovidbi u Crnom moru i uopće o Dubrovčanima u Carigradu sadrže ove rasprave: **L. Vojnović**, Pad Dubrovnika I. Zagreb 1908; **I. Šišević**, Dubrovčani u Carigradu, Beritićev zbornik, Dubrovnik 1960; **V. Ivančević**, Pomorsko-trgovinske veze starog Dubrovnika s rusko-crnomorskim lukama, Pomorski zbornik, knj. 5, Zadar 1967; **I. Mitić**, Konzulat Dubrovačke Republike u Carigradu, Pomorski zbornik, knj. 6, Zadar 1968.

Vinko IVANČEVIĆ  
Dubrovnik