

ILIJA MITIĆ
Dubrovnik

Brodovi Dubrovačke Republike u lukama Sjeverne Evrope

Niz godina poslije velikog potresa iz 1667. godine koji je uništio dvije trećine grada Dubrovnika većina raspoloživih kapitala investirala se u izgradnju porušenih zgrada pa zbog toga nije bilo mogućnosti da se nabave novi brodovi umjesto nastradalih i dotrajalih. Trebalo je počekati sve do polovine XVIII stoljeća da se brodovi pod dubrovačkom zastavom ponovo pojave u većem broju na Mediteranu i Atlantiku. Venecija počinje da slabi, velike pomorske države sve se više angažiraju u prekomorskim zemljama i u čestim ratovima, dok brodovi Dubrovačke Republike slobodno plove pod neutralnom zastavom, iako često ometani od stranih gusarskih brodova i ratnih operacija na moru. Osim toga pri kraju ovog stoljeća propadanje Venecije koristi Dubrovniku time što dubrovačka mornarica uvelike zamjenjuje mletačke brodove. Djelatnost velikog broja dubrovačkih brodova toga doba nije se mogla zadržati samo na klasičnom tlu dubrovačke trgovačke ekspanzije, na Mediteranu, već je izbila i na široke puteve Atlantika proširivši se preko Portugala na Francusku, Holandiju i Englesku, dok je manjim dijelom krenula prema jugu u pravcu Azorskih otoka, Maroka i prekomorskih zemalja.

Premda je bilo i tokom XVI, XVII i u prvoj polovini XVIII stoljeća sporadičnih, rijetkih putovanja dubrovačkih brodova uz sjeverno-evropsku obalu možemo utvrditi da brodovi dubrovačke mornarice započinju tek u drugoj polovini XVIII stoljeća ploviti u većem broju za razne luke u Sjevernoj Evropi. Početkom 1759. godine dubrovački kapetan Ivan Maras sa svojim brodom preduzima putovanje iz Jakina za London. Njemu je dubrovački Senat predao pismo koje je on dolaskom u Englesku izručio engleskom Admiraltetu. Ovim se pismom moli Admiraltet da zaštiti dubrovačku pomorsku trgovinu u engleskim vodama i lukama. Pismo sličnog sadržaja uputio je dubrovački Senat iste godine i engleskom premijeru Pittu u London. Koliki je bio obim dubrovačke pomorske trgovine s lukama Sjeverne Evrope od druge polovine XVIII stoljeća pa do pada Republike možemo samo približno ustanoviti zbog nepotpuno sačuvanih izvještaja dubrovačkih konzularnih predstavnika o kretanju dubrovačkih brodova toga doba. Dubrovački su konzuli obavještavali redovno Senat o prolasku brodova pod dubrovačkom zastavom kroz luke koje su spadale pod njihovu konzularnu jurisdikciju, pa iz tih izvještaja možemo ustanoviti kretanje dubrovačkih brodova prema sjeverno-evropskim lukama, Engleskoj kao i prema prekomorskim zemljama. Pošto su se ovi izvještaji samo djelomično sačuvali to bi se vjerovatno više dokumenta za ovaj rad našlo u raznim arhivima lučkih gradova Sjeverne Evrope i Engleske. Dubrovački su brodovi plovili za Sjevernu Evropu iz raznih Mediteranskih luka; Cadixa, Barcelone, Đenove, Livorna, Napulja, Marselja kao i iz atlantske luke Lisabon, dok su rjeđe plovili u tom pravcu iz luka koje su se nalazile u istočnom dijelu Mediterana.

O porastu dubrovačke pomorske trgovine u sjeverno-evropskim vodama svjedoči i činjenica da Dubrovčanin Petar Valentin iz Anversa, pismom od 28. IX 1771. godine upućenim dubrovačkom Senatu, nudi svoje usluge i pomoć dubrovačkim pomorcima čime, kako sam naglašava u pismu, želi da iskaže svoju veliku ljubav prema domovini. Neki »il marchese d'Albani« javlja dubrovačkom Senatu početkom 1799. godine iz Glückstadta (blizu Hamburga) da se u toj luci nalazi dubrovački kapetan M. Kala-

fiori sa svojim brodom »La Fedelta«, da nepošteno postupa sa svojim mornarima, da ih ne plaća, te da hoće prodati svoj brod jer je puno novaca potrošio na igre i zabavu. Ovo je pismo upućeno u Dubrovnik preko dubrovačkog konzula u Barceloni I. Villavechia. Na zahtjev dubrovačkih pomoraca Senat je putem svog konzula u Livornu odobrio dubrovačkim brodovima krajem 1781. godine da mogu ploviti i prevoziti sumpor za atlantske luke Ostende i Anversu obzirom da su i brodovi drugih zemalja plovili iz Livorna u pravcu tih luka. Dubrovačke brodove u to doba nalazimo na putu za Ostende, Rotterdam, Amsterdam i London. Pulaka dubrovačkog kapetana Mata Cvjetkovića stigla je sredinom 1782. godine iz Falmoutha u Livorno za 90 dana, dok je brodu dubrovačkog kapetana Kriste Fiskovića trebalo 46 dana od luke Ostende do Livorna. Dubrovački kapetan Marko Magud stigao je krajem oktobra 1782. godine iz Amsterdama u Livorno za vrijeme od 56 dana, a kapetan Rafo Čurlica iz Rotterdama za 50 dana u novembru iste godine. Prema jednom izvještaju dubrovačkog konzula I. Villavechia iz Barcelone upućenom Senatu o dolasku i odlasku dubrovačkih brodova iz te luke proizlazi da su 1781. godine tri dubrovačka broda krenula za luku Ostende s teretom vina i likera, dok je jedan dubrovački brod 1783. godine preuzeo teret za Amsterdam. Dubrovački kapetan S. Fisković putuje (1783. g.) svojim brodom za Brest, a kapetan A. Glabalo za Holandiju. Dubrovački konzul iz Cadixa P. Greppi javlja Senatu da je dubrovački kapetan Bratić izvršio (1782. g.) jedno putovanje za Ostende, a kapetan Vasiljević za irsku luku Dublin. Iz pisma ovog konzula od 15. VIII 1782. godine možemo utvrditi da je spomenuti kapetan Bratić stigao iste godine iz Londona u Cadix, a da su druga dva dubrovačka broda krenula za Amsterdam.

Vrlo se malo zna o poslovnim vezama dubrovačkih trgovaca i pomoraca na Atlantiku i u Sjevernom moru, iako se krajem Republike često spominju dubrovački brodovi u lukama Sjeverne Evrope i Engleske, a da i ne govorimo o čestim putovanjima dubrovačkih brodova za Portugal, atlantske luke Španije, Maroko i Gibraltar. O porastu dubrovačke pomorske trgovine u Engleskoj svjedoči nam pismo od 8. VIII 1782. godine kojim se Englez William Knowles ponudio dubrovačkom Senatu za konzula Republike u luci Falmouth. Ova se luka nalazi na krajnjem jugozapadu engleskog otoka, na Cornwallskom poluotoku, u neposrednoj blizini važnih trgovačkih puteva za engleske i sjeverno-evropske luke, te je služila uglavnom kao tranzitna luka za brodove raznih zemalja. Spomenutim pismom W. Knowles javlja dubrovačkoj vladi da u zadnje vrijeme u luku Falmouth zalaze brojni dubrovački brodovi u cilju da se sklone od nevremena ili opskrbe hranom, a neki i zbog krcanja soljenih haringi i kositra za talijanske luke. Među arhivskim dokumentima ne nalazimo potvrde da je ovaj Englez bio imenovan od Senata za dubrovačkog konzula u ovoj engleskoj luci, premda je i dalje bio u mnogobrojnim vezama sa dubrovačkim pomorcima. U to vrijeme, početkom 1783. godine, spominju se i prvi dubrovački brodovi koji su u XVIII stoljeću otplovili preko Atlantskog oceana za Ameriku. Dubrovački su brodovi krajem XVIII stoljeća imali povoljne uslove da se pojave kao pomorski prevoznici iz Mediteranskih pa čak i iz sjeverno-evropskih luka za Ameriku. U želji da zadrži neutralnost dubrovačke zastave političko-vojna zbivanja i zaplijene dubrovačkih brodova u Mediteranu i Atlantiku toliko su zaokupljale dubrovačku vladu da se nije mogla jače pozabaviti prekooceanskim poslovima, koji bi Dubrovniku bili donijeli, kao i drugim državama, veći uspon

pomorske trgovine. Tako je vrijeme prolazilo i sve do pada Republike dubrovačke vlada nije uspjela uspostaviti konzularno-diplomatske odnose sa SAD, a niti urediti plovidbu svojih brodova sa drugim američkim područjima koja su držale razne evropske države.

Iz izvještaja kojeg je uputio Senatu dubrovački konzul u Gibraltaru G. Arenga možemo ustanoviti da je u toj luci bilo za vrijeme od 4. XI 1803. pa do 16. IV 1804. godine, dakle u roku od pet mjeseci, 16 dubrovačkih brodova. Ti su brodovi bili većinom dovedeni od engleskih ratnih brodova radi pregleda tereta, a neki su se služili Gibraltarom kao prolaznom stanicom na putu za razne španske luke ili za luke Sjeverne Evrope. Konzul Arenga javlja Senatu da je početkom 1806. godine doveden u Gibraltar od engleskih ratnih brodova brod »Prudenza« dubrovačkog kapetana S. Lupi koji je plovio iz Tarragone za njemačku luku Tönningen sa teretom vina i papira. Iz dopisivanja dubrovačkog konzula u Barceloni saznajemo još i o nesreći dubrovačkog kapetana G. Asića čiji se brod sa teretom likera potopio (1806. g.) kod otoka Ibizze (Balearsko otočje) na putu iz Tarragone za njemačku luku Emden. Upoređujući visinu vozarine za cijenu brodova krajem XVIII i početkom XIX stoljeća možemo zaključiti da je godišnja čista zarada dubrovačkih brodova bila veoma velika. Dubrovački su brodovi mogli u toku jedne godine da zarade skoro cijelu glavnicu uloženu u neki brod. Ovo je naročito vrijedilo ako su plovili na daleka putovanja, na primjer za Englesku ili za razne luke Sjeverne Evrope i natrag se vraćali natovareni skupocjenom robom.

O putovanjima dubrovačkih brodova prema lukama Sjeverne Evrope nemamo puno podataka, jer sve što o tome znamo nalazimo u raznim nepotpunim izvještajima dubrovačkih konzula koji su o kretanjima dubrovačkih bro-

dova obavještavali Senat Republike. Ipak možemo zaključiti da su putovanja dubrovačkih brodova za Sjevernu Evropu, u drugoj polovini XVIII i početkom XIX stoljeća, bila česta i veoma unosna ne samo za dubrovačke pomorce već i za opći napredak dubrovačkog pomorstva toga doba.

Izvori i literatura:

- 1) Acta S. Maria Magiore, XVIII st., sv. 88. 3127., isto sv. 89. 3128., isto sv. 162. 3202., isto sv. 91. 3130., isto sv. 196. 3775. (Historijski arhiv u Dubrovniku, kao i ostali izvori za ovu radnju.)
- 2) Lett. di Ponente, sv. 112., str. 78.
- 3) Isprave i akti, XIX st., sv. 16. 598., isto sv. 22. 613.
- 4) S. Ljubić, Izvještaj gosp. La Maire, francuskog konzula u Koronu o Dubrovačkoj Republici, Starine JAZU, Zagreb 1881., knj. XIII.
- 5) V. Foretić, Udio naših ljudi u stranim mornaricama i općim pomorskim zbivanjima kroz stoljeća, Pomorski zbornik, Zagreb 1962. g.
- 6) C. Fisković, Putovanja pelješkog jedrenjaka s kraja XVIII i početka XIX stoljeća, Pomorski zbornik, Zagreb 1962. g.
- 7) Ž. Muljačić, Obnova dubrovačke plovidbe s Engleskom, Naše more, br. 2., Dubrovnik 1959. g.
- 8) S. Vekarić, Pelješki jedrenjaci, Split 1960. g.
- 9) J. Luetić, Pomorac i diplomat J. Kaznačić s osvrtom na dubrovačko pomorstvo XVIII i početkom XIX stoljeća, Pomorski muzej JAZU, knj. 1., Dubrovnik 1954. g.
- 10) I. Mitić, Uloga Livorna u konzularnoj službi Dubrovačke Republike, Pomorski zbornik, br. 3., Zadar 1965. g.
- 11) Isti, Gibraltar u povijesti dubrovačkih konzulata, Pomorstvo, br. 12., Rijeka 1957. g.