

Osnivanje Dubrovačkog pomorskog društva 1869. godine

Glavna ekonomska snaga Dubrovnika u prošlosti bilo je pomorstvo koje je znatno doprinijelo usponu i cvatu Dubrovačke Republike. Nakon pada Republike pomorstvo Dubrovnika naglo opada, a također i brodogradnja koja je usko povezana s njim. Brodogradilišta i škveri u Gružu nekad su bili brojni, posao na njima je bio u punom zamahu, te su zapošljavali znatan dio ljudi, dok se sredinom 19. stoljeća nalaze u znatnom opadanju, a pogotovo šezdesetih godina, kada je aktivnost svedena na minimum.¹ Tako su u razdoblju između 1862. i 1870. na gruškim brodogradilištima napravljena svega dva broda i to jedan 1863. od 69 tona i drugi 1867. od 75 tona.² O neaktivnosti i mrtvili gruških škvera najbolje nam svjedoči broj radnika kojih je prema izvještaju Lučke vlasti u Gružu odaslano Središnjem pomorskom uredu u Dubrovniku od 1. studenog 1868. bilo tada svega 45.³ Štaviše u jednom zanimljivom dokumentu o stanju radnika u dubrovačkom okružju gotovo se i ne spominje Gruž. Naime Ministarstvo trgovine je uputilo 27. veljače 1868. okružnicu trgovačko-obrtničkim komorama da dostave podatke o radnicima, njihovim prilikama i prvenstveno udruženjima.⁴ Trgovačko-obrtnička komora je poslala 12. svibnja 1868. svoj izvještaj u kojem se uopće ne spominje brodogradnja u Gružu iako je ona postojala makar u skromnom obliku. U izvještaju se samo navodi da područje komore (obuhvatalo je područje kotara Dubrovnik, Kotora i Korčule) dava austrijskoj mornarici duge plovidbe oko trećinu mornara, ali to su većinom poljoprivrednici koji sa sela idu na more i opet s natrag vraćaju.⁵

U takvim prilikama stagniranja pomorstva u Dubrovniku ipak je bilo brodoglasnika Dubrovčana koji su bili suvlasnici brodova većinom sa manjim udjelom kapitala. Tako su neki istaknuti narodnjaci, ali i autonomashi imali karate na brodovima.⁶ Katkada su se miješali, ali to su uglavnom brodovi posebno sa narodnjačkim, a posebno sa autonomashkim kapitalom. Imena brodova su većinom talijanska ali ima i hrvatskih i što je zanimljivo neki sa autonomashkim kapitalom imaju hrvatsko ime. Sigurno je postojala konkurencija i u poslovnom pogledu između narodnjaka i autonomasha, a s druge strane to se može tumačiti demagoškim razlozima. Od narodnjaka se isticao kao brodoglasnik Božo Bošković i vođa narodnog preporoda dr Miho Klaić i još neki članovi porodice Klaić.⁷

U ovom kritičnom periodu dubrovačkog pomorstva, a pogotovo brodogradnje potekla je u doba narodnog preporoda inicijativa za oživljavanje brodogradnje u Gružu i za formiranje jednog društva koje bi ponovno podiglo dubrovačko pomorstvo.

Narodnjak Mato Vodopić ponovno je oživio staru bratovštinu brodograditelja sv. Nikole u Gružu prvenstveno sa ekonomsko-socijalnim ciljem. Sastavio je i pravilnik nazvan i ustav 1867. koji se nalazi u župnom arhivu Gruža, a objelodanio ga je Fisković.⁸ Značajno je istaći da je taj pravilnik napisan na hrvatskom jeziku u doba kad je u javnom životu još u znatnoj mjeri prevladavao talijanski. Sastoji se od šest poglavlja i 43 paragrafa, te već u drugom paragrafu i poglavlju označena je njegova ekonomsko-socijalna zadaća ovim riječima: »Pomorstvo i brodogradivo prvo je i poglavito prometanje Gružana«. Znatno dio statuta od 20. do 34. poglavlja govori uglavnom o unapređenju pomorstva.

Nešto kasnije, tj. 1869. skupina imućnih narodnjaka stvorila je promicateljni odbor za osnivanje Dubrovačkog pomorskog društva (Associazione Marittima di Ragusa). Taj odbor su sačinjavali: dr Ivan Rubricius, Božo Bošković, Nikola Lučić, Pero Fouque i Vlaho de Giulli. Oni su pod svojim potpisom izdali tiskani proglas na talijanskom jeziku 2. kolovoza 1868. Uz tiskani proglas nalazi se i nacrt statuta društva i formular pristupnice. Taj proglas uz priloge dostavio je odbor i Trg-obrtničkoj komori Dubrovnika koja ga je bez primjedbe protokolirala.⁹ Osnivači

društva su namjeravali osnovati i vlastito brodogradilište u Gružu te je i u samom proglasu među ostalim težište postavljeno na unapređenje brodogradnje za koju se kaže da je u velikom nazatku. Proglas u hrvatskom prijevodu glasi: »Potpisani, konstituiravši se u Odbor, obraćaju se svojim zemljacima predlažući trgovački posao sigurne koristi, od kojega očekuju u isti mah obnovu brodogradnje, koja je nekoć cvala na brodogradilištima Gruža, i snažan poticaj k plovidbi, koja je u svako doba bila glavna među našim vrelima prihoda.

Oni predlažu Društvo za gradnju brodova na brodogradilištima Gruža pod imenom »Dubrovačko pomorsko društvo«.

Kapital traže pomoću udruživanja, čiji duh je učinio u ovom stoljeću tolika djela vrijedna udivljenja, a što smatraju jedinim sredstvom u ovom kraju gdje je pomanjkanje jačih kapitala takovo, da na žalost već od toliko godina brodogradilišta u Gružu leže bez posla. Potpisani vjeruju, da će njihovi zemljaci odgovoriti pozivu i prihvatiti rado predloženi način poslovanja tim više što će tako ne samo priskrbiti vrela prihoda radnoj klasi Dubrovnika i Gruža već će također shodno poraditi i za vlastite interese. Brodove će graditi pred očima interesenata, i svaki od njih bit će na dohvat, da pregledava pojedinosti, kako bi se uvjerio da mu je vlastiti kapital dobro uloženo.

Potpisani gaje pouzdanje, da će brodograditelji zadržati tradiciju solidnosti, ukus i druge osobine, po kojima su bila hvaljena naša brodogradilišta, i da će kapetani dati one sposobnosti i onog poštenja, što je uvijek odlikovalo dubrovačkog kapetana. Dobra volja otklanja zapreke, i potpisani apeliraju na dobru volju svojih zemljaka podnoseći priloženi Projekt, koji će biti upućen Namjesništvu na odobrenje, čim bude postignut broj akcija u njemu predviđen.

Dubrovnik, dne 2. kolovoza 1868.«

Osnivanje Dubrovačkog pomorskog društva, osim svoje primarne ekonomsko-trgovačke važnosti i obilježja, ima i svoju političku pozadinu koja je izbijala često u prvi plan što se najbolje može vidjeti iz čitavog razvoja događaja koji su prethodili definitivnom utemeljenju društva. Naime, druga polovina 1868. godine predstavlja u novijoj povijesti Dubrovnika važan period u kojemu je politička borba između narodnjaka i autonomasha bila naročito izražena. Te godine su se imali održati općinski izbori koje su narodnjaci očekivali optimistički. No, uslijed različitih makinacija autonomaske općine oni su održani tek u veljači 1869. kada dubrovačka općina, jedna od prvih u Dalmaciji, dolazi u narodnjačke ruke.

Ne ulazeći na ovom mjestu u analiziranje postupaka autonomaske vlasti, mogu samo sumarno istaći da se autonomaska općina nemarno odnosila prema važnim ekonomskim i socijalnim pitanjima Dubrovnika.

U slučaju Dubrovačkog pomorskog društva nije nam poznato iz arhivskog materijala da su općina i komora nešto poduzele da podupru ovu inicijativu.¹⁰ No, iz pisanja »Nazionale« (Narodni list) glasila Narodne stranke može se vidjeti da su se oni suprotstavili tom osnivanju. Dopisnik iz Dubrovnika u svom napisu od 3. XII 1868. govori o ustavnom odboru¹¹ i napada njegova obećanja za unapređenje pomorstva ovim riječima: »Vi se zalazete za unaprijeđenje pomorstva. Ah, što ste tako otvoreni! Unaprijediti pomorstvo vi, koji ste se uvijek borili protiv i danas se borite protiv jedinim sredstvom, koji bi im mogao dati malo života.«¹² Nešto kasnije isti list se opširno osvrće na osnivanje pomorskog društva u Dubrovniku, ističući naročito spletke općinskih ljudi, »koji su pokazali slabu ekonomiju kod gradnje općinske zgrade i koji su uopće izgubili sasvim osjećaj za ekonomsku politiku, vjerujući uvijek, da je vode dobro, te su napadali i sprječavali sve što ne potiče od njihove inicijative.«¹³ Tako, čim je objavljen statut, oni su napadali potpisane

ljude, a neke koji su obećali sudjelovati u osnivanju uspjeli su ih odvratiti. Stav autonomnaša prema stvaranju pomorskog društva najbolje se može vidjeti iz pisma Rafa Pucića Baldu Bogišiću, datiranog 29. XII bez oznake godine, ali to se odnosi sigurno na 1868. Pucić piše: »Društvo se nije još konstituiralo radi slobe našijeh patres patria koi su iskali per fas et nefas da ispuha, ma im to, neće poći sa rukom i ako malo docnije društvo će se saštaviti ovijeh dana i ufam s dobrom srećom, zato te molim, da što prije uzmožeš uzmeš akcija i stijem bi se sapriječio put nekijem elementima kojih nebi žudio u društvu, ako možeš još koga pribabit pribabi.«¹⁴

Uprkos svih tih ometanja društvo je uspješno stalo na noge sakupivši preko 800 dionica po 250 forinta, koliko je bilo potrebno za osnovni kapital od 200 tisuća forinta, dok je društvena glavnica iznosila 1 500 000 forinta. U stvari, to je značilo glavni temelj budućem društvu i tada se već moglo kazati, kako i ističe »Nazionale« »da ne manjka ništa, da se može kazati, kako je društvo lijepo konstituirano, na bruku svih zlobnih spleta.«¹⁵

Još samo je trebalo čekati odobrenje ministarstva odnosno dalmatinskog namjesništva da bi društvo i pravno počelo djelovati. Promicateljni odbor to je zatražio 16. siječnja 1869. preko Kotarskog poglavarstva, a kotarski poglavar Pavo Rešetar popratio je to svojim aktom br. 241 od 17. siječnja vrlo povoljno preporučujući odobrenje.¹⁶

Bez sumnje je ova ekonomska akcija pomogla narodnjacima u izbornoj kampanji. Dolaskom općine u narodnjačke ruke jedan od glavnih zadataka, koji se pred nju postavljao, bio je podupiranje ekonomskog razvoja dubrovačkog kraja u čemu je Pomorsko društvo svakako zauzimalo najznačajnije mjesto.¹⁷

Nakon što je ministarstvo uz neke modifikacije odobrilo statut društva pozvani su dioničari da prisustvuju biranju uprave. Prva sjednica je održana 24. IV 1869. u sali općinskog vijeća i to je značilo u stvari početak djelovanja Dubrovačkog pomorskog društva. Uz prisustvo Promicateljnog odbora koji je zahvalio prisutnima i svima potpisnicima dionica izabrani su pravi direktori: Rafo Pucić, Pero Fouque, Vlaho de Giulli, Nikola Bjelovučić i Ivan B. Pitarević i dva zamjenika Vlaho Klečak i Nikola Lučić. Na sjednici je odlučeno da se naruče dva nova broda kako bi društvo moglo djelovati dok se ne uredi novo gruško brodogradilište.¹⁸

Izgradnja vlastitog brodogradilišta u Gružu bilo je važno ekonomsko pitanje te se o tome raspravljalo na više sjednica. Nakon što je odabrana lokacija i obavještena Centralna pomorska uprava u Trstu radi odobrenja pristupilo se početnim radovima i imenovan je za glavnog konstruktora na gruškim brodogradilištima Marin Kapor iz Korčule poznat već kao vješt konstruktor barka »Curzola.«¹⁹

Dubrovačko pomorsko društvo je naručilo dva broda na Rijeci kod brodograditelja braće Schiavon, a njihova izgradnja je počela u kolovozu 1868. Kao izaslanici društva odlaze na Rijeku N. Bjelovučić i I. Pitarević da na licu mjesta naprave ugovor i nadgledaju izgradnju. Trošak izgradnje prvog je iznosio 34.500 forinta, a drugog 36.200, a taj se iznos isplaćivao u sedam rata. Brodovi su imali biti izručeni u proljeće 1870.²⁰

Imena brodova u tadašnjim političko-društvenim prilikama imala su važan značaj i političko obilježje tako da je i sasvim razumljivo što su ona bila predmet različitih diskusija, dok konačno na sjednici od 8. X 1869. nije bio usvojen prijedlog Rafa Pucića da se prva dva broda zovu »Zagreb« i »Biohrad.«²¹ Međutim na sjednici od 23. II 1870. utvrđeno je da se prvi brod nazove »Beč«, a drugi da sačuva ime »Biohrad«, dok nije i to promijenjeno na sjednici od 19. IV 1870. i konačno utvrđena imena »Prvi dubrovački« i »Drugi dubrovački«. Glavni razlog što su se uzela takva imena, bio je taj »kako bi se oduzelo bilo kakav izgovor protivnicima društva koji bi htjeli u upotrebi imena vidjeti političke namjere.«²²

Interesantno je spomenuti da su pojedini ljudi stare autonomnaške općinske uprave nastojali i dalje ometati rad društva. Tako je jedan javio pismeno da se odriče dioničtva, ako ravnateljstvo društva ne uvrsti u ustav neki novi paragraf što ga je on sastavio, dok su neki drugi odvrćali bogatije ljude da stupe rađe u Pelješko društvo.²³

Društvena pravila pod imenom »Ustav dubrovačkog pomorskog društva« štampana su 1869. a izmijenjena 1871.

Osnivanje Dubrovačkog pomorskog društva zalaganjem narodnjaka imalo je veliku važnost za privredni razvitak Dubrovnika, naravno u okvirima ekonomsko-privredne nerazvijenosti tadašnjeg Dubrovnika. Organizirano kao dioničko društvo predstavljalo je moderniji oblik udruživanja kapitala, odnosno preraštanje karatnih udruženja u više industrijske razmjere. To je u stvari onaj proces koji je započeo osnivanjem Pomorskog pelješkog društva 1865. i ostalih na području Istre i Hrvatskog primorja, proces bez sumnje progresivan ali koji se po svojoj strukturi nije dugo mogao zadovoljiti sa jedrenjačkom pomorskom aktivnošću, već je tražio adekvatniji način akumulacije kapitala, a to su jedino mogli biti željezni brodovi sa parnim pogonom. Zbog toga i aktivnost »Dubrovačkog pomorskog društva« samo u prvih nekoliko godina pokazuje stalan uspon, dok npr. već 1877. poslovanje je sasvim pasivno da su čak mislili i likvidirati ga.²⁴

»Dubrovačko pomorsko društvo« je osim toga najzaslužnije za ponovno oživljavanje gruških brodogradilišta koji tada grade brodove veće tonaže vrlo solidno i koji zapošljavaju znatan broj radnika. Prema tome ono je i sa ekonomske i socijalne strane bilo značajno za tadašnji Dubrovnik, a njegovo propadanje je bilo uvjetovano općim prilikama u pomorskoj privredi.

BILJEŠKE

¹ Vidi: C. Fisković, Pravilnik bratovštine, dokumenti o gradnji i ostaci brodogradilišta u Gružu, Beritićev zbornik, Dubrovnik 1960, str. 138—139

² Podaci prema »Annuario marittimo«, pomorskom godišnjaku što ga je u Trstu izdavao austrijski Lloyd.

³ Historijski arhiv Dubrovnik (HAD), Arhiv Lučke kapetanije u Gružu za 1868. g., br. 263

⁴ HAD, Arhiv Trgovačko-obrtničke komore za 1868., br. 1962/136

⁵ isto, br. 115

⁶ Sastav karatista se može vidjeti u »Annuario marittimo«, gdje su nabrojani svi brodovi duge i velike plovidbe i svi vlasnici karata. Za manji broj Dubrovčana ne znamo za političku pripadnost.

⁷ Vidi i O. Fijo, Narodni preporod u Dalmaciji i pomorstvo, Radovi JAZU u Zadru, sv. 8, Zadar 1961, str. 177

⁸ Fisković, n. dj., str. 144—146.

⁹ HAD, Arh. Trg.-obrt. komore za 1868, datiran 14. kolovoza pod br. 235

¹⁰ Zapisnike sjednica (komore nisam za ovo vrijeme našao, ali u jednom aktu br. 255 od 21. kolovoza za 1868. postoji bitni sadržaj zapisnika od 17. kolovoza.

¹¹ Ime autonomnaškog odbora koji se trebao brinuti za pripremanje izbora, te vršio predizbornu propagandu objavljujući i proglose.

¹² »Nazionale« 1868., br. 99, 9. XII.

¹³ isto, 1869., br. 9, 30. I.

¹⁴ Arhiv Bogišićeve biblioteke u Cavtatu, Korespondencija XVI, pismo br. 5

¹⁵ »Nazionale«, 1869., br. 9, 30. I.

¹⁶ HAD, Arhiv Kotarskog poglavarstva za 1869. g.

¹⁷ To ističe i »Nazionale« u velikom članku »RAGUSA« prigodom dolaska općine u narodnjačke ruke; 1869. br. 21, 13. III.

¹⁸ Pomorski muzej JAZU u Dubrovniku, »Protocolli di Seduta del Consiglio e Congresso della Associazione Marittima di Ragusa«, B-XXXI

¹⁹ isto, sjednica od 9. VI 1869.

²⁰ isti, B-XVI-1a, pozicija »Računi izgradnje i opreme za I i II dubrovački.

²¹ Ta ideja je zapravo potekla od B. Bogišića što se vidi iz pisma R. Pucića njemu koje je čitavo posvećeno osnivanju i početnom radu Dubrovačkog pomorskog društva.

²² Pomorski muzej JAZU u Dubrovniku, Protocolli, sjednica od 19. IV 1870.

²³ Nazionale, prilog »Narodni list« 1869. br. 39, 15. V.

²⁴ O tome v. V. Ivančević, Dubrovački jedrenjaci u XIX stoljeću, »Dubrovačko pomorstvo«, str. 229—230., inače veći dio njegove radnje obuhvaća rad i djelovanje »Dubrovačkog pomorskog društva«.