

# Pomorstvo Dubrovačke republike u međunarodnim okvirima

Josip Luetić

Veoma su oskudni povijesni izvori na temelju kojih bi se moglo dati jedna zaokružena slika historijskog razvoja dubrovačkog pomorstva za prvih 5-6 stoljeća nakon doseljenja Južnih Slavena na Jadran. Međutim, utvrđeno je, da se Dubrovnik već u IX. vijeku bavio pomorstvom, a prve do sada sačuvane arhivske vijesti, koje nam govore o pomorstvu Dubrovnika, datiraju iz XII. stoljeća. Iz njih se vidi, da je pomorsko-trgovačko poslovanje Dubrovnika bilo vrlo razvijeno na Jadranskom moru, te da je bilo rasprostranjeno od Pise do Carigrada. Već u XII. stoljeću Dubrovnik je vrlo značajan centar za trgovinu blakanskih zemalja.

Od 1358. godine, kad je Dubrovnik, oslobodivši se mletačkog tutorstva, došao pod pokroviteljstvo hrvatsko-ugarskog kralja, Dubrovčani se bave življe pomorstvom u prkos smetnja Venecije.

Najveći razvoj i uspon postiglo je dubrovačko pomorstvo, a s time i kopnena trgovina pod turskim pokroviteljstvom, pa je u drugoj polovici XV. vijeka Dubrovačka Republika sa svojom trgovačkom mornaricom bila veoma značajna pomorska državnica na Mediteranu.

Tursko osvajanje istočnih zemalja na Mediteranu prozurovalo je prekid trgovine između evropskih zemalja i Istoka. Međutim u XVI. stoljeću, trgovina između istočnih i zapadnih obala Mediterana opet je oživjela, pa Dubrovčani preuzimlju još više nego prije posredničku trgovinu između balkanskih zemalja i zapadne Evrope. Oni osim toga učestvuju i u svjetskoj pomorskoj trgovini, neovisno o svojoj kopnenoj trgovini. Dubrovnik ima jaku trgovačku mornaricu, koja je, kako se cijeni, bila treća na svijetu, sa svojim velikim preookeanskim brodovima. Krajem XV. i XVI. stoljeća Dubrovčani su postavili solidne temelje svome pomorstvu, na čemu su kroz stoljeća radili.

Osnovni faktor u razvoju brodarstva je brodogradilište. Staro brodogradilište, smješteno u dubrovačkoj luci, nije moglo zadovoljiti potrebe dubrovačkog pomorstva u XVI. stoljeću, pa se 1525. godine počinje graditi veliko državno brodogradilište u Gružu. Osim njega bilo je i manjih brodogradilišta na Lopudu, Šipanu, Slanome, Orebiću, Cavtatu, Stonu, Zatonu i još u nekim manjim mjestima dubrovačke okoline.

Proizvodi dubrovačkih brodograditelja bili su poznati u čitavom pomorskom svijetu, a neki strani pisci, kao Bar-



Staro brodogradilište u Gružu

tolomeo Crescentio (Rim 1602) i Pantero Pantera (Rim 1614) pišu najpohvalnije o gradnji dubrovačkih brodova. Prirodno je, da je jaka pomorska trgovina dovela do tako visokog kvaliteta dubrovačke brodogradnje, pa nije ništa neobično, da je u cijelom tadašnjem pomorskom svijetu bila poznata gradnja brodova »na dubrovački način«.

Posada na dubrovačkim brodovima u XVI. stoljeću regrutirana je sa čitavog teritorija Dubrovačke Republike (tako je bilo i u prijašnja i kasnija vremena sve do danas). Drži se, da je u Dubrovniku od 1530. do 1585. godine bilo oko 5.000 pomoraca. O odnosima između posade i vlasnika broda ima pisanih zakona već u dubrovačkom Statutu iz godine 1272. Veoma su značajna pomorska pravila (Ordo marinaritiae) iz 1535. Najvažnija osoba na brodu bio je zapovjednik — kapetan. Od 1530. do 1585. bilo je u Dubrovniku oko 250 zapovjednika-kapetana broda. Poslije zapovjednika dolazi po značaju brodski pisar, koji je u XVI. stoljeću mogao biti samo dubrovački vlastelin. Na najmanjim dubrovačkim brodovima bila su 2-3 mornara, dok je na velikim brodovima bilo i do 60, pa i više članova posade. Na najvećem dubrovačkom brodu od 1.100 kara, koji je bio sagrađen u Gružu godine 1568., bilo je ukrcano 140 pomoraca.

Dubrovačka trgovačka mornarica počela je naglo rasti oko 1530. godine. U razdoblju od 1530. do 1585. godine Dubrovačka je Republika imala 180 brodova sa ukupno 38.000 kara.

Brodovi ove naše pomorske Republike održavali su tokom XVI. vijeka veze između Dubrovnika i brojnih stranih država. Mnogo je dubrovačkih brodova bilo uposljeno za potrebe drugih država, a najviše ih je bilo u službi Španjolske. Dubrovački su brodovi plovili po Sredozemnom i Crnom moru, po Atlantskom oceanu i drugdje.

Nakon snažnog uspona dubrovačkog pomorstva u XVI. vijeku, nastupa u XVII. stoljeću doba opadanja pomorske snage Dubrovačke Republike. Već koncem XVI., a nadalje u XVII. stoljeću francuska trgovačka mornarica i brodovi zapadno-evropskih zemalja obavljaju plovidbene zadatke po Sredozemnom moru i mnogo konkuriraju dubrovačkoj mornarici. Na opadanje dubrovačkog pomorstva utjecao je i veliki potres, koji je 6. IV. 1667. poharao Dubrovnik.

XVII. stoljeće označava epohu u kojoj je Dubrovačka Republika morala uložiti sve snage, da bi održala svoju samostalnost pred osvajačkim namjerama Mlečića, koji su svim sredstvima nastojali uništiti dubrovačku pomorsku trgovinu. Suparništvo Dubrovnika i Mletaka postojalo je već i od prije, a u XVII. stoljeću su se njihovi odnosi zaoštravali, pa je dolazilo i do jačih sukoba.

U XVII. stoljeću u Dubrovniku se više ne grade veći brodovi i najveći brodovi ne prelaze preko 300 kara veličine. U drugoj polovici XVII. vijeka stanje se još pogoršalo, pa nosivost brodova ne prelazi 200 kara.

Sredinom XVII. vijeka dubrovačkih brodova bilo je 114, a njihova pojedinačna nosivost kretala se u većini slučajeva ispod 100 kara. Od 1650. do 1667. godine registrirano je u Dubrovačkom arhivu 80 brodova, koji su plovili izvan Jadrana, a njihova ukupna nosivost iznosila je oko 7.000 kara. Od 1667. do 1701. plaćalo je određene državne brodske takse za plovidbu izvan Jadrana svega 75 bro-

dova, koji su imali ukupnu nosivost od oko 6.100 kara. Najveći dubrovački brod, koji je plovio od 1667. do 1701., imao je nosivost samo 187 kara.

U drugoj polovici XVII. stoljeća dubrovački brodovi održavaju pomorsko-trgovačke veze najviše s lukama Apulije i Abruza, a održavane su veze i s Venecijom, s lukama Albanije, Levanta i grčkih otoka. Zadnjih godina XVII. stoljeća bio je dosta živ pomorsko-trgovački promet između Dubrovnika i ostalih naših primorskih gradova, a posebno s lukama Hrvatskog Primorja i Rijekom.

XVIII. stoljeće je doba mnogih ratova. Dubrovčani su znali da opstanak njihove Republike ovisi o strogoj neutralnosti, koju su najstrože podržavali, pa im je uspelo, da kroz XVIII. stoljeće očuvaju svoj suverenitet u miru.

U drugoj polovici XVIII. i u početku XIX. vijeka dubrovačko se pomorstvo znatno podiglo, ali se nije uzdiglo do one visine, do koje je bilo stiglo u drugoj polovici XVI. stoljeća, kad je dubrovačko brodogradništvo, kako se cijeni, bilo ravno floti grada Venecije.

U XVIII. i u početku XIX vijeka Dubrovačka Republika poduzima razne korake, da bi podigla i ojačala svoje pomorstvo. Važno je spomenuti publiciranje zbirke zakona o plovidbi — Dubrovački pravilnik (edikt) za nacionalnu plovidbu, koji je bio ozakonjen 1745., a tiskan 1784. godine. Taj je pomorski edikt po svom sadržaju nastavak prijašnjih zakonskih odredaba, koje su se na osnovu prakse popunjavale i mijenjale. To su u stvari odredbe administrativno-organizacionog karaktera. Ovaj se dubrovački pomorski edikt najviše odnosi na plovidbu dubrovačkih brodova izvan Jadranskog mora, normirajući prava i dužnosti pomoraca, brodovlasnika i dubrovačkih konzula prema dubrovačkoj trgovačkoj mornarici.

Kao državni organ uspostavljen je 1745. Ured za pomorstvo, koji se bavio pomorskim poslovima, provodio pomorsku politiku, vršio nadzor nad trgovačkom mornaricom, a raspravljao je i pitanja oko uposlenja i rada dubrovačkih pomoraca, pa je u tu svrhu vodio evidenciju pomoraca ukrcanih na brodovima Dubrovačke Republike.

Od 1740. do 1752. Dubrovačka Republika imala je preko stotinu brodova, koji su posjedovali dozvolu da plove izvan Jadrana. Na brodovima u tom razdoblju bilo je ukrcano preko 1150 pomoraca.

Godine 1805. Dubrovačka Republika je imala registrirano 278 brodova vanjadranske plovidbe, na kojima je plovilo preko 3.000 pomoraca.

Francuskom okupacijom Dubrovačke Republike (1806) i konačnim ukinućem njene državnosti (1808) katastrofalno je uništena dubrovačka trgovačka mornarica, nemilosrdno je prekinuta hiljadugodišnja historijska nit dubrovačkog pomorskog života. Time se zatro značaj Dubrovačke Republike kao svjetske pomorske sile.

I na kraju, u zaključku ovog sažetog pregleda, treba napomenuti, da su naše primorske komune svojim pomorsko-trgovačkim organizacijama imale kroz stoljeća vidnu i značajnu ulogu u ekonomskom i društvenom prosperitetu ne samo svog kraja, već svog bližeg i daljeg zaleđa. One su bile glavna veza i glavni posrednik u razmjeni trgovačkih dobara između svog zaleđa i ostalog dijela svijeta, pa su vršile pozitivnu ulogu u ubrzavanju razvitka ekonomsko-društvenih odnosa i u svom kraju i u svom zaleđu. U tom procesu stvaranja uvjeta za razvitak naprednih oblika društvene organizacije, dubrovački kraj zauzima posebno mjesto. Veličinom svoje kopnene trgovine sa svojim zaleđem, Dubrovnik zauzima najznačajnije mjesto među našim primorskim

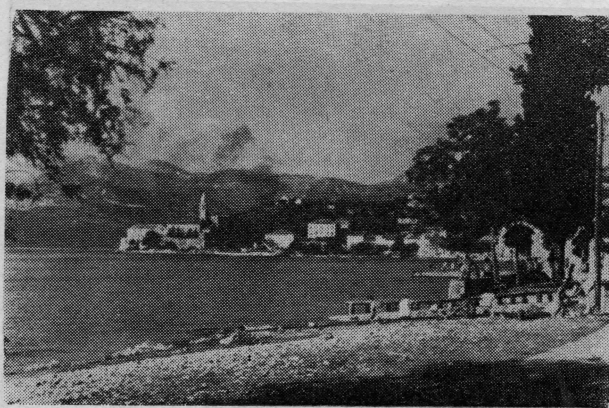
gradovima u prošlosti, a opsegom svoje trgovine, snagom svoje trgovačke mornarice i pomorskom trgovinom, vrsnoćom svojih brodograditelja i pomoraca i odličnom pomorsko-trgovačkom organizacijom, Dubrovačka Republika je bila značajan faktor u svjetskoj privredi XVI. stoljeća. Osim toga Dubrovačkoj Republici je uspelo, da do kraja odoli mletačkoj zavojevačkoj politici i pomorskoj ekspanziji, koju su Mlečiči stoljećima nemilosrdno vodili prema istočnoj obali Jadranskog mora, a preko ovih naših obala i u unutrašnjosti naše zemlje. U toj vjekovnoj teškoj borbi naša mala pomorska Republika bila je svijetla točka našeg stalnog otpora, pa je preživjela svoju jadransku suparnicu Mletačku Republiku.

Ovako veoma razvijeno pomorstvo i pomorska trgovina, s brojnim ekonomskim i pravnim odnosima, imali su svoj logičan odraz i u razvitku pomorsko pravnih propisa i u formiranju posebnih državnih organa Dubrovačke Republike. Odlično razvijeno dubrovačko pomorstvo veoma je pogodovalo razvoju pomorskog osiguranja, koje se u Dubrovniku pojavljuje već u XIV. stoljeću. U poslovima pomorskog osiguranja bilo je angažirano mnogo dubrovačkog kapitala, jer je to bio veoma rentabilan posao. Godine 1568. u Dubrovniku se stvara zakon o pomorskom osiguranju, normirajući prava i dužnosti osiguratelja i osiguranika. Tom prigodom bio je osnovan državni organ »Petorice za poslove pomorskog osiguranja«, koji su imali dužnost da određuju visinu premije pomorskog osiguranja i sve ostalo u vezi s time. Ugovore o ovom osiguranju mogli su sastavljati samo dubrovački notari i kancelari.

Međunarodni karakter dubrovačke pomorske trgovine svakako je doveo do stvaranja uzanca, koje su Dubrovčani prilagodili svojim potrebama. Tako je u Dubrovniku djelovao Pomorski konzulat — skupština. Ovaj dubrovački državni organ nije bio čista kopija mediteranskog »Consolato del mare« (mediteranski je imao mnogo šire kompetencije od dubrovačkog).

Ovdje treba napomenuti, da je samo Zadar imao već u XIII. vijeku pomorski sud, koji je bio nadležan za trgovačke i pomorske sporove. Propadanjem zadarskog pomorstva, kao posljedice mletačke okupacije, u XV. stoljeću nestaje zadarski pomorski sud.

Razumljivo je, da je i u Dubrovniku, kao i svugdje gdje je bila živa pomorsko-trgovačka djelatnost, dolazilo do sporova s obzirom na štete na brodovima, a ponajviše onih, koje su proizašle uslijed učinka elementarnih nepogoda: vjetrova, mora i oružanih napadaja gusarskih brodova. Zbog



Lopud

toga je posao Pomorskog konzulata u Dubrovniku bio veoma značajan.

Ako je oštećenom brodu nakon preživjele nezgode i štete na moru, prva luka pristajanja bila Dubrovnik, onda su se izjave o pomorskoj nezgodi, šteti ili gubitku broda davale kod dubrovačkog Pomorskog konzulata. Na osnovu prijave o nezgodi na moru, poslije bi se riješavali predmeti imovinsko pravne naravi, a u prvom redu s obzirom na primanja iz pomorskog osiguranja. Stalni službenici dubrovačkog Pomorskog konzulata imali su naziv sudaca. Osim redovnih sudaca konzulata u radu ove ustanove učestvovao je i odbor (skupština) sastavljen od više stručnjaka (trgovaca, bro-

dograditelja, pomoraca). U Državnom arhivu u Dubrovniku sačuvani su zapisnici Pomorskog konzulata Dubrovačke Republike od 1629. do 1811. godine. U ovim zapisnicima registrirano je oko tisuću najrazličitijih pomorskih nezgoda i raznovrsnih šteta na moru, koje su doživjeli naši, mletački, francuski, turski, engleski, grčki, holandski i drugi pomorci i brodovi.

Da bi se prikazao međunarodni značaj ovog državnog organa Dubrovačke Republike kao ilustraciju u slijedećem broju našeg časopisa donosimo tabelarni prikaz pomoraca i brodova tuđih država, koji su u Dubrovniku prijavili pomorske nezgode ili pretrpljenu štetu na moru.