

Poremećaji u privrednoj strukturi Dubrovnika nakon odluka Bečkog kongresa

Kap. Luko Vidak

II.

Dubrovnik do 1806. godine

Na početku XIX. vijeka Dubrovnik je značajni lučki grad Mediterana. Do polovice XVIII. vijeka Dubrovnik se oporavio od posljedica katastrofalnog potresa iz godine 1667. i uspijeva mu, nakon što je opet uzdigao svoju trgovačku mornaricu, da zauzme dolično i odgovarajuće mjesto u internacionalnoj trgovini i brodarstvu.¹¹ Do 1806. godine Dubrovnik, — kao pomorski, trgovački i lučki grad; centar kulture i civilizacije, — na gomilava veliko kulturno blago i golemo bogatstvo.¹²

Dubrovnik od 1806. do 1814. godine

Godina 1806. donosi Dubrovniku francusku okupaciju, a 1808. godina i ukidanje njegove slobode.

Francuska okupacija zatekla je Dubrovnik sa 270 brodova (duge plovidbe sa preko 25.000 »kola« nosivosti), od kojih su neki bili i od preko 1200 »kola« (1680 tona). Vrijednost te mornarice cijenila se na oko 16 milijuna pjastara (dolara) i donosila je godišnju dobit od dva milijuna, a u državnu blagajnu unosilo je brodovlje i trgovina s Bosnom i Albanijom oko pola milijuna pjastara (dolara). Međutim, za vrijeme francuske okupacije propada i ta mornarica i nastaju druge ogromne štete, koje donose Dubrovniku potpunu ekonomsku katastrofu, od koje se više nikad nije ni oporavio. Napoleon je namjeravao da nadoknadi tu štetu, koja je prema procjeni iznosila 13 milijuna franaka, ali nije izvršio to obećanje, jer je u međuvremenu propao.¹³

Napoleonovi planovi za unapređenje Dubrovnika i nade A. Sorgo u Parizu

Maršal Marmont u svojim je »Memoarima« (knjiga 8), pored ostalog, zabilježio: »Ljudska mašta ne može da zamisli primorski kraj savršeniji i ljepši od Dubrovnika; car je smišljao veoma široke osnove, prema kojima je onaj grad imao da postane glavno primorsko tržište istočnih mora«. I konačno (u knjizi 10) iznosi pravu istinu: »Pravo je zemljište Dubrovnika more, a Dubrovčani su onaj sretni puk, kome smo mi Francuzi otišli da osorno izgulimo i mir i blagostanje.¹⁴

Antun Sorgo (1775. Dubrovnik — 1841. Pariz) senator i posljednji poslanik Republike u Parizu objavio je (Pariz 1838) svoju »Povijest o Dubrovniku (nekada zabra-njenoj u Austriji), u kojoj predviđa prostor turske imperije i napredak naroda istočne Evrope, te na preporođenom Balkanu on pridava Dubrovniku veliki trgovački značaj nalik na Marsilju u Francuskoj, na Genovu u Italiji, na Hamburg za sjevernu i na Trst za južnu Njemačku. Ali Dubrovnik, pridružen državi bez narodnog obilježja: nije nikada opravdao Sorgove nade, jer nikada u Austriji nije mogao da zauzme svoje staro trgovačko mjesto za Balkan i za istočnu obalu Jadranskog mora.¹⁵

¹¹ L. Vojnović: Pad Dubrovnika, I, 361 — Dubrovnik 1908.

^{12 13} Engel—Stojanović: Povijest Dubrovačke republike, 256 — Dubrovnik 1923.

¹⁴ Engel—Stojanović, o. c., 262—263.

¹⁵ L. Vojnović, o. c., II, 315., 332.

Druga okupacija Dubrovnika, Bečki kongres i priključak Dubrovnika Austriji

Godine 1814. na 27. januara završava francuska okupacija,¹⁶ a ulaskom austrijskih trupa u grad, započinje austrijska. Tog dana podignute su crno-žute zastave na svim tvrđavama Dubrovnika, gdje su ostale sve do 1918. godine.

Nakon što su saveznicima: Engleska, Njemačka, Rusija i Austrija konačno pobijedile Napoleona, sastaje se u Beču (Bečki kongres) na 3. novembra 1814. godine da donesu mir Evropi. Odluke Bečkog kongresa izmijene geografsku kartu Evrope, ali umjesto mira one su samo izbalansirale interese velikih sila. U tom svijetlu bio je Kongres zaključen 9. juna 1815. godine, te je pored ostalih promjena u Evropi čitava obala Jadranskog mora od Venecije do Budve predata Austriji.

Međutim, stara Genova, izbjegavši inkorporaciju zemalja Austrijske monarhije, zbog svoga geografskog položaja, nepovoljnog za Austriju, produžila je, da u novoj zajednici živi svojim starim trgovačkim životom kao i stara Marsilja. I stara Venecija, nakon što se rano oslobodila Austrije (1866) i ne izgubivši glavne crte pomorsko-trgovačkog obilježja, uzdiže se brzo na visoki stepen savremene ekspanzivnosti.¹⁷ Sve stare trgovačke luke Mediterana, s kojima se nekad takmičio Dubrovnik, ubrzano se uzdižu u moderne luke prije svršetka XIX. vijeka. Svojim savremenim pristaništima, lučkom opremom i kopnenom vezom sasvim za sobom ostavljaju već zaostali Dubrovnik.

Pomorski Dubrovnik u nepomorskoj državi

Iako je Austrija dobila čitavo primorje od Venecije do Budve, ostala je i nadalje kontinentalna država, pa je još i stoga Dubrovnik stradao više, nego je trebalo. Ni uzdizanje Trsta, ni osnivanje austrijskog Lloydja 1836. godine, ni organizacija Pomorske uprave u Trstu (I. R. Governo maritimo) 1850. godine, nije mnogo doprinijelo buđenju pomorske svijesti u mierodavnim faktorima Austrije. Apatija je i nadalje vladala do prvih godina druge polovice XIX vijeka. Smatra se,¹⁸ da je u tome nastao preokret nakon povratka naučne pomorske ekspedicije, koja je između 1857. i 1859. godine izvršila putovanje oko svijeta sa fregatom »Novara«. Članovi te ekspedicije doprinijeli su življem interesiranju Austrije za more i prodiranju austrijske trgovine u pravcu azijskih zemalja.

Iako je »Novara« na svome povratku bacila sidra najprije u gruškoj luci 20. augusta 1859. godine, članovi ekspedicije nisu boravkom u Dubrovniku ništa naročito zapazili, pa čak ni to, da je ta stara mediteranska luka mogla i za Austriju reprezentirati jedan ogromni pomorski kapital, koji joj je mogao da korisno posluži, da je mnogo više uzdiigne, baš kao pomorsku državu. Vođa naučne ekspedicije u svome djelu¹⁹ iznoseći do u detalje prilike čak svake azijske luke, koju je posjetila »Novara« i značenje tih i ostalih luka za austrijsku trgovinu, — što je pored ostalog bio i jedan od glavnih ciljeva tog putovanja,²⁰ — za Dubrovnik nije imao baš ništa da kaže, već da doslovce naclasi: »Članovi ekspedicije i nosade, koji nisu bili spriječeni službom, prošetali su Dubrovnikom, do kojeg vodi lijepa i prostrana cesta« I zaista, Austrija ni do svoje propasti nije pokazivala nikakva interesa za uzdizanje Dubrovnika kao trgovačkog, pomorskog i lučkog grada.

Savremeni sistemi lučke administracije uzdižu stare trgovačke luke, a nesavremeni u Austriji, uz ostale zapreke, upropašćuju Dubrovnik

Mislilo se, da jedna postojeća stara luka predstavlja ogromni nacionalni kapital, koji se vrlo teškim trudom stjecao kroz vijekove, pa se stoga, nikako nije upropašćavao.²¹ Današnje velike moderne luke Evrope razvijale su

se postepeno baš na mjestima, gdje su od vijekova bila ishodišta na more; istim su se načinom razvijale i velike luke Amerike, Afrike i Azije.²²

Savremeni promet u starim lukama, koji se počeo postepeno razvijati u drugoj polovici XIX. vijeka, imao je za posljedicu stvaranje novog odnosa prema tim lukama u svim naprednim pomorskim zemljama svijeta. I od tada, počinju da se usavršavaju i razvijaju savremeni sistemi administracije i organizacije luka, to jest, njihova uprava (eksploatacija), izgradnja i održavanje. Međutim, Austrija i Ugarska nisu nikad htjele da podu tim primjerom naprednih pomorskih zemalja svijeta, jer savremenim sistemima bili bi izgubili sve uvjete za razvitak samo njihovih luka Trsta i Rijeke, koje su podizali na štetu svih ostalih luka.

Svi pomorski narodi svijeta shvaćaju ekonomičnost koncentracije prometa u što manji broj svojih luka,²³ pa dosljedno tome i ulažu jače investicije baš u onim lukama, koje same po svome prometu počinju da ukazuju na tu koncentraciju, ali i svim ostalim lukama ostavljaju slobodu da se razvijaju prema uvjetima, koje posjeduju.²⁴ U tim se zemljama ne forsira dvostruki sistem na onaj način kao u Austro-ugarskoj monarhiji.²⁵

Pomorski transporti, karakteristični do prve polovice prošlog vijeka po malim i uglavnom skupim teretima, napretkom tehnike i razvitkom brodarstva velike nosivosti, počinju da u drugoj polovici prošlog vijeka obuhvaćaju zamašne mase tereta niske cijene i u rasutom stanju (žitarice, ugljen, drvo, rude, gnoj i tako dalje). Smatra se, da su masovni transporti pomorske trgovine započeli sa 1862. godinom, to jest, kada je iz Australije za Englesku krenuo prvi veliki teret žitarica. Ali razvitkom tog velikog pomorskog transporta uopred se razvija i kopneni (željeznički) transport, te industrija i trgovina, pa se tako u zaleđima luka razvijaju i veliki centri proizvodnje, ali i produkcije sirovina i životnih namirnica. Razvitak i jedne i druge pojave u drugoj polovici prošlog vijeka nameće proširenje starih luka i njihovu opremu savremenim lučkim uređajima, to jest, izvođenje tehničkih radova u cilju podizanja kapaciteta tih luka. U vezi s tim u raznim se pomorskim zemljama stvaraju i razni sistemi lučke administracije,^{26 27} pa čak postoje i takvi, koji sve postojeće luke u zemlji razvrstavaju u četiri kategorije, prema njihovom godišnjem prometu, koji su postigle do tog momenta. Vjerojatno, ta mjera pojednostavnjuje upravu mnogobrojnih luka, jer svakoj pojedinoj luci unaprijed osigurava godišnja materijalna sredstva za održavanje odnosno za razvitak i to prema (pro-

¹⁶ Bilješka: Poslije nagodbe između Austrije i Ugarske 1867. godine, nastala je dvojna monarhija, to jest, Austro-Ugarska.

¹⁷ L. Vojnović, o. c., II, 332.

¹⁸ G. Novak: Naše more, 248 i dalje — Zagreb 1932.

¹⁹ B. Wüllerstorff: Viaggio intorno al globo della fregata »Novara« Tomo III, pag. 357. — Vienna 1862.

²⁰ B. Wüllerstorff, o. c., I, pag. 4—5.

²¹ Ing. D. Matošić: Naše pomorske luke (Spomenknjiga »Dalmacija« Udruženja jugoslavenskih inženjera i arhitekata, str. 247. — Split 1923).

²² G. Novak, o. c., 304.

²³ Dr. M. Mirković: Saobraćajna politika, str. 94 (Morske luke) — Beograd 1933.

²⁴ Enciclopedia italiana, Vol. XXVIII (Porto), pag. 9 Roma 1936.

²⁵ a) Dott. A. Filipović: La Jugoslavia economica (Con prefazione del senatore L. Einaudi), pag. 279 — Milano 1922.

b) S. Sirišćević: Naše morske luke, str. 148—150. — Beograd 1927.

²⁶ Enciclopedia italiana, Vol. XXVIII Porto, pag. 9.

²⁷ Dr. M. Mirković, o. c., 96—98.

metu) kategoriji, kojoj luka pripada, čime je ujedno riješeno i pitanje kriterijuma za ocjenjivanje potreba podizanja i održavanja pristaništa i lučkih instalacija,²³ što u Austriji i Ugarskoj baš to pitanje nikad nije bilo uređeno. Što je pak najznačajnije, ta je mjera, uključila u lučku administraciju i saradnju samoupravnih tijela (provincija i općina), koja se koriste lukama. Sve te samouprave imaju precizirane dužnosti i prava s obzirom na luke, pa tako između ostalog točno im se određuje visina materijalnog doprinosa, koji su dužne da predvide u svojim godišnjim budžetima u svrhe održavanja i izgradnje luka ali istodobno priznaie im se i pravo na dio lučkih taksa, koje te luke ubiru. I sva ostala pitanja luka precizno su regulirana tako, je lukama svih kategorija zagarantirano njihovo održavanje, ali i razvitak prema uvjetima, koje posjeduju.

Prema tome, upravljanje lukama i njihovo izgrađivanje i održavanje prema prilikama i potrebama pojedinih naprednih pomorskih zemalja — kao izgrađeni sistem na bazi planski stvorene organizacije — pokazao je odlične rezultate, jer u nijednom od tih zemalja XX. vijek nije zatekao njihove luke nacionalnog ili internacionalnog značaja u zapuštenom stanju, kao što su bile jugoslavenske luke pod tuđinskom vladavinom, u čemu se isticao baš najviše Dubrovnik.

Ako je dakle, prema tim savremenim sistemima, lučka administracija u svijetu negdje pretežno u rukama države, negdje pretežno u rukama općina, a negdje isključivo u rukama općina,^{29, 30} jasno je, da su ti sistemi pobudili veliki interes za luke i u širim slojevima, a ne samo u užem krugu privrednika i državnih organa u pojedinim lučkim gradovima svijeta. Povoljne posljedice tih mjera ogledaju se baš u komunalnoj politici tih gradova, pa čak i u maritimnoj orijentaciji čitave zemlje. Jer, ti su savremeni sistemi unijeli u komunalnu politiku svih lučkih gradova pojedinih pomorskih zemalja svijeta sve elemente maritimne orijentacije. Što je naročito imalo za posledicu usmjeravanje komunalnih investicija i u pravcu podizanja lučkog prometa. Međutim, u našim je lučkim gradovima, a naročito u pomorskom Dubrovniku, potpuno ipostala takva maritima orijentacija komunalne politike,^{31, 32} pa je stoga i sam Dubrovnik dosta kriv za nazadovanje svoje luke od 1918. godine. Ali drugačije nije moglo biti u nenarodnoj državi.

Daljna analiza privrednog života Dubrovnik od 1815. do 1918. godine još će nam točnije pokazati i druge uzroke, koji će potvrditi, da je Dubrovnik, skupa sa ostalim jugoslavenskim lukama, nazadovao i zato što se 1815. godine nije našao u sklopu narodne države.

Prema tome, privrednom razvitku Dubrovnik za vrijeme austrijske vladavine suprostavljale su se ljudske, a ne prirodne zapreke, to jest, smišljeno se rušio njegov trgovački i pomorski organizam i sprečavao razvitak njegovih pomorskih i kopnenih trgovačkih putova, da bi se očuvao prosperitet centralnih pokrajina Austrije i Ugarske i njihovih luka: Trsta i Rijeke.

Propustiti da uzroci mnogih važnih pitanja iz privrednog života Dubrovnik ostanu nezapaženi, značilo bi, da nikada ne bi točnije mogli razumjeti ni suštinu njegova nazadovanja do 1918. godine; značilo bi također, da bi propustili baš najznačajniju okolnost iz njegova javnog života, upravo ključ složenog pitanja, koji je kao takav, — pored ostalog, — najteže pogodilo najosjetljiviju životnu točku čitavog dubrovačkog područja — luku.

Austrijska trgovačka penetracija u zaleđe Dubrovnik

Kada je Dubrovnik prestao da opstoji kao slobodna država, prestao je plaćati Turskoj 12.500 zlatnih dukata danka i milijun i po jaspra za slobodno trgovanje po turskom carstvu, pa su time prestale i sve obaveze Turske prema Dubrovniku. Osim toga prestao je da obasiplje i bosanskog pašu darovima i zlatom, što je zapravo bio

samo običaj, kako bi dobio jače jamstvo za trgovanje, jer Dubrovnik se, uza sve jamstvo Porte, morao stalno bojati silovitih bosanskih paša, koji su u neposrednom zaleđu i u periferijskim oblastima turskog imperija bili mali vladari, često neposlušni i sultanu, a ne rijetko i pogibeljni.^{33, 34}

Poslije Bečkog kongresa i promjena u odnosima između Dubrovnik i Turske, bosanski paše više nisu marili za trgovinu Dubrovnik, niti su se uopće brinuli za održavanje konjske ceste, koja je vodila do Dubrovnik. Ali ni Austrija nije htjela dozvoliti da se Dubrovnik ni u čemu, pa ni u trgovini vlada, kao da je slobodna država. Pri tome treba naročito imati u vidu, da je i Austrija — na temelju mirovnih ugovora i kapitulacije s Turskom — imala prednost trgovanja na teritoriju Srbije, Moldavije, Bosne i Hercegovine. S obzirom da je Dubrovnik postao jedan od njezinih podčinjenih provincijskih gradova, ta prednost trgovanja sa Turskom pripada isključivo austrijskim centralnim pokrajinama, a ne više i podčinjenom Dubrovniku, tim prije, što je Austrija nastojala da svu trgovinu na Balkanu privuče na kopneni put, koji je iz Beča i Budimpešte vodio Podunavljem na Carigrad i Solun.³⁵

Prema tome Bečki je kongres indirektno unio privredni poremećaj u svim balkanskim zemljama, a u Dubrovniku je potpuno srušio privrednu strukturu, koju je imao do 1815. godine. Oj tada Trst i Rijeka potpuno drže u rukama trgovinu Dubrovnik. Bosne i Hercegovine sve do 1918. godine. Međutim, u Srbiji drže $\frac{1}{5}$ sve do 1909. godine, kada Srbija, nakon Carinskog rata sa Austrijom, uspijeva da se oslobodi njezinog utjecaja, i tom godinom Solun postaje ishodište srpske trgovine umjesto Trsta i Rijeke.³⁶

Trgovinska politika Srbije za vrijeme zavisnosti bila je dio turske trgovinske politike, ali Srbija je u težnji za državnom nezavisnošću — pružala jak otpor austrijskoj penetraciji i za vrijeme njezine zavisnosti,³⁷ kao i Bosna i Hercegovina također, samo što u tome nisu potpuno uspjevale, jer tu su vladale druge političke prilike. Ali ipak turski državni organi pravili su velike teškoće austrijskoj trgovačkoj penetraciji u Bosni i Hercegovini, uoravo pružali su jak otpor.³⁸ Međutim, Austrija je upućivala svoju konzularnu mrežu, da na temelju postojećih ugovora o miru, sklopljenih u Požarevcu (1718), Beogradu (1739) i Svištovu (1791), te ugovora o taksama (carini) sprečavaju tu samovolju turskih državnih organa u Bosni i Hercegovini. Austrija je i diplomatskim putem neobično često zahtijevala od Porte poštovanje postojećih ugovora, kako bi zaštitila svoju trgovinu u tim zemljama, pa je stoga s vremenom nestajao i taj otpor.³⁹

Nastavit će se

²⁸ S. Sirišćević, o. c., 154.

morski krediti, str. 42—43. — Beograd 1940.

^{29, 30} isto što pod br. 26—27.

³¹ Ing. A. M. Kadragić: Naša pomorska privreda i pomorski krediti, str. 42—43. — Beograd 1940.

³² Bilješka: U jednom od slijedećih brojeva donijet ćemo osvrt na luke i lučke funkcije sa gledišta komunalne politike.

³³ L. Vojnović: Vod kroz Dubrovnik, str. 21-23, — Dubrovnik 1893.

³⁴ St. Stojanović: Narodna enciklopedija, str. 226-I — Beograd 1928.

³⁵ Trgovačka komora u Dubrovniku: Izvještaj broj 5-1930, str. 69.

^{36, 37} St. Stanojević, o. c., 862—864-IV.

³⁸ Rapporto dell' I. R. Vice-Consolato d'Austria in Mostar No 977—1853. (Fasc. 1853, T. K. kod D. A. D., bez signature.)

³⁹ Speciali istruzioni pell' I. R. Vice Consolato d'Austria in Mostar (Odštampani cirkular u fasc. 1854., T. K. kod D. A. D., bez signature.)