

Ekonomsko-geografski uticaji na dubrovačko pomorstvo

Prof. RUDI JELIĆ

Čovjek, posmatrajući spomenike Dubrovnika, u jednom gradu koji je sam spomenik, promatrajući Knežev dvor, Sponzu, zgrade i zidine grada u ovom sivo-bijelom ambijentu između otvorenog mora i visokog, sivog i pustog vapnenca mora da se zamisli nad stvarnošću, nad vremenom i ljudima koji to podiгоše.

Kako? Koji su materijalni izvori služili za to podizanje? Zašto?

Tko malo bolje prođe gradom, zaviri među zgrade, obide Rupe, Dvor i spomenik Mihi Pracatu (jedini što ga podiго Dubrovačka republika), Sponzu i kovačnicu, Lazarete i luku brzo će doći do zaključka — more. Zar ovo otvoreno, plavo more sve to podiго? Baš more, i to ne samo što podiго grad i učini ga lijepim, već mu daje i očuva slobodu, učini ga slobodarskim.

Dubrovnik, još od najranijih dana, od spajanja Lavesa s Dubravom živio je od mora. Čitava dubrovačka povijest vezana je uz more, koje mu daje karakter, podiго ga, slično mjestima Boke i Kvarnera, Pelješca i Lošinja. To je pomorski grad.

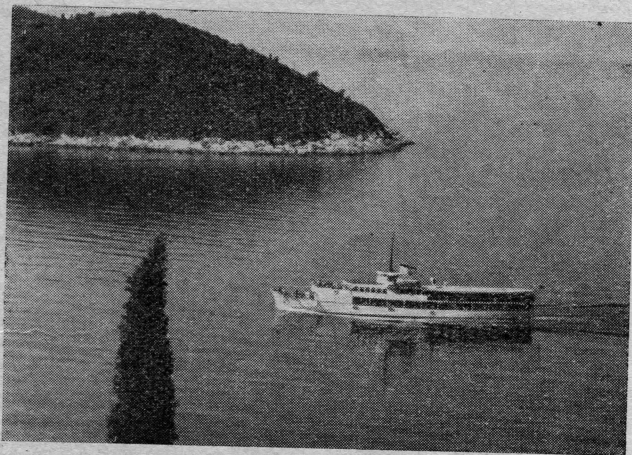
Pomorstvo je najvažnija privredna grana ovog stanovništva, koja dominira već stoljećima i koja razvi sposobnost stanovništva do maksimuma. Period jedrenjaka donese slavu, održa i sačuva mu slobodu u teškim političkim prilikama onog doba, na granici sukoba interesa Turaka i Mlečana, glavnih konkurenata na moru. Od najranijih dana, pratimo li pomorski razvitak grada, vidimo da je Dubrovnik svojom trgovinom na moru igrao veoma važnu ulogu.

Podaci koji nam govore o Dubrovačkom pomorstvu potiču iz 10. i 11. stoljeća, dok podaci iz 12. stoljeća govore o jakoj pomorsko trgovačkoj djelatnosti. Razni trgovački ugovori sa gradovima na našim i talijanskim obalama najbolje nam to potvrđuju. Ugovori o trgovini tokom 12. stoljeća sklopljeni su uz mnoge povlastice za dubrovačke pomorce i trgovce. Ugovori sa Molfetom, Pizom, Fanom, Jakinom, Monopoli, Bari, Tremoli, sa Mlecima, (čije su vrhovništvo jedno vrijeme priznavali), karakterišu se dobrim odnosima i razvijenom trgovinom. Također su bili potpisivani i kasnije obnavljani trgovački ugovori sa gradovima na našoj obali, kao: Kotorom, Rovinjom, Senjom, Kačićima i Omišanima, te sa Drijevom na mjestu današnje Gabele na Neretvi. Svi su ovi ugovori bili za Dubrovnik od velike koristi. Tako je ugovor sa Drijevom osigurao učešće Dubrovnika u trgovini preko te luke i najveći dio trgovine sa zaleđem otpadao je na Dubrovnik ili su ugovori ublažili i smanjili konkurenciju ostalih gradova. Dubrovački pomorci su dobivali velike privilegije od bizantskih vladara i imali zaštitu na njihovom teritoriju. Ugovor sa Kačićima i Omi-

šanima doveo je do nenapadanja tih gusarskih pomoraca na dubrovačke brodove i sa tim ugovorima omogućili su Dubrovčani slobodnu trgovinu tim krajem.

Koncem 12. i početkom 13. stoljeća Dubrovnik se afirmirao ne samo kao Jadranski pomorski grad, već je otpočeo igrati i važnu ulogu u mediteranskoj trgovini. Ugovor sa Pizom to nam najbolje potvrđuje, kao i ugovor sa južno jadranskim lukama Dračom, te lukama u Epiru, lukom Kromjom, pa čak lukama na obalama Afrike (Egipat, Tunis). Rasprostranjenost ovih luka i krajeva obuhvaća široko područje Dubrovačke trgovine i pomorske djelatnosti. Dubrovački pomorci imali su uticaja i na aziskim sredozemnim obalama i trgovali sa njima (Sirija), dok su tamo bili križari. Povlačenjem križara trgovina je sa tim obalama bila zabranjena od pape kao sa nekršćanskim zemljama, ali su neki trgovci i dalje trgovali sa tim obalama.

Da je Dubrovnik živio pomorsko trgovački grad očituje se to i u statutu od 1272. godine čija je sedma knjiga posvećena pomorstvu i pomorskoj trgovini. U toj knjizi spominju se gradovi sa kojim je Dubrovnik imao trgovačke veze i sa kojim je područjem dolazio u doticaj. Sve do 15. stoljeća pomorski putevi i utjecaj dubrovačke pomorske trgovine zahvaćao je uglavnom područje Jadrana sa južnom Italijom, Sicilijom i Egejskom obalom, a nakon 16. stoljeća taj se uticaj i prostor širi po čitavom Mediteranu i prelazi po malo preko Gibraltara, dok u periodu pare ne osvaja i ostala mora svijeta. Istina, da je u ovom periodu bilo i slabljenja moći Dubrovnika, kao i opadanja i slabljenja njegove moćne mornarice, koja je osim trgovine sudjelovala sa svojim brodomljem u Španjolskoj mornarici. Veliki broj brodogradilišta na teritoriju dubrovačke republike samo je dokaz moći i uloge pomorstva ovog gra-



„Vladimir Nazor“ u vožnji

da. Na mnogim od tih brodogradilišta radeni su brodovi i za druge gradove i zemlje. Zlatno doba jedrenjaka očituje se tokom 19 stoljeća kada brodovi na jedra doživljavaju procvat. Duž naše obale razvijaju se mnoga mala mjesta, jer se bave plovidbom na jedra. Pomorstvo mnoga manja mjesta oživljava, mjenja im oblik i podiže na veliki stupanj blagostanja. Koliki su prihodi Dubrovnika od pomorstva bili tokom prošlih stoljeća najbolje nam govori sam grad; njegove zgrade, zidine i ljepote. Za 19. stoljeće ilustrirat ćemo tu dobit po izvještaju Bara Bettere austrijskom generalu Milutinoviću.

Primitak od koristi i dobiti na obalnoj plovidbi, kopnenoj trgovini i drugoj plovidbi

	3,725.000.—	tur. pjas.
Izdatak za pokriće uvoza	1,385.750.—	„
Višak	2,339.250.—	„

Od ukupnih prihoda na prihodu od pomorstva otpada 80%, a to je najbolji dokaz uloge pomorstva ovog grada. Istina, kopnena trgovina Dubrovačke Republike u usporedbi sa ranijim stoljećima, dok su Turci vladali Balkanom, je oslabila.

Francuski general Marmont navodi u svojim memoarima, da su Dubrovčani zavladao morem, da je more njihovo pravo područje i da su imali u 18. stoljeću 275 trgovačkih brodova duge plovidbe.

Neustrašivost i poduzetnost duha, koja već stoljećima karakteriše stanovništvo naših obala imala je znatnu ulogu kod Dubrovčana nakon propasti brodova na jedra. Dok su druga mjesta brzo propala i nisu se snašla u periodu pare Dubrovnik je uspio osigurati sebi vidno mjesto i slobodno možemo reći, da je više od 50% brodovlja stare južoslavenske mornarice bilo dubrovačko, a s udjelom u drugim poduzećima pojedinih dubrovačkih kapitalista, taj udio peo se do 65%.

Pa zašto se stanovništvo ovog kraja orijentalo baš na more? Koji su ga razlozi tjerali na opasniji, pogibelniji i teži način života?

Na našoj obali ističu se pojedina područja po pomorskoj ulozi, pomorskoj trgovini, obrtu i brodogradnji (Kvarner i otoci. Pelješac, Korčula, Dubrovačko i Bokaško područje). Svi ti krajevi imaju jednu sličnost — morfološku sličnost kraja.

Prirodni uslovi na našoj obali nisu mogli dati čovjeku mogućnost za svestrani bogat život. Obala je siromašna, a reljef takav da ni malo ne daje nade boljem životu. Sivo-bijeli kamen vapnenac, koji je neotporan prema vodi koja ga pomalo, ali sigurno rastvara daje tu i tamo nešto malo plodnog zemljišta u uvalama ili vrtačama ili kakvom zaklonjenom mjestu. Taj nerastvorivi dio kamena vapnenca taloži se pomalo u udubljenima kuda teče voda. Zemlja crvenica donosi se sa velikih visina, slaže pomalo u doce, terase, ograđuje kamenjem da je kiša ne odnese. Ljudska ruka stvara to da bi čovjek imao što obrađivati, da bi dobio nešto plodova za život. Voda vjerni prijatelj i neprijatelj stvara tu zemlju, ali je i odnosi, ruši rad ljudi i ostavlja go kamen. U zaleđu Du-

brovnika u Popovu polju kažu seljaci »kamen raste«. Čovjek to odnašanje zemlje sprečava iz godine u godinu, nanosi zemlju u doce i ograđiva je kamenjem da bi je sačuvao. Svakidašnja borba je teška za ono malo plodova što ih dobije od te zemlje. Kraj je obdaren kišom, ali ipak je ovo područje bez vode. Ljudi nemaju dovoljno vode. Vodu ovo stanovništvo mora da krade zemlji, koja je u ovome kraju kao nigdje u svijetu proglutljiva i pohlepna. Zemlja je guta i odnosi od čovjeka. Da ironija života bude veća kraško područje propušta vodu tako dragocjenu za čovjeka ovog kraja u veliko vodeno područje, u more.

Kraj oskudan tlom, bez dovoljno vode, bez šuma i zelenila, go i siv kraj koji se proteže kilometre i kilometre u unutrašnjost ne daje čovjeku mogućnost za život. Čovjek traži tu životnu mogućnost. Stisnut između sivog i golog krša i velikog vodenog prostora mora da se obrati na more tražeći mogućnosti boljeg života. More je polje koje se ne obrađuje, ne sije, ali s kojeg se plodovi kupe. Ovo je jedan od osnovnih uzroka orijentacije na more i razvitka pomorske privrede ovog kraja. A kad se čovjek već baci na more, da na njemu traži bolji život, snalazio se u uvjetima kraja i prilikama koje su vladale na tom kraju.

Dubrovnik je sa svojim položajem na izlasku iz kanala zaštićenog djela plovidbe uz našu obalu bio polazna tačka na otvoreno more. Na tom području spajali su se pomorski kontinentalni putovi. Uzajamnost i povezanost tih putova, njihova materijalna podloga razvijala je dubrovačku pomorsku trgovinu i djelatnost. Zaleđe koje pripada Dubrovniku nije pomorsko, nema pomorskog duha i države koje su se na tom zaleđu razvijale Srbija, Bosna i kasnije nakon osvajanja Balkana i Turska nisu bile pomorske. Privredni razvitak tih država razvijao se dobro i zahtijevao je razmjenu sa ostalim svijetom. Različiti stočarski i rudarski produkti davali su se u zamjenu za so, tkanine i neke druge produkte Mediterana. Emporij tih država je Dubrovnik preko kojeg su te države slale svoje produkte u svijet. Kontinentalna trgovina sa zaleđem značila je za Dubrovnik drugi materijalni izvor života i usko je vezana sa morskim izvorom. Kontinentalna trgovina značila je za Dubrovnik, jako mnogo sve do momenta povlačenja Turaka sa Balkana. Turci su imali razloga držati Dubrovnik u slobodi, koju je inače skupo plaćao, jer su preko te slobodne države podržavali privredne veze sa ostalim svijetom i preko te države održavali kakvu takvu ravnotežu prema Mlečanima. Na čitavom području Balkana imali su Dubrovčani svoje prestavnike, kolonije i stanice. Interesi kontinentalne trgovine zahtijevali su povoljnije veze i nove puteve sa zaleđem. Baš te kontinentalne veze tokom srednjeg vijeka bile su jedan od ekonomskih razloga koji su djelovali na razvitak dubrovačkog pomorstva. Kontinentalni put dolinom Neretve vodio je u srednju Bosnu, dok je Drinski put vodio u istočnu Bosnu i Srbiju. Oba puta su prelazila Savu i Dunav i dosezali do

Budimpešte. Put prema Istoku osim iz Srbije vodio je dolinom Drima u Makedoniju i dalje. Kontinentalnim putevima iz brdovitog i zaostalog kraja karavane su punile različitom robom dubrovačke brodove, koji su ju raznosili po čitavom Mediteranu. Kontinentalne veze dale su poleta razvitku pomorstva i Dubrovnik je cvao dok su te veze radile. Opadanje i slabljenje Turske moći sa kojom je Dubrovnik bio u prisnim trgovačkim vezama odrazilo se na pomorskoj trgovini, jer su kontinentalne veze oslabile i izgubile važnost.

Glavnu ulogu dobivaju luke na sjeveru, koje favorizira Austrija kao povoljnije, izlazne tačke u svijet i koje povezuje novim putevima sa jakom trgovinom na tim relacijama. Dubrovačko pomorstvo nije izgubilo svoje značenje slabljenjem kontinentalnih veza. Duh koji se stvarao i učvršćivao stoljećima nije se mogao tako lako izbrišati, pomorska tradicija je održana. Sa naših obala prešlo se malo po malo na svjetska mora, na čisto pomorsku trgovinu.