

Obnova dubrovačke plovidbe s Engleskom

Prof. Dr. Žarko Muljačić, Zadar

Kako je poznato, kroz niz godina poslije velikog potresa, koji je uništio dvije trećine grada Dubrovnika (a dosta i Lopud i Ston) 1667. godine, većina raspoloživih kapitala investirala se u izgradnju porušenih zgrada, pa nije bilo mogućnosti, da se nabave novi brodovi umjesto nastradalih u luci, prodanih i dotrajalih. Iako se prema najnovijim istraživanjima zna, da je proces obnove dubrovačke trgovačke flote bio brži, negoli se ranije mislilo, ipak je trebalo počekati sve do polovice 18. stoljeća, da se brodovi pod dubrovačkom zastavom pojave i u vodama Sjeverne Evrope. Tome novom usponu pogodovala je konjunktura, koja je nastala, kad su se glavne pomorske sile Zapada zaratile, pa je dubrovačka trgovačka flota, kao neutralna, imala mogućnosti veće zarade. Riječ je o Sedmogodišnjem ratu, u kome su se još jednom sukobili stari konkurenti u borbi za prevlast na oceanima i u kolonijama Velika Britanija i Francuska, a koji je trajao od 1756. do 1763. i završio se, kako je poznato, mirom u Utrechtu, po kojemu je Francuska morala predati Engleskoj svoj istočni dio Kanade (Montreal, Québec i t. d.) i neke kolonije u Indiji. Ti novi posjedi veoma su podigli trgovačku i kolonijalnu snagu Engleske i omogućili joj, da dalje razvija svoje carstvo. Kao saveznik Engleske borila se u ovom ratu Prusija Fridriha Velikog na tri fronta, protiv Austrije, Rusije i Francuske. Međutim, kada se Rusija na-

kon promjene na prijestolju 1762. povukla iz saveza, bila je pobjeda Engleske osigurana. Genijalni engleski političar, predsjednik vlade William Pitt lord Chatham, nazvan i Pitt Stariji, uspio je, da nakon dobivena rata, vještom politikom osigura za svoju zemlju i plodove pobjede.

U početku Sedmogodišnjeg rata dubrovačko je pomorstvo raspolagalo s preko 80 brodova, kako se kaže u jednom izvještaju francuskom kralju iz Dubrovnika iz 1757. (usp. J. Radonić, Dubrovačka akta i povelje V., 218). Po jednom drugom dokumentu Dubrovnik se u to doba sav bacio na more prepustivši najveći dio kopnene trgovine turskim podanicima, koji su postali vrlo aktivni trgovci, jer uživaju dug period mira. »Svi slojevi stanovništva, počevši od vlastele pa do najnižeg puka, uložili su skoro sve svoje kapitale u brodove«. Ima ih nešto ispod 100. (ib., 221). Međutim, Vlada se nije htjela upuštati u problematične novotarije već tada, pa su dubrovački brodovi plovili tih godina tradicionalnim prugama Sredozemlja, a sva je novost bila u tome, što su življe nego tada trgovali sa sjeveroafričkim barbarskim državicama Alžirom, Tunisom i Tripolitanijom.

U historijskoj literaturi detaljno je opisan incident, koji je nastao s razloga, što je bivši francuski kapetan Louis Vian naručio na jednom dubrovačkom brodogradilištu u Gružu velik brod. Kad su engleske vlasti za to saznale,

prigovorile su Dubrovniku da krši neutralnost, jer dopušta da se na njegovu teritoriju gradi brod za jednu ratujuću državu, neprijatelja Engleske, koji će brod — kako se u Londonu držalo — biti upotrebljen u gusarskom ratu protiv brodova Engleske i njenih saveznika. Zbog ovog događaja dubrovački je konzul u Carigradu Frano Bobali išao da se izvini engleskom ambasadoru da mu dokaže dubrovačku neudžnost. Senat je izdao saopćenje, u kome se branio tvrdeći, da u Dubrovniku nema državnih brodogradilišta, već da su sva ona privatna, pa privatnici slobodno primaju brodove u gradnju, i to je bio slučaj s onim brodom, kojeg je gradnja započela prije početka konflikta. Senat ne može da prekine tu gradnju. Ipak, da se Dubrovnik sačuva od prigovora, naredio je Senat, da se ubuduće ne grade brodovi za zaraćene države, pa čak i za strance za vrijeme cijelog trajanja rata, a brod kapetana Viana morao je izići iz Gruža bez naoružanja.

Uspion dubrovačke flote nastavio se za vrijeme cijelog Sedmogodišnjeg rata. Imamo podatak, da je nešto poslije njegova završetka bilo već oko 110 (ako ne i 150) velikih dubrovačkih brodova (prema izvještaju francuskog konzula Le Mairea, tiskanom u *Starinama* XIII, 94).

Logično je, da se djelatnost ovih brodova nije mogla ograničiti na samo klasično tlo dubrovačke trgovačke ekspanzije, Mediteran, već da je izbilo na široke putove Atlantika. Kako se trgovati s Amerikom nije još moglo, iz raznih razloga koji nisu ovisili o Dubrovniku (v. moj članak »Odnosi Dubrovnika i Sjedinjenih Američkih Država«. Naše more 1956., br. 1, 65—70), to je ta velika flota skrenula u smjeru sjevera, preko Portugala na Francusku, Englesku, Flandriju i Holandiju, dok je manjim dijelom okrenula na Jug, u smjeru Azorskih otoka i Maroka.

Veze s Engleskom nisu odmah uspostavljene. Čini se, da je početak, god. 1759., izabrana kao pogodan trenutak za otpočinjanje plovidbe za Englesku, jer je tada odjednom postalo svima više ili manje jasno, da će Engleska izići kao pobjednik iz rata. Malo nakon protestne note, upućene engleskom Admiralitetu zbog zaustavljanja jednog dubrovačkog broda sa strane engleskih gusara (krajem 1758., *Litterae Ponentis*, skraćeno Lp, 69, 126), dubrovačka je vlada našla za shodno, da dubrovačka trgovačka mornarica otpočne plovidbu za engleske luke, kako je i prema tradiciji i prema historiji bilo pred više od jednog stoljeća. Kapetan Maras, inače nepoznati nam dubrovački pomorac, imao je čast da bude komandant prvog dubrovačkog broda, koji je otputovao za britanske vode. Njemu je Vlada predala pismo, koje je on kasnije predao engleskom Admiralitetu i u kome je stajalo, između ostaloga, i ovo: »Donosilac je prvi od naših kapetana koji sada počinju da šire granice naše skromne plovidbe sve do luka u Velikoj Britaniji. Mi želimo, da ovo bude samo početak. Nadamo se, da ćemo dočekati da vidimo u naše dane, kako se ponovno rađa ona uspješna trgovina, u kojoj su, kako pouzdano znamo, sudjelovali naši brodovi pred više od jednog stoljeća, privoleći Vaše odlične Nacije. Mi se možemo nadati ovom velikom dobru jedino, ako se Vaše Ekscelencije udostojе da nas i našu mornaricu počaste svojom moćnom zaštitom«. Preporučujući im svoga kapetana Marasa Vlada još jednom toplo moli Britanski Admiralitet, da »izvoli primiti naše brodove pod moćnu svoju zaštitu i da u dokaz toga izvoli narediti brodovima Njegova Britanskog Veličanstva i drugim vlasnicima brodova (t. j. gusarskim brodovima pod britanskom kontrolom, op. Ž. M.), da poštuju našu zastavu kao zastavu pomorske vlasti, koja je na poseban način pod zaštitom Vašega Vi-

sokog Ureda«. Nota završava uvjeravanjima, da će mali Dubrovnik učiniti sve što može, da se oduži Velikoj Britaniji na zaštitu, koju će ona velikodušno pružiti dubrovačkim brodovima (Lp 70, 7).

Istoga dana, 25. siječnja 1759., pisano je na sličan način i engleskom premijeru Pittu. Vlada želi da koristi Britaniji kao pred više stoljeća (Dubrovčani su, čini se, zaboravili i mislili da su i Englezi zaboravili, da su dubrovački brodovi sačinjavali jednu četvrtinu »Nepobjedive armade Filipa II., koja je propala u ratu s Engleskom) i stoga moli Pitta da prenese njene želje britanskoj vladi i kralju Đuri II. (Lp. 70, 6).

Nisu sačuvani dokumenti iz konzulata gradova na putu za Englesku, pa ne znamo, kada je Maras stigao u Englesku i obavio u Londonu povjerenu mu misiju. Ni iz konzulata u Lisboi, gdje je vjerojatno taj brod pristao, nemamo nikakvih vijesti pa tako ne znamo ni ime tog broda.

Na sreću je sačuvan, na engleskom jeziku, tekst odgovora Britanskog Admiraliteta, iz kog se vidi, da on prihvaća dubrovačku ponudu od 25. I. 1759. god. Ovo pismo u originalu glasi:

»I have laid before my Lords Commissioners of the Admiralty your Memorial dated the 25th January last, desiring to renew the Commerce between this Nation and your Republic, and requesting your ships may be taken into the Protection of this Government; and in return I am to acquaint you, by their Lordships direction, that all suitable Respect will be paid to your Coleurs, provided the Captains of your ships act conformable to Threaties, and their Lordships will be glad to shew all due encouragement to your tradē«. (Isprave i akti 18. st. 7, 942).

(Iznio sam pred nadležnim Lordovima Admiraliteta vaš memorandum od 25. januara u kojem se iznosi želja o obnavljanju trgovine između ove nacije i vaše Republike, i u kome se traži da vaši brodovi budu eventualno stavljeni pod zaštitu ove vlade; u odgovoru moram vas obavijestiti, po uputstvu Lordova, da će svako dužno poštovanje biti ukazano vašoj zastavi, pod uslovom da se kapetani vaših brodova ponašaju shodno ugovorima, a Lordovi će biti zadovoljni da pruže svaku susretljivost vašoj trgovini.)

Kako se vidi, Admiralitet je pozitivno odgovorio na dubrovačku molbu i obećao svoju zaštitu pod uvjetom da se dubrovački brodovi pridržavaju svih postojećih zakonskih propisa i norma međunarodnog prava.

Koliki je bio obim dubrovačke pomorske trgovine u ovo doba, ne možemo znati na osnovu dokumenata iz Državnog arhiva u Dubrovniku, jer nam oni pružaju vrlo malo. Izvještaji konzulata u Španjolskoj i Portugalu, nemaju, naime, sačuvane sve izvještaje o prolasku dubrovačkih brodova. Vjerojatno bi se više dokumenata za ovo našlo u arhivima engleskih lučkih gradova, u kojima se naši istraživači još nisu ozbiljnije angažirali.

No da je obim trgovine s vremenom postao znatan saznajemo iz sačuvanoga pisma Engleza Williama Knowlesa, iz engleske luke Falmouth, koja se nalazi na krajnjem jugozapadu engleskog otoka, na Cornwallskom poluotoku, a kroz nju su vodili važni trgovački putovi za Irsko more, na kome se nalaze velike luke Cardiff, Liverpool, Dublin, a sjevernije Belfast i Glasgow. Ovaj bi nam dokument bio indirektna potvrda, da su dubrovački brodovi zalazili i u ove važne emporije, jer inače u malom Falmouthu, koji im je služio kao tranzitna luka, ne bi imali

puno posla. Ovo pismo u prijevodu glasi: »Prejasna i uzvišena Gospodo, Kneže i Vijećnici. Sa svim dužnim poštovanjem usuđujem se da predložim Vašim Gospodstvima, jedan posao, koji zaslužuje Vašu pažnju. Viđam, kako od prošle godine naovamo plove u ovim morima brojni dubrovački brodovi, koji, zbog zgodnog položaja ove luke na ulazu u Kanal, (misli na Kanal Sv. Jurja, jer u Kanal La Manche mogu brodovi ulaziti i držeći se francuske obale i ne moraju za to praviti nepotrebnih skoro 200 km., op. Ž. M.) često zalaze u ovu luku bilo da se sklone od nevremena, bilo da uzmu hranu, bilo da dolaze krcati (odavle se izvoze za Italiju velike količine soljenih haringa i kositra svake godine). Kako Vaša prevedra Republika nema ni konzula ni otpravnika poslova u ovoj pokrajini da pomogne dubrovačkim kapetanima u potrebi, nudim se Vašim uzvišenim Gospodstvima da se prihvatim te dužnosti, koju ću, kako se nadam, moći obavljati časno i savjesno, ukoliko se Vi udostojite, da me postavite i ovlastite da radim za Vašu Republiku. Budući da znam talijanski i razumijem se u trgovinu, predviđam, da ću biti od nemale koristi Vašim podanicima, koji zalaze u ovo

kraljevstvo, t. j. u Englesku (jer dubrovački pomorci ne poznaju, osim iznimno, engleski jezik, op. Ž. M.). Dobro me pozna gosp. David Maystre, iz Genove, Vaš bivši konzul, pošto sam sproveo par godina u mladosti u njegovoj kući u Genovi. Na njega se možete slobodno obratiti, ako želite o meni sigurne podatke. Molim Vas da mi izvolite odgovoriti. Spreman da primim časnu dužnost i da služim Vašim interesima, ostajem s najdubljim poštovanjem.« Pismo je datirano u Falmouthu 8. kolovoza 1782. (Isprave i akti 18. st., 3387).

O daljnjem toku dubrovačko engleske trgovine šute dubrovački dokumenti. Kad je riječ o dubrovačkoj trgovini ne smijemo zapasti u ekstrem i preuveličati njen značaj u evropskim razmjerima, jer bismo mogli doći do krivih zaključaka. S druge strane ne smijemo je ni podcjenjivati. Završavam za citatom iz dnevnika dubrovačkog ambasadora u Beču 1781. Lukše Sorkočevića, kome je grof Filip Sinsendorf rekao da su Dubrovčani »Holandezi Jadrana«, na što Sorkočević dodaje: »Koliko su često lažne najvjerođostojnije pretpostavke i, s tim u vezi, i posljedice, koje se izvode iz njih«.