

Poremećaji u privrednoj strukturi Dubrovnika nakon odluka Bečkog kongresa

Kap. Luko Vidak

Nastavak III.

Prema tome, ako turska imperija nije više imala ni toliko snage, da svojoj vlastitoj trgovini na vlastitom teritoriju odredi onaj izlazni pravac, koji je željela, onda je još manje mogao nemoćni Dubrovnik da se odupre sili države, koja je do svoje ekonomske ekspanzije držala više, nego čak i do njegove državne nezavisnosti. Uostalom, ako je Austrija potpuno apsorbirala i držala u svojim rukama $\frac{1}{3}$ produkcionog potencijala Srbije sve do 1909. godine, a Bosne i Hercegovine čitav do 1918. godine, jasno je, da je Dubrovnik automatski izgubio svoje prirodno zaleđe, to jest, trgovinu baš sa Srbijom, Bosnom i Hercegovinom.

Prema tome pogrešna je tvrdnja, da Dubrovnik od 1815. do 1918. godine nije više imao uvjeta da opstoji kao trgovački i lučki grad na Mediteranu. Baš naprotiv, analiza nam je pokazala, da se savremenom razvitku Dubrovnika, kao trgovačkog i lučkog grada, nisu suprotstavljale nikakve prirodne zapreke, već ljudske, to jest, Austrija je smišljeno srušila granice njegovog ekonomskog zaleđa, pa dosljedno tome i njegov vjekovni izvor blagostanja.

Kojim se mjerama Austrija služila, da Dubrovniku sruši ekonomsko zaleđe, industriju i pomorstvo?

Austrija se naročito trudila da Dubrovniku oduzme i uništi sve, što ga je i samo malo moglo da potsjeća na državnu nezavisnost, pa je još i stoga stradao više nego ostali potčinjeni jugoslavenski gradovi. Ona se nije za-

dovoljavala samo s time, što je potpuno razvlastila dubrovačku vlastelu, već je Dubrovnik poplavila ne samo s vojskom, već i sa novim činovnicima, da bi tako s njima ispremiješala dubrovački elemenat i u njemu stvorila novi austrijski duh i privreženost Austriji.⁴⁰ Ali baš u tome nikad nije uspijevala, jer je Dubrovnik, uz poznatu pasivnu rezistenciju, stvarao tipični politički ambijent u okviru Ilirskog (1835.) i Liberalnog pokreta (1848.) te kasnije, nakon nastupa ustavnog doba (1860.) i uspješnog narodnog pokreta, prvi od svih gradova Dalmacije dobio općinu u svoje ruke (1867).⁴¹

Politički uspjeh Dubrovnika i stanoviti odušak stvoren u atmosferi tadašnje opće revolucionarne borbe za vlast, vidljivo je nadživio pad Republike i gubitak slobode, te je probudio i za čas uspavan pomorski duh Dubrovčana. Baš u to doba počinju da se osnivaju prva pomorska društva od kada je Dubrovnik pod Austrijom. Nekoliko decenija narodnog pokreta preporodilo je čitavu Dalmaciju,⁴² što se ogleda i u pomorstvu Dubrovnika.

S obzirom, da Austrija nije uspijevala da Dubrovnik politički orijentira kako je željela, ona ga je i stoga još više ekonomski gušila na razne načine. U prvom redu, ona mu nikada nije htjela nadoknaditi štetu od 13 milijuna franaka, koju je pretrpio za vrijeme francuske

⁴⁰ L. Vojnović, o. c., 313—314, 332—333.

⁴¹ St. Stanojević, o. c., 591/L.

⁴² Lj. Karaman; Dalmacija kroz vjekove, str. 166—173. — Split 1934.

okupacije. Iako je Austrija odlukama Bečkog kongresa bila dužna da službeno utvrdi i nadoknadi tu štetu, iako je uistinu vlada u Beču tu štetu utvrdila, te iako je Francuska prema odlukama Bečkog kongresa trebala da Austriji isplati sve štete, koje je počinila na austrijskom teritoriju,⁴³ austrijska vlada nikad ničim nije te štete nadoknadila Dubrovniku,⁴⁴ očito zato, da se ne bi ekonomski uzdigao.

Što se pak tiče trgovačke penetracije u Bosnu i Hercegovinu, Austrija je tu poduzimala naročite i u svijetu neuobičajene mjere. Naime osim generalnog konzula u Sarajevu i vice konzula u Mostaru Austrija je i po svim većim odnosno važnijim trgovačkim mjestima te male zemlje postavila i konzularne agente, da bi preko njih sprečavala otpor turskih državnih organa njezinoj penetraciji. Ali kako je i sam narod, tobože iz vjerskih razloga po mišljenju vice konzula u Mostaru, još do iza polovice prošlog vijeka napadao austrijske trgovce, često i pljačkao, pa čak im rušio i njihove novo podignute instalacije u šumskim revirima (firme Kluky, Pohl, Schoenfeld & André i t. d.), Austrija je sigurno i iz tih razloga bila prisiljena da čitavu Bosnu i Hercegovinu zahvati dobro organiziranom konzularnom mrežom, da bi preko nje naročito pazila, da li turske državne vlasti poduzimaju efikasne mjere za očuvanje lične i imovne sigurnosti austrijskih trgovaca.^{45 46}

Osim toga čitav je taj konzularni aparat posebno imao da utječe na turske vlasti na poduzimanje mjera u cilju unapređenja »internacionalne« trgovine, što se osobito odnosilo na saobraćaj, to jest na održavanje starih cesta, podizanje novih kolnih cesta, pa čak i na osiguranje plovidbe Neretvom.⁴⁷

Ali, da bi Austrija upotpunila svoj program trgovačke penetracije, ona je čitavu Bosnu i Hercegovinu u prvoj polovici prošlog vijeka poplavila sumnjivim trgovcima, koji su Dubrovniku oduzimali stare veze s trgovačkim kućama u tim zemljama, gdje je više vjekova trgovao na bazi uzajamnog povjerenja i kredita.⁴⁸

Iako se ovim pregledom ni iz daleka ne iscrpljuju sve mjere, pa ni one nedolične, kojima se služila Austrija,⁴⁹ vjerojatno ovi primjeri ukazuju na koji je način propadala trgovine Dubrovnik u Bosni i Hercegovini.

Ali, osim propasti vjekovnih kopnenih putova Dubrovnik, Austrija mu upropašćuje i njegove stare pomorske putove, pa čak pokušava da mu sruši i njegov pomorski organizam. Dubrovačka trgovačka mornarica na jedra,⁵⁰ iako se već polovicom prošlog vijeka bila prilično uzdigla poslije propasti, kojoj je uzrokom bila francuska okupacija ona više u Austriji nije uživala nikakve beneficije i privilegije kao ranije i kao što su tada uživali jedrenjaci u ostalim naprednim pomorskim zemljama svijeta,⁵¹ pa stoga i još zbog potpune izolacije Dubrovnik s kopna, — taj tuđinski odnos prerano i naglo savija zauvijek jedra 1888. godine dubrovačkim jedrenjacima duge plovidbe. Međutim jedrenjaci ostalih mediteranskih luka još su dugo poživjeli, pa čak dočekali i pojavu diesel-motora početkom ovog vijeka.

I stara velika brodogradilišta, ne uživajući nikakve subvencije ni ostalih olakšica kao u ostalim pomorskim državama, također propadaju i tako, osim malih škvera, nestaje i te važne stare brodogradilišne industrije, koja je u drugim mediteranskim lukama, poslije tehničke revolucije, korisno poslužila kao baza za razvatak savremene brodogradilišne industrije. Ali osim pomanjkanja državne subvencije, te su se brodogradilišta morala snabdijevati drvom iz Trsta ili Rijeke, koje je Austrija još za doba konjskih cesta počela da izvlači iz zaleđa Dubrovnik u te luke. Suvršene takse i ogromni troškovi transporta iz Metkovića do Trsta ili Rijeke i natrag do Gruža, poskupljivali su proizvodnju, što je za ono doba imalo značenje protekcionističkih mjera u korist brodo-

gradilišta Trsta i Rijeke, čiju konkurenciju nisu mogli da izdrže gruška brodogradilišta, pa su i svoja prodali još prije, nego je trebalo.⁵²

Konačno propada i poznata industrija Dubrovnik: mesa,⁵³ vune, tkanina, pokrivača, crijeva, kože, svijeća, sapuna, obuće, pokućstva i t. d. Iako su se te grane industrije zbog pomanjkanja kapitala (jeftinog kredita) bile u stanju manufakturne proizvodnje, one su se ipak održale sve do između pedesetih i osamdesetih godina prošlog vijeka. Ali kada je Austrija uključila Dubrovnik u novi poreski sistem, nametnula carinsku reformu i izolirala ga od zaleđa, onda je lako prodrila sa svojim jeftinijim industrijskim proizvodima iz svojih centralnih pokrajina i unišila tu staru industriju Dubrovnik, pa čak i mlinarsku industriju u Minima, Komolcu i Zatonu. Međutim u ostalim mediteranskim lukama, gdje je slična stara industrija postojala, poslužila je nakon pojave mašinske industrije za uzdizanje savremene lučke industrije, koja je tim lukama stvorila najstabilniju i najrentabilniju lučku funkciju, odnosno jaku materijalnu bazu za njihovo održavanje i razvatak.^{54 55}

Nakon što je Austrija već oko 1860. godine, osim trgovine stokom i lokalne trgovine, potpuno upropastila internacionalnu trgovinu Dubrovnik, oko 1880. godine njegovu industriju (i pomorstvo) i konačno ga — dovršenjem željeznice Metković—Mostar 1885. godine — izolirala s kopna, jasno je, da je Dubrovnik s time dobio žestok udarac. U tako tešku ekonomsku krizu nije ga nikad bacio ni Turčin, iako je mala i nemoćna Republika graničila s njegovim carstvom preko 300 godina. Ekonomska bijeda izazvala je teške posljedice, između ostalog prijelaz sa intenzivne na ekstenzionu poljoprivredu, jer je nestašica sredstava uvjetovala propadanje ovčarsva i svinjarstva (gnjoja), pa s time u vezi i ma-

⁴³ A. Debidur - D. Ikončić: Diplomatska istorija Evrope, str. 151—155. — Beograd 1933.

⁴⁴ St. Stanojević, o. c., 590/I.

⁴⁵ isto što pod br. 38. ⁴⁶ isto što pod br. 39.

⁴⁷ isto što pod br. 39.

⁴⁸ Memoriale della camera di commercio e d'industria di Ragusa e Cattaro — Ragusa 1884. (N. B. D. — A) 1982.).

⁴⁹ Trgovačka komora u Dubrovniku: izvještaji, spomenice, molbe caru i ministarstvu trgovine u Beču u periodu od 1849. do 1868. godine; (D. A. D. — T. K. fasc. 1849.—1868., bez signature).

⁵⁰ Prema izvještaju Trgovačke komore u Dubrovniku od 1848. godine Dubrovnik je imao 16.729 brt brodovlja, što je predstavljalo 1/10 austrijske trgovačke flote (D. A. D. fasc. 1848., bez signature).

⁵¹ Bilješka: Sistem premija i subvencija i poreska olakšanja Austrija uvodi ranije za Lloyd, ali za druga društva i jedrenjake dosta kasno (Dr. M. Mirković, o. c., 117 i Zbornik rasprava »Naše pomorstvo« str. 148—149. — Ljubljana 1926.).

⁵² isto što pod br. 48.

⁵³ Bilješka: U Rijeci Dubrovačkoj klalo se godišnje preko 10.000 volova, meso prerađivalo i u bačvama izvozilo (L. Serragli: Rapporto generale sul circondario consolare di Ragusa — Ragusa 1880. (N. B. D. 1224) R. Ali, prema pričanju suvremenika posljednjih godina 1870—1874. klalo se oko 30.000 komada godišnje.

⁵⁴ a) Izvještaji Trgovačke komore u Dubrovniku od 1849. do 1868. godine. (D. A. D. fasc. 1849.—1868., bez signature).

b) isto što pod br. 48.

⁵⁵ Bilješka: U Francuskoj su od 1820.—1908. godine lokalne uprave utrošile na izgradnju luka oko 200 milijuna zlatnih franaka. Tako isto, općine lučkih gradova Italije, Njemačke, Engleske i t. d. sudjeluju u izgradnji svojih luka (Dr. M. Mirković, o. c., 96—98).

slinarstva — najvažnije kulture Dubrovnika, Zapravo to je doba, kada se začinje nazadovanje svih grana poljoprivrede i emigracija širih razmjera.⁶⁰

Osnivanje dubrovačkog parobrodarstva i pokušaj Austrije da Dubrovnik eliminiira i kao pomorski grad na Jadranskom moru.

Teške ekonomske prilike, koje je Austrija izazvala u Dubrovniku oko osamdesetih godina prošlog vijeka, utjecale su na Dubrovnik da konačno uvidi, da od nenarodne države nema više što da očekuje. I uprkos svim nevoljama, koje je tada proživljavao, Dubrovnik im se suprostavlja i svladava ih. Ekonomski nemoćan, bez ikakvih lokalnih izvora prignječen između krša i morskih hridina, bez savremene veze s neposrednim njegovim zaleđem i Evropom, upire oči prema još jednom i slobodnom putu — k moru. I početak XX. vijeka zatiče ga sa oko 22.000 brt savremenog brodogovlja.

Ali, upada u oči dosadašnje naglašavanje ekonomske bijede s jedne strane i naglo stvaranje trgovačke mornarice s druge strane. I bečka je štampa to bila primijetila, ali sigurno samo stoga, da bi zauvijek odvratila Dubrovnik od svake pomisli na traženje neke nadoknade za onih 13 milijuna zlatnih franaka, koje mu je Beč jednodnosno oduzeo. »Štoviše, Beč sada nazivlje Dubrovnik gradom bogatstva i brodogovlasnika«, iako vidi da se čitavo Dubrovačko područje diglo da stvori neki izlaz iz teške situacije u koju ga je bacila izoliranost sa kopna. «

I zaista čitavo dubrovačko područje — od Konavala do Pelješca, s otocima: Mljet, Koločep, Lopud i Šipan — sakuplja sve svoje raspoložive materijalne snage, te uz pomoć rodoljuba, iz Sjeverne i Južne Amerike, a naročito iseljenika-povratnika, traži novi opstanak, i u tome se navraća na svoj vjekovni put i jedini izvor života, koji mu je još preostao — more.

I ono, što Beč nije htio da zna, znao je točnije Pariz još prije 90 godina, koji je za vrijeme francuske okupacije Dubrovnika, od mjesne francuske komande bio primio jedan izvještaj, u kojem je između ostalog stajalo i ovo: »Obična je stvar vidjeti i radnike najniže kla-

se naroda u posjedu jedne akcije ili čak i više njih.«⁵⁷ Iako ovaj izvještaj potječe još iz početka XIX. vijeka, ništa se u stvari ne mijenja ni za početak XX. v., jer svaki pojedini savremeni brod ima: 43, 54, 39, 29, 123, 33, 128, 62, 128, 64 i 128 suvlasnika.⁵⁸

Iako je Dubrovnik pod vrlo teškim okolnostima udarao temelje savremenoj trgovačkoj mornarici i razvijao je, Austrija ne pušta ni to novo pomorstvo, da se mirno i slobodno razvija. Godine 1909. nastoji da dubrovačko pomorstvo privuče u Trst, štoviše pokušava da jedan dio fuzionira sa drugim brodarskim društvima, namećući još i Trst kao novo sjedište tom zamišljenom novom društvu, a sve kao uvjet za daljnje izdavanje subvencija.^{59 60}

⁵⁶ isto što pod br. 48.

⁵⁷ L. Vojnović, o. c., I, 361.

⁵⁸ Annuario marittimo per l'anno 1901. — Trieste 1901. (Arhiva Lučke kapetanije u Dubrovniku).

⁵⁹ Dr. B. Smoldaka: Problemi obalne linijske plovidbe (DEH: Zbornik pomorske privrede, str. 139. — Zagreb 1954.

⁶⁰ 61 Trgovačka komora u Dubrovniku: Izvještaj br. 5/1930., str. 69.

Ispiravak

U br. 5—6/56, godine na str. 366., prvi stupac, treći redak treba da završi: »luka Ploče do 1936. godine.«, a posljednji redak sa »dovoljno«. U br. 1/57. godine na str. 45., drugi stupac, u drugom stavku umjesto »prostor« treba da stoji »propast«. Istom stupcu na koncu treba nadodati: »Jasno je, da predviđanja«. A. Sorga poslije više od stotinu godina izgledaju nevjerovatna, ali Memoari Marmonta dokazuju, da je Francuska, za razliku od Austrije, — kako će se dalje vidjeti, — bila odlučila da Dubrovnik još jače razvije kao glavnu luku Balkana«. Na str. 46., lijevi stupac, treći stavak umjesto »od 1918.« treba da stoji »do 1918.«, a u desnom stupcu, drugog stavka umjesto »kapitulacije« treba da stoji »kapitulacija«.