

Težak udarac pomorcima Boke Kotorske 1807. g.

Ivo Tripković, pravnik, Split

Francuska je uprava u Boki svojim brzim odlukama strahovito pogodila bokeljsku trgovinu i privredu. — Kapetan Krsto Radimiri iz Dobrote — iako je bio žestoko napadan od Engleskih gusara — prenio je neoštećen transport hrane i municije za Francusku vojsku u Dubrovniku koja se borila sa Englezima.

Tilžitskim mirom 7. jula 1807. Rusija je ostupila Francuzima Boku Kotorsku. Francuzi su vrlo brzo okupirali Boku, pošto se maršal August Marmont bojavao da ga ne preteknu Englezi.

Po naredjenju maršala Marmonta, francuski general Aleksandar Lauriston stigne s vojskom u Boku i zauzme je dne 12. VII. 1807. g. Nakon ulaska francuskih četa u Kotor, Marmont, glavni francuski zapovjednik Dalmacije, službeno je posjetio Boku i stigne u Kotor 21. VIII. 1807. god.

U to doba Francuska u Jadranskom moru nije imala jaku ratnu flotu. Zbog ove okolnosti odredio je Marmont prisilnu regrutaciju bokelja u korist francuske ratne mornarice. Na osnovu ovog naredjenja pozvano je u vojsku oko 600 bokeljskih pomoraca. Naravno, ova je odluka izazvala u Boki veliko nezadovoljstvo, i stvorila vis à vis francuske uprave jaku opoziciju pošto su bokelji ovo smatrali kao atentat na njihovu slobodu, jer do onda oni nisu bili navikli da se regrutuju i da služe vojsku. Danas, gledajući retrospektivno na posljedice izazvane ovom opozicijom možemo reći, da je francuska uprava zbog takovog svog stava imala ogromnih neprilika. Napose ističemo, da je onoga momenta, kada su francuske vlasti u Boki svojom naredbom od 4. XI. 1807. propisale lučke pristojbe (takse) za brodove i za čamce, nezadovoljstvo bokelja doživjelo je svoj najveći uspon. Pristojba za sidrenje broda — *tassa d'ancoraggio* — visoko je bila odmjerena. Na pr. brod tipa »polaka« plaćao je fr. 5, »brik« fr. 4, »tartana« fr. 3.50, »trabakul« fr. 1—1.25, »bracera« fr. 1—2, »čamac fr. 0.30 — dnevno. Na skoro identičan način plaćala se i pristojba za popravak broda — *carennaggio*.

Ova, kao i ona u uvodu istaknuta činjenica direktno je imala za posljedicu da je u Boki, za vrijeme francuske vladavine, pomorstvo počelo naglo i rapidno propadati. Može se slobodno reći, da se odjedamput osjetio ekonomski nazadak Boke, a s tim u uzročnoj vezi i kraj njenog pomorstva — tog simbola bokeljskog blagostanja i napretka. Bokeljski brodovi — u koliko nisu bili u ratovima zaplijenjeni ili od gusara opljačkani — bezpomoćno su trunuli ispred pitomih obala veličanstvenog bokeljskog zaljeva na očigled njihovih vlasnika. Težak je to bio dan za bokeljske brodovlasnike. Ili bolje: sjetan i tužan, kada su oni sa svojih kamenih teraca poredanih ispred baroknih palača nijemo gledali propast svog brodogradnje, a da pri tome nisu imali skoro

nikakove nade da bi se taj proces nestajanja mogao zaustaviti ili barem nekako ublažiti. Stvarnost je na svakom koraku ukazivala kako se mnoge i mnoge brodovlasničke porodice ekonomski srozavaju. Do onda vrlo imućne porodice čuvenih bokeljskih kapetana i pomoraca naglo su i odjedamput osiromašile. Na odraz ove slike stoji činjenica, da je usljed toga i sav narod Boke stradao bilo direktno ili indirektno.

Imamo podataka da se u ovakvim prilikama u više navrata pojavio slučaj da se želila i korica nasušnog kruha. Pa zar sve to skupa nije u pravom smislu riječi ironija sudbine tog pitomog kraja i njegovog življa?

Radi zornosti ilustriramo činjenicu, da je na koncu prve austrijske vladavine u Boki, što znači početkom 1806. god. bilo 450 patentiranih brodova duge plovidbe i 290 nepatentiranih brodova obalne plovidbe. Francuska je uprava učinila da je 3 godine nakon toga njihov broj smanjen na ispod jedne četvrtine. Ovo nijesu priče oyo se crpi iz podataka koji su zabilježeni na osnovu naredbe koju je izdao francuski delegat u Kotoru Luigi Paulucci 1809. god. kada je službeno naredio da se popišu svi brodovi u Boki. Iz toga popisa proizlazi da je tada bilo u Boki 96 patentiranih brodova za dugu plovidbu i 116 nepatentiranih brodova za obalnu plovidbu. Od patentiranih brodova Dobrota i Prčanj imali su više od polovine (58).

Kada se sve to ima u vidu, logičan je zaključak, da su napoleonski ratovi i francuska uprava u Boki zadali pomorcima Boke nezapamćeni udarac i to ne samo ekonomski već i politički. Taj udarac bio je toliko velik, da se čuveno Bokeljsko brodogradnje i njihova trgovina koja je imala međunarodni značaj nije mogla nikada više oporaviti, a još manje rehabilitirati.

U ono doba najveću smetnju za bokeljsko pomorstvo i prekomorsku trgovinu činili su engleski gusari. Oni su bezobzirnim gusarskim sredstvima pljačkali i rušili francuske brodove. Englezi su ovo činili iz političkih pobuda, jer su na taj način požurivali pad Napoleonove vladavine.

U ovim borbama sa engleskim gusarima odlikovali su se mnogi bokeljski pomorci. Između ovih vrijedno je spomenuti kap. Krsta Radimira iz Dobrote, koji je sa svojim brodom pratio francuski transport bokeljskih brodova. Transport je bio pun hrane i municije za francusku vojsku u Dubrovniku — koji je bio blokiran od Engleza. On je, na 22. maja 1811. bio napadnut od 7 engleskih gusarskih brodova. Borbu je junački izdržao i transport je u cijelosti bio spašen i iskrcan u Dubrovniku. Za uzvrat dobio je od francuske visoko odlikovanje, naime postao je vitez legije časti.

Interesantno je nadalje rubricirati, na koji su način francuzi riješili pitanje finansijskih sredsta-

va svoje uprave, pošto oni nisu imali dovoljno novaca za pokriće svih njihovih izdataka u Boki. Oni su taj manjak jednostavno riješili: »veći porezi — više novaca«. Prva taksa koju su propisali bila je da su svi brodovi bez razlike na tonazu plaćali 90 fr. po registarskoj toni. Čuvena je bila njihova taksa »tranzita« koja se morala plaćati u Rosama (mjestance s desne strane ulaza u Boko-Kotorski zaljev). Ona se plaćala bez obzira, da li je brod imao iskrcati teret u Rosama ili u Kotoru ili bilo gdje u Boko-Kotorskom kanalu odnosno u nekoj drugoj luci izvan Boke. Do tada je bila praksa da se ta taksa plaća samo u onoj luci za koju je roba bila upućena. Međutim od dana kada se taksa uvela, imamo dokaza, da se trgovački brod koji je iz Albanije plovio za Dalmaciju ili čak za Trst silom upućivao u Rose radi naplate spomenute tranzitne takse.

Između mnogih ima još jedan zanimljivi detalj i baš kada su Francuzi početkom 1809. god. ukinuli staro »zdravstveno vijeće«, uslijed čega su bokeški brodovi morali ići u Dubrovnik da prime ekspediciju (slobodni saobraćaj). Ova okolnost prouzrokovala je brodovima ne samo velike gubitke na vremenu, nego i nepotrebne troškove, pa ih je činjenica ponukala da zatraže od francuskih vlasti da im se sporne ekspedicije ispuštaju od vladina predstavnika i pomorskog sindikata u Kotoru. Nakon izvjesnog vremena francuska je uprava prijedlog usvojila kako će se i niže vidjeti.

Usporedo s prednjim još nešto. Francuska je vlast u to doba zabranila svaki izvoz domaćih proizvoda izvan granica ilirskih pokrajina. Ova odredba bila je na očitu štetu bokeljskog pomorstva.

Međutim, s druge strane konstatiramo, da je car Napoleon I. radi unapređenja francuskog pomorstva izdao dekret 24. III. 1811. sa kojim je osnovao tri nautičke škole (Anvers, Brest i Tuluza). Ova činjenica imala je za posljedicu da je odmah nakon toga francuska vlast u Kotoru osnovala Pomorski sindikat i Lučku kapetaniju, koja je u stvari još od ranije postojala u Rosama. Kao drugostepena vlast ovim organima pojavljivao se francuski komesar za mornaricu.

Pošto su Francuzi u ono doba imali veliki teritorij pod svojom vlašću, te su radi lakšeg koordiniranja u pomorskim poslovima osnovali u Trstu Pomorsku prefekturu. Ovu je ustanovu kao vrlo korisnu za brodarstvo i za pomorstvo uopće kasnije i Austrija zadržala pod nazivom C. Kr. Centralna pomorska vlada (I. R. Governo Centrale marittimo).

Iz svega ovoga slijedi da je za vrijeme napoleonskih ratova, kada je Boka bila pod Francuskom upravom, pomorstvo Boke bilo upropašteno, jer je bila prestala svaka trgovina. Velike kontribucije (porezi, takse i daće), koje su francuske vlasti u Boki propisale, dovele su na prosjački štap općine i pojedine nekad jake bokeljske pomorsko-trgovačke kuće. U Boki je tada zavladao velika oskudica baš u svemu, tako da su mnogi bili prisiljeni prodavati svoje pokućstvo, robu i srebrno posuđe samo da se prehrane.

Činjenica je kod toga da je u Boki nakon pada Napoleona I. bilo svega 50 brodova duge plovidbe i 221 obalne plovidbe. Ova činjenica najriječitije govori o brodarskom, a s njim u vezi i ekonomskom krah u Boke. Međutim ova situacija bila je još teža 1814. god. kada su Austrijanci zauzeli Boku. O tome će biti govora u jednom drugom natpisu. Za rada ćemo spomenuti samo ovo:

Hiljaduostampetnaeste godine Austrija je doživjela državni bankrot. Ova je okolnost u potpunosti dotukla ono malo ostataka bokeljskih brodovlasnika. Jer, oni su tim udarom izgubili i svoje zadnje uštedevine koje su bili uložili u državne obveznice i u državne banke. Boka je tada izgubila mnogo milijuna u austrijskim fiorinima. Sami su pomorci Dobrote izgubili, tri milijuna fiorina. Također su izgubili mnogo Prčanj, Perast i Hercegovska riviera. Iz svega navedenog možemo povući ovaj zaključak: glavni uzrok propasti brodova na jedra u Boki početkom XIX. vijeka leži u činjenici da su i Francuska i Austrija kao upravljači Boke svojim propisima, taksama, daćama i porezima onemogućili bokeljsko brodarstvo. Drugi razlog propasti brodova na jedra u Boki nalazimo u činjenici austrijskog državnog bankrota 1815. god. kada su bokeljski brodovlasnici izgubili i svoje zadnje uštedevine.