

Antun Kobašić

Dubrovnik

## EKONOMSKE PRILIKE U DUBROVNIKU I DUBROVAČKOM KRAJU OD ULASKA FRANCUZA DO KRAJA 19. STOLJEĆA

U 19. stoljeću, nakon propasti Dubrovačke Republike, Dubrovnik doživljava ekonomsku dekadenciju. Tuđinske vlasti (Francuska i Austrija) svojom politikom i činjenjima iscrpljuju dubrovačko gospodarstvo u kojem slabe tradicionalni oslonci: brodarstvo, trgovina, obrt i poljoprivreda.

### *Uvod*

Devetnaesto stoljeće je, po mnogočemu, jedno od dekadentnih razdoblja u životu Dubrovnika. Počelo je u sumrak slobodarske Dubrovačke Republike, koja je na samom početku stoljeća zauvijek nestala. Područjem Republike u tom su razdoblju krstarile, harale, prolazile i ostajale tuđe vojske (Rusi, Crnogorci, Francuzi, Englezi, Austrijanci). Tu pada i prvo ratno razaranje Dubrovnika. Prije toga, Dubrovnik se stoljećima uspješno razvijao, koristeći svoj geoprometni položaj i ljudske kvalitete, premda "nije imao ni oranica ni pašnjaka, ali je imao pred sobom more, a na svom malenom teritoriju u obilju i dobrih luka i smjelih mornara" /Medini/. Tako je geoprometni i geopolitički položaj trajno pogodovao razvoju grada, a promjene ovog početkom 19. stoljeća donose mu gubitak samostalnosti i slobode.

U sukobima velikih sila (1806.-1814.) jako je stradalo dubrovačko gospodarstvo, sam grad, njegove građevine i ljudi. Gospodarstvo se dugo nije oporavilo, tako da razinu razvijenosti s početka stoljeća nije dostiglo ni do njegovog kraja. Te ratne godine jako su oslabile i unazadile Dubrovnik, koji je to teško podnio, koliko zbog ekonomskog slabjenja, toliko i zbog gubitka slobode. Nakon Bečkog kongresa i pripajanja ovih prostora Austriji (1814/15. godine), počinje dogodogodišnja faza stagnacije, uz stalnu "borbu" za podnošljiviji ekonomski (i društveni) položaj Dubrovnika u sastavu tadašnje države. U takvoj klimi preživljavanja proteći će cijelo stoljeće.

### *1. Zadnje godine Dubrovačke Republike i ulazak Francuza*

#### *1.1. Ekonomsko stanje pred pad Republike*

Dubrovačka Republika, kao samostalna državica u kojoj su vlast držali vlastelini, ušla je u devetnaesto stoljeće u stanju relativnog blagostanja. Visoka razina ekonomske moći, visoka kultura i bogat društveni život bili su vanjski pokazatelji toga blagostanja. Država je raspolagala s relativno velikim sredstvima, zahvaljujući prije svega visokim prihodima pomorstva, koji se cijene na preko

3 milijuna dukata godišnje.<sup>1</sup> Ta država je redovito izvršavala svoje financijske obveze, prema vani i unutra, premda je povremeno zapadala u financijske teškoće zbog obveza nametanih izvana. Među "vanjskim" obvezama, uz izdržavanje brojnih konzulata, bilo je i "plaćanje slobode" u vidu harača Turskoj (svake 3 godine), kao i godišnji "darovi" tuniskim gusarima (da zaobilaze dubrovačke brodove). Među veće državne izdatke unutar Republike spadalo je obrazovanje i slanje naprednijih mladića na školovanje vani, izdaci za kulturu, otvaranje tiskara, materijalna pomoć siromašnijim stanovnicima (o kojoj su brinule i bogate dobrotvorne ustanove) itd.

Za tadašnje ekonomske prilike i svekoliki život Dubrovnika svakako je bilo najznačajnije brodarstvo, odnosno trgovačka flota i njena aktivnost. Na početku stoljeća tu flota je činilo preko 400 trgovačkih brodova. U svojim istraživanjima J. Luetić navodi da je između 1797. i 1806. godine Dubrovnik raspolagao s 281 jedrenjakom duge plovidbe, 20 brodova s dozvolom povremene plovidbe izvan Sredozemlja i nešto malo više od stotinu brodova jadranske plovidbe, koji su plovili do Krfa.<sup>2</sup> Prema istom izvoru, na tim brodovima je bilo zaposleno 5.240 dubrovačkih pomoraca i 725 stranih državljana (iz Boke, Korčule, Hvara, Brača, Makarskog primorja, Dalmatinskih mjesta, Bakra i Rijeke, pa i stranih zemalja: Trsta, Venecije, Malte, Španjolske, Albanije, Genove i dr.). Ti "stranci" su zapošljavani "zbog nedostatka radne snage" u samom Dubrovniku.

Postoje podaci da je u zadnjoj godini mirnog razvoja, tj. krajem 1805. dubrovačko brodarstvo raspolagalo s 278 brodova u izvanjadranskoj plovidbi (29 nava, 158 brika, 64 pulake, 3 kekije, 1 polandar, 13 peliga i 10 trabakula) s ukupnom nosivošću 24.772 kara.<sup>3</sup> S tim se približno slažu i podaci drugog izvora, po kojem je tada u istoj plovidbi bilo 275 brodova duge plovidbe, nosivosti 24.530 kara.<sup>4</sup>

Takvo brodarstvo je podržavala lokalna brodogradnja u kojoj se tada zapošljavalo nekoliko desetaka brodograditelja i više pomoćnih radnika. Drvo za brodogradnju uvozilo se iz Albanije,<sup>5</sup> ali je važnu sirovinu predstavljalo i ono s dubrovačkog područja. Brodogradnja, uz brodarstvo i pomorsku trgovinu, predstavlja značajnu gospodarsku granu na ovom području.

Značajan robni promet odvijao se preko gradske luke, gdje je svakodnevno bilo po nekoliko jedrenjaka na iskracaju i ukrcaju roba. Na područje grada dnevno su stizale brojne karavane iz unutrašnjosti. U Taboru se dnevno znalo naći i do 1000 konja koji su donosili i odnosili robu, a Lazareti su bili veoma zaposleni, pa čak nisu bili dovoljni kapacitetom.<sup>6</sup> Robu koja je stizala karavanama iz unutrašnjosti, dubrovački brodovi su razvozili, najviše po obalama Sredozemlja. Iz prekomorskih zemalja se dopremala druga roba, koja je, opet karavanama, putovala prema unutrašnjosti. To je razvilo dubrovačku trgovinu, koja je tada bila veoma dobro organizirana. U sprezi s dubrovačkim brodarstvom ona trguje na dosta širokom području i na više mora. Razvija se i međunarodna trgovina robama koje ne dotiču dubrovačke luke, a najviše između zapada i

<sup>1</sup> Josip Bersa, *Dubrovačke slike i prilike (1800-1880)*. Zagreb: Matica hrvatska, 1941: 22.

<sup>2</sup> Josip Luetić, »Naši pomorci stranog državljanstva članovi posada jedrenjaka Dubrovačke Republike 1797.-1807.« *Anali Zavoda za povijesne znanosti IC JAZU u Dubrovniku*, 17 (1979): 251-281

<sup>3</sup> Ivo Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*. Zagreb: Grada za gospodarsku povijest Hrvatske, knj. 20, JAZU, 1984: 5.

<sup>4</sup> Vinko Ivančević, »Prilog poznavanju dubrovačkog pomorstva u razdoblju francuskog zaposjednuća (1806-1813)« *Anali Zavoda za povijesne znanosti IC JAZU u Dubrovniku* 17 (1979): 365.

<sup>5</sup> V. Ivančević, »Prilog poznavanju dubrovačkog pomorstva....: 365.

<sup>6</sup> J. Bersa, *Dubrovačke slike i prilike...: 9.*

ruskih luka, odakle se prevozi žito u sredozmne luke.<sup>7</sup> Brodovima se, uz žito, najviše prevozi: sol, drvo, željezarija, koža, vuna, tkanine, duhan, med, vosak, slana riba i drugo.

Uz razvoj brodarstva i trgovine, u Dubrovniku su se razvijale i razne “prateće” institucije kao što su: pomorsko osiguranje, ured za pomorstvo, konzularna predstavništva (ovdje i u mediteranskim lučkim gradovima), novčarstvo (zajmovi, krediti, karati-dionice) i sl. U 1805. godini djelovalo je u raznim svjetskim lučkim središtima 48 dubrovačkih konzulata i 34 vicekonzulata, potičući poslovne veze Dubrovnika sa svijetom.<sup>8</sup> U isto vrijeme, na vanjskom (seoskom) području Republike ekonomska situacija je bila dosta teška, jer je na malim, sitnim imanjima teško preživljavao relativno veliki broj poljoprivrednih domaćinstava, premda je jedan dio tamošnjih žitelja (muškaraca) nalazio zaposlenje na dubrovačkim brodovima i drugim poslovima u gradu.<sup>9</sup> Ipak, promatrajući cjelovito, može se zaključiti da je gospodarstvo Dubrovačke Republike bilo na razini tadašnjih najrazvijenijih država u Europi.

Uočavajući dobru ekonomsku situaciju Dubrovačke Republike, neke od tadašnjih velikih sila nastojale su se time okoristiti. Tako je, pored Turske, koja je stalno naplaćivala harač, i Francuska postavljala zahtjeve za novcem, uglavnom u vidu zajmova koje nije vraćala. Ona je već 1798. prijetnjom iznudila zajam od Republike (300.000 turskih groša), od kojeg je tek neznatni dio vratila, premda je dubrovačka vlada sve do 1807. tražila isplatu duga.<sup>10</sup> Drugi put Francuzi su tražili zajam preko generala Molitora u ožujku 1806. godine, u visini od 300.000 franaka. Zbog nedostatka novca i straha da to Rusi ne shvate kao povredu neutralnosti, Vijeće umoljenih je taj zajam prividno prenijelo na nekog bogatog dubrovačkog trgovca, koji ga je isplaćivao Molitoru.<sup>11</sup> Ni taj dug nikad nije plaćen.

Unutar Republike su postojale velike imovinske i položajne razlike, kao i razlike u uvjetima življenja među njenim pučanstvom, ali one nisu bile ekstremno izražene. Nisu se ogledale kroz sjaj i raskoš jednog, nasuprot bijedi drugog dijela žiteljstva. Vlastela i imućniji ljudi živjeli su otmjeno, ali ne rasipnički. Bersa će to protumačiti razboritošću Dubrovčana, koji su se formirali u borbi za opstanak, svoj i svoga grada, pa su shvatili “da se pare ne legu u kući” i znali su cijeniti ono što je mukom zaslužno. Teži život izvan grada bio je uvjetovan niskim prihodima od zemlje, koja se sastojala od pretežno krševita tla, sa slabim prinosima, nedovoljnim za izdržavanje velikog broja familija ovisnih o toj zemlji. Tako su u Republici najveće imovinske razlike bile između vlastele u gradu i kmetova koji su živjeli izvan grada, tj. na selu.

Seosko stanovništvo sačinjavali su pretežno kmetovi i sitni posjednici, koji su, uz težak život, bili prilično obespravljeni. Oni su izražavali svoje nezadovoljstvo takvim položajem, pa je dolazilo i do povremenih buna (jedna, tzv. Konavoska buna, bila je na samom pragu 19. stoljeća, tj. 1799-1800. godine).<sup>12</sup> Međutim, nezadovoljstvo kmetova, kao i nezadovoljstvo među drugim obespravljenim i eksploatiranim slojevima pučanstva, nije rezultiralo snažnijim socijalnim tenzijama, jer je saznanje, da su uvjeti življenja u susjednim zemljama znatno teži, ublažavalo

<sup>7</sup> Vinko Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808.* Knjiga druga. Zagreb: NZMH, 1980: 434.

<sup>8</sup> Ilija Mitić, *Konzulati i konzularna služba starog Dubrovnika.* Dubrovnik: Historijski institut JAZU, 1973. 201-206.

<sup>9</sup> Seoski mladići iz okolice Dubrovnika i Orebića zapošljavali su se kao mornari na brodovima, poneki su radili fizičke poslove u Dubrovniku, a neke su djevojke bile u službi kod vlastele.

<sup>10</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 336.

<sup>11</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 444.

<sup>12</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 337-343.

takva nezadovoljstva i bune činilo rijetkim. Vlasteli se mnogo toga "toleriralo", jer su oni okosnica države; oni kontaktiraju sa svijetom, kroje i primjenjuju zakone, ali ih i najviše poštuju; oni upravljaju zemljom, ali mudro, bez ugnjetavanja; brinu o zaštiti ugroženih itd.<sup>13</sup> Zato se ostali žitelji mnogo ne tuže, premda nemaju praktično nikakve vlastite imovine.

Dubrovnik se kroz nekoliko stoljeća uspješno razvijao, zahvaljujući svojem geoprometnom i geopolitičkom položaju, nalazeći se uvijek "na položaju gdje su se ukrštavali interesi različitih političkih i kulturnih struja",<sup>14</sup> a upravo ti interesi (položaj) dovode do oružanog sukoba u kojem je uništen ekonomski potencijal i izgubljena sloboda Dubrovnika.

### 1.2. Sukob između Francuza i Rusa

Dvije od tri velike sile koje su okruživale Dubrovnik, u međusobnom sukobu 1806. godine razorile su dubrovačko gospodarstvo. Naime, nakon trocarske bitke 1805. godine (car Ruski, Austrijski i Napoleon) u Moravskoj, te Požunskog mira iste godine, Austrija je bila dužna Francuskoj ustupiti Dalmaciju i Boku. Te godine ratna flota Rusije, koja je ostala u ratnom stanju s Napoleonom, ulazi u Jadran i prije Francuza s Crnogorcima preuzima Boku, koju su im Austrijanci bez borbe predali. Kako su Francuzi sa zapadne strane uzeli Dalmaciju i namjeravali produžiti za Boku, Dubrovčani predviđaju nesreću, pa nastoje kod obje prijeteće strane postići garancije da neće ratovati preko njenog teritorija. To traže i od turske Porte, ali bezuspješno, jer je u svibnju 1806. godine na teritoriju Dubrovačke republike izbio sukob Francuza s Rusima i Crnogorcima.

Francuzi tada u Jadranu nisu imali dovoljno jaku flotu pa se nisu usudili osvajati Boku s mora, budući da je ispred bila jaka ruska i engleska flota. Na glas da će Francuzi krenuti kopnom preko dubrovačkog teritorija, Ruski komesar Boke najavljuje da će njegove trupe ući na taj teritorij prije Francuza. Francuske jedinice pod generalom Lauristonom stigle su 25. svibnja 1806. godine u Ston, a dva dana kasnije pod zidine Dubrovnika. Toga dana će Lauriston saopćiti dubrovačkom vijeću da mu je Napoleon zapovjedio zaposjesti grad i teritorij Republike, uz obećanje da će Republika i dalje trajati.<sup>15</sup> Francuska vojska je ušla u grad 27. svibnja, a slijedećih dana u Župu i Cavtat. Međutim, 30. svibnja su Rusi i Crnogorci kroz Konavle došli do Zvekovice i tu se sukobili s Francuzima. Nakon više okršaja slijedećih dana, Francuzi su se povukli u grad i zatvorili ga, a Rusi i Crnogorci ga opkolili 16. lipnja i držali opsadu do 6. srpnja 1806. Toga zadnjeg dana Lauristonu je došao u pomoć general Moriton s novim jedinicama, a Rusi i Crnogorci su se povukli.<sup>16</sup>

Za vrijeme opsade grada Dubrovčani su proživljavali teške dane. Rusi i Crnogorci su tukli grad topovima, a nastala je glad jer su zalihe namirnica ponestale (s građanima je trošila i francuska vojska). Procjenjuje se da je tih dana umrlo oko 100 građana, što od topova, što od gladi. U toku opsade i povlačenja ruske i crnogorske jedinice su dobro opljačkale sve kuće na zauzetom području, uključujući i one na Pilama, Pločama, Gružu, Lapadu. Nakon pljačke sve su porazbijali, a mnoge kuće i popalili. Tako su zapalili 650 kuća, od čega na području Pile-Gruž-Lapad čak 194, u Župi 188, u Konavlima 235 itd.<sup>17</sup> Razrušeno je brodograđište u Gružu, a stradali su i neki

<sup>13</sup> J. Bersa, *Dubrovačke slike i prilike...*: 12.

<sup>14</sup> Milorad Medini, *Dubrovnik u borbi za svoj razvitak*. Dubrovnik: 1934: 19.

<sup>15</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 446.

<sup>16</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 447-448.

<sup>17</sup> J. Bersa, *Dubrovačke slike i prilike...*: 35.

brodovi koji su se zatekli u luci. Ali, stradanja nisu završila na tome. Ovo sveopće osiromašenje potencirano je rasulom dubrovačkog brodogradnja, koje se našlo u raznim lukama svijeta i nije se moglo vratiti zbog jakih blokada od strane Ruske i Engleske flote, koje su plijenile brodove, a brojni korsarski brodovi pljačkali.

Ratne godine znatno su smanjile gospodarsku osnovu, posebno u pomorstvu (izgubljeno dosta brodova, razoreno brodogradilište), ali i u drugim djelatnostima. Naime, slabljenje dubrovačkog pomorstva, koje je bilo glavni pokretač gospodarskog života i svekolikog napretka tadašnjeg Dubrovnika, povuklo je za sobom nazadovanje i drugih u Dubrovniku vodećih djelatnosti, kao što su trgovina i proizvodno zanatstvo. Te su se djelatnosti gotovo u potpunosti razvijale u ovisnosti o pomorskoj aktivnosti, odnosno pomorskom prometu. Nakon velikih pljački i paleža tijekom rata stradala je i poljoprivreda na seoskom dijelu područja.

Francuzi su, po potiskivanju Rusa, grad pretvorili u vojnički logor. Vojska je razmještena po javnim zgradama, uključujući i samostane, za oficire su tražili vile i stanove, bez naknade. Ispražnjena su skladišta žita, a i državna blagajna. Uvedena je kontribucija od 1/2 milijuna franaka, što je morala osigurati dubrovačka vlada, uz izdržavanje vojne bolnice i snošenje mnogih drugih troškova, tako da je, sasvim osiromašena, morala i crkveno srebro pretapati u dukate i time plaćati.<sup>18</sup>

### 1.3. Doba francuskog prisustva i okupacije

Nakon što je Francuska podredila Dubrovnik, ruski ratni brodovi, koji su držali blokadu luka i teritorija pod francuskom vlašću, smatrali su dubrovačke brodove neprijateljskima, pa su ih plijenili, a gusarskim brodovima (korsarima) odobravali da plačkaju dubrovačke. Slično su postupale i druge zemlje, protivnice Francuske, pa su tako pljenidbe provodili i Englezi i španjolski korsari. Takva situacija i opasnost od pljenidbe u svim lukama nagnala je dubrovački Senat da 9.VIII.1806. uputi obavijest svim konzulatima Republike da naredi brodovima otpuštanje posada i zadržavanje samo nužne straže, te da tamo gdje se nalaze čekaju daljnje upute, a vlasnicima ostavljaju slobodu da svoje brodove mogu prodati.<sup>19</sup>

U to vrijeme najviše dubrovačkih brodova bilo je u turskim lukama (44), gdje su ostali u raspremi, a Rusi su do kolovoza 1807. godine (do napuštanja Jadrana pred Francuzima) držali u zapljeni 43 dubrovačka broda.<sup>20</sup> Nakon francuskih pobjeda u ratu s Rusima, ovi zadnji su u srpnju 1907. godine morali napustiti Jadran, ali nisu vratili zaplijenjene brodove.

Kako se kroz cijelo to vrijeme nije prekidala opsada i pljenidba brodova od strane Engleza, to je godinama smanjivalo sigurnost i učinkovitost plovidbe. Francuzi su već na početku svojeg prisustva u Dubrovniku osjećali posljedice engleske ekonomske blokade, pa su znatnije zahvaćali u dotad još bogate dubrovačke blagajne. Oni traže i namirnice kojima grad raspolaže (žito, ulje, meso, sočivo i sl). Tako su na samom početku ispraznili skladišta žita Rupe. Odmah nakon upada u grad (svibanj, 1806.) Francuzi su počeli uvoditi kontribucije (prisilni doprinos u novcu), prisilne zajmove, uzdržavanje francuske vojske na teret dubrovačke vlade, prisilno ukonačivanje vojnika po javnim zgradama, samostanima i crkvama, a oficira po privatnim stanovima, snubljenje ljudi za javne radove i straže, cijedenje državne blagajne itd.<sup>21</sup> Prije toga, odnosno prije dolaska francuske

<sup>18</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 450.

<sup>19</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 8.

<sup>20</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 9.

<sup>21</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 447-452.

vojske u Dubrovnik, general Molitor je 1806. ucjenom dobio zajam od Dubrovačke Republike u iznosu od 300.000 dukata,<sup>22</sup> koji Francuska nije nikada vratila, kao ni dugove s kraja prethodnog stoljeća

Ekonomska situacija je u tim okolnostima bila dosta teška, pa je dubrovački Senat bio prisiljen u srpnju 1806. godine tražiti od Napoleona oslobađanje izdržavanja njegovih trupa, odnosno da se te trupe “ubuduće ne izdražavaju na naš teret, jer nam naše skrajnje nevolje ne dopuštaju da ga nastavimo podnositi, kako bismo iskreno željeli”.<sup>23</sup> Na to pismo francuska vlada odgovorila je da će naknaditi pretrpjele štete, ali ništa nije rečeno o oslobađanju od troškova uzdržavanja francuskih trupa. Međutim, nikad nije ispunjeno ni obećanje o naknadi šteta.<sup>24</sup>

Ekonomsko slabljenje Dubrovnika i stagnacija ovog područja nastavlja se tijekom cijele francuske vladavine, a tako oslabljena osnovica još se opterećivala raznim kontribucijama, smještajem i izdržavanjem vojske itd. Pljenidbe brodova, koje su bile veoma česte od 1806.-1807. u Jadranu i u mnogim sredozemnim lukama, nastavljene su i u slijedećim godinama (Englezi i korsari), pa su tih godina vlasnici rasprodali veliki dio brodovlja. Prema jednom izvještaju iz 1810. godine /”Stato di situazione del Sindicato Marittimo i Ragusa”/ izlazi da su tada dubrovački brodovlasnici imali 154 broda duge plovidbe u inozemnim lukama i 66 brodova jadranske obalne plovidbe.<sup>25</sup>

Tih godina su se u dubrovačkim brodogradilištima gradila uglavnom mala plovila (barke, ribarice), a tek pokoji manji brod.<sup>26</sup> Gradnja se obavljala uglavnom s domaćim drvom (borovi, murve), kojeg sječa je bila propisana od francuske vlasti, Marmontovim dekretom iz 1808. godine, po kojem se za svaku sječicu (svih vrsta drveća) moralo tražiti odobrenje vlasti.<sup>27</sup> U ranije spomenutom izvještaju sindikata iz 1810. godine sadržani su i podaci o broju zaposlenih u gruškim brodogradilištima, gdje je bilo 135 brodograđevnih radnika (70 drvodjelaca, 50 kalafata i 15 kovača), koji su se oporavljali nakon paleža 1806. godine.<sup>28</sup>

Kad je u proljeće 1807. francuska vlast odlučila graditi put preko teritorija Dubrovačke Republike, zatraženo je od vlade u Dubrovniku da u radovima sudjeluju i dubrovački seljaci, s tim što će im se dati obrok kruha i nešto novca. To je izazvalo spor s vladom Republike, koja je ovo nerado prihvaćala.<sup>29</sup> U to vrijeme Senat Republike već se bio obratio pariškom dvoru, s molbom da mu materijalno pomogne. U pismu upućenom dvoru kaže se da je “sadašnja situacija Republike svedena do takvih ekstrema da je i njoj i njenim podanicima fizički nemoguć opstanak, ako joj se ne pruže sredstva kako ne bi ostala nesretnom žrtvom dezolacije i mizerije...”.<sup>30</sup> Ta molba, koja je iskazivala svu bijedu u koju je dovedena Republika, ostala je bez rezultata.

Slijedećih mjeseci seljaci su se slabo odazivali na gradnju puta, pa je general Lauristona tražio od Senata da ih se silom pošalje. Senat odgovara, pismom 9.VI.1807., da će seljake natjerati, ali neka general promisli “da su rđavo plaćeni i prinuđeni ili da mru od gladi ili da bježe; da naši

<sup>22</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 444.

<sup>23</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 449.

<sup>24</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 450.

<sup>25</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 14-15.

<sup>26</sup> V. Ivančević, »Prilog poznavanju dubrovačkog pomorstva...»: 417.

<sup>27</sup> V. Ivančević, »Prilog poznavanju dubrovačkog pomorstva...»: 416.

<sup>28</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 14-15.

<sup>29</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 452.

<sup>30</sup> V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808...*: 452.

gospodari plaćaju dnevnicu radnicima i 30 unča kruha, 2 kutla vina i jedno kutlo sočiva sa odnosnim načinom i da seljak nije obvezan da radi, ako mu se sve to ne da”.<sup>31</sup> Inače, Senat je donekle ignorirao naredbu Lauristona, a seljaci su se odazivali sve slabije, tako da su radovi morali biti odgađani. Kasnije je Marmont (listopad 1807.) zatražio od Senata 300 mladića za službu u ratnoj mornarici kraljevine Italije,<sup>32</sup> čime je počelo novačenje mladića i smanjivanje raspoložive radne snage.

Trgovina pod francuskom vlašću bila je prilično ograničena raznim teškoćama što su ih činile blokade i pljenidbe brodova, smanjenje trgovačke flote, opasnosti na morima i na putovima u unutrašnjosti, ratno stanje i sukobi itd. Trgovanje se tada uglavnom svodilo na promet sa susjednim područjima (Boka, Albanija, neke talijanske luke) i s većim brojem luka na istočnoj obali Jadrana, te prema unutrašnjosti. Iz zaleđa su karavanama stizale razne robe, uglavnom u tranzitu, a druge su iz prekomorskih zemalja usmjeravane istim pravcem u unutrašnjost. S dubrovačkog područja se izvozilo: ulje, vino, suhe smokve, slane srdele.<sup>33</sup> Odvijanju takve, makar ograničene trgovine, pogodovali su dobri odnosi između Turske i Francuske, kao i interes Francuske za snabdijevanje svoje vojske i okupiranog područja. Zbog svojih strateških interesa Francuska nastoji unaprijediti trgovinu pa tako 1808. godine uvodi trgovinske komore (Chambre du commerce) na cijelom području kojim vlada. Te godine je osnovana i Trgovinska komora u Dubrovniku.<sup>34</sup>

U međuvremenu Francuzi nastavljaju ograničavati samostalnost i moć Senata, a 21. XII 1807. Lauriston saopćava Senatu da dubrovački brodovi više ne smiju isplovjavati bez patenta Kraljevine Italije, njene zastave i putovnice (passaporto “Ragusa-Regno d’Italia”).<sup>35</sup> Nakon toga, proglasom istog generala (26. 12. 1807.) potpuno se zabranjuje isticanje dubrovačke zastave s likom Sv. Vlaha na brodovima i inače.<sup>36</sup> Time je i formalno potvrđena okupacija, što je svakako bio najteži francuski udarac Dubrovniku i očita najava rušenja Republike. Neposredno zatim, 6. siječnja 1808., na Orlandov stup istaknuta je talijanska zastava,<sup>37</sup> a Marmontovim dekretom od 31. 1. 1808. konačno je ukinuta Dubrovačka Republika. Prvi član toga dekreta glasio je: “Dubrovačka vlada i Senat se raspuštaju”!<sup>38</sup> To je bio kraj Dubrovačke Republike.

Napoleona je, između ostalog, jako interesirala dubrovačka luka, zbog geografskog položaja, ali Dubrovniku pridaje važnost i zbog nekih drugih okolnosti. U tom smislu znakovita su pisma Napoleona koja je uputio generalu Clarkeu (Paris, 16. Mart 1811. Corr. Nap. XXI, 17476) i ministru vojnom. U pismu Clarkeu on kaže: “Zbog važnosti dubrovačkoga pristaništa ja sam se riješio da učinim od tog grada utvrđeno mjesto...”, a ministru vojnome, dvadesetak dana nakon toga, piše (8. IV. 1811.): “Važnost Dubrovnika proizlazi najprije od valjanosti stanovništva; to su civilizirani ljudi sred barbarskih zemalja...”.<sup>39</sup> Međutim, taj interes i prividna naklonost Napoleona nisu dali rezultate u korist Dubrovnika.

<sup>31</sup> Lujo Vojnović, *Pad Dubrovnika. Knjiga prva (1797.-1806.)*. Zagreb: Naklada auktorova, 1908: 29.

<sup>32</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnika...*: 36.

<sup>33</sup> V. Ivančević, »Prilog poznavanju dubrovačkog pomorstva...»: 426.

<sup>34</sup> Josip Onyszkiewicz. *Stota obljetnica Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku*. Dubrovnik: TOK, 1908: 20.

<sup>35</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnika...*: 53.

<sup>36</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnika...*: 57.

<sup>37</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnika...*: 63.

<sup>38</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnika...*: 79.

<sup>39</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnika...*: 126.

Slijedećih par godina pod francuskom vlašću, tj. do poraza Francuske, Dubrovnik će dijeliti sudbinu svih područja koja su pokorili Francuzi. Uz jako suženu gospodarsku aktivnost, što je posljedica smanjene gospodarske osnove, posebice brodovlja, stalnih blokada i pljački, Dubrovnik će podnositi velike troškove za izdržavanje okupacijske vojske i državne administracije, uz stalno povećavanje državnih nameta. Jedno od većih povećanja tih nameta uslijedilo je u srpnju 1811., u vrijeme općeg siromašenja ovog područja. Na takvu situaciju Dubrovčani će reagirati pobunom u jesen 1813. godine.<sup>40</sup> Buna je počela u gradu (Kaboga i Natali), gdje nije imala mnogo izgleda za uspjeh, pa se prenijela na okolicu, prvo u Konavle, a zatim i na druga područja. Bunu su podržavali Englezi, koji su otprije okupirali Elafitske otoke.

Buna je, uz manje gubitke i uspjehe, prestala dolaskom Austrijanaca, koji su ušli u grad prije pobunjenika. U međuvremenu, na prelasku vlasti, još jednom se na Orlandovom stupu vijala zastava Republike (uz austrijsku i englesku), ali nakratko. Protivno ranijim obećanjima, naredbom austrijskog generala Milutinovića dubrovačka zastava je skinuta 30. siječnja 1814. godine. Zauvijek!<sup>41</sup>

## 2. *Pripajanje Austriji i prilike do polovice stoljeća*

### 2.1. *Preuzimanje i organiziranje austrijske vlasti*

Nakon što su skinute dubrovačke, istog dana su na gradske tvrđave i Orlandov stup ponovo istaknute tuđinske zastave i zauvijek pokopale nade Dubrovčana da će zadržati slobodu i ekonomsku samostalnost. Kasnije, carskim dekretom od 18. kolovoza 1814., car Franjo I proglašava: "...u suglasju sa našim uzvišenim saveznicima, prisajedinjavamo zemlje pređašnje Dubrovačke Republike našim nasljednim zemljama..."<sup>42</sup>

Plašeći se dugoročne Austrijske okupacije, Dubrovčani su u prosincu 1814. godine uputili izaslanika Điva Natali u Carigrad da od Porte traži potporu i intervenciju, jer nisu bili zadovoljni "prisajedinjenjem" Austriji. Tada se o tome govori kao o nesreći Dubrovnik, a strahuje se od ponavljanja situacije s upadom Francuza u grad. Porti se poručuje: "dogjoše Francuzi prijevarom i bez saglasja; opsada, požar, pustošenje; brodovi zapljenjeni, uzete nam stvari; kinjeni na sve moguće načine, zlonamjerno; po domovima vojnici, radnje na putovima; prkosne štete; pljačkanja u ime kontribucije; vjera grđena, izdajnici uzvisivani; vlastela uzeta u vojsku..."<sup>43</sup> Međutim, Dubrovnik se od Porte nije realno mogao nadati značajnijoj pomoći, osim, kako kaže L. Vojnović, "platoničkijem demonstracijama, protestacijama koje postepeno slabjahu, kako jačaše evropski koncert, a u koncertu Austrija..."<sup>44</sup>

Premda su Dubrovčani jako nastojali da saveznici priznaju Dubrovniku pravo na samoodređenje, Bečkim kongresom (lipanj 1915.) sve su nade pokopane. Aktom kongresa (Acte final du Congres de Vienne, 9. juin 1815., III, 1386-2433) teritoriji koji "sačinjavaju pređašnju Dubrovačku Republiku..." prelaze "...u potpunu vlast i suverenstvo" kraljevine Austrije. Tako je Bečki kongres konačno stavio točku na sve nade Dubrovčana, a Natali će na to reći: "Tutto e

<sup>40</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnik...*: 155.

<sup>41</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnik...*: 195.

<sup>42</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnik...*: 295.

<sup>43</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnik...*: 297.

<sup>44</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnik...*: 303.



finito”. Zaključak Bečkog kongresa Dubrovčanima je priopćio general Milutinović. Time je jedna tuđinska zastava zamijenjena drugom, a ekonomska stagnacija Dubrovnika nastaviti će se i pod novom vlašću.

Odlazak Francuza i dolazak Austrijanaca Dubrovnik je dočekao kao promjenu koja ne obećava mnogo. Vlastela se protivila takvoj promjeni, a pučani su je prihvatili s nadom u boljitak, ali hladno. Kako Francuzi, osim ekonomskih opterećenja i oduzimanja slobode, nisu znatnije progonili narod, tako nisu shvaćeni suviše neprijateljski, što naročito vrijedi za vlastelu. Oni će mnogo teže podnositi austrijsku okupaciju, što se očituje i kroz riječi dubrovačkog pučanina A. Kaznačića, koji je po odlasku Francuza rekao sinu: “Sinko moj, mi smo pod Republikom bili bogati; Došli su Frančezi, pokrali su nam sve što su našli, oskvrnuli nam žene i kćeri, a kad ih je vrag odnio, otpratili smo ih na brod plaćuci”<sup>45</sup>

Pripajanje Austriji ipak su najteže prihvaćali sami Dubrovčani. U to vrijeme veliki broj dubrovačkih brodova s posadama bio je ostao u Carigradu (i drugim lukama na Mediteranu). Gotovo svi Dubrovčani u Carigradu odricali su se nametnutog austrijskog podanstva. Tako je grupa dubrovačkih poslovnih ljudi (“sedam šefova trgovačkih kuća, dva trgovca, dvadeset i četiri pomorska kapetana, svi Dubrovčani i dva kapetana Bokelja”) 20. siječnja 1816. godine posjetila francusku ambasadu u Carigradu i predala u svoje ime i u ime još petnaest kapetana, u onom trenutku odsutnih iz Carigrada, slijedeću izjavu: “Mi potpisani trgovci, kapetani i mrnari dubrovački...izjavljujemo da, riješeni da se povučemo u Francusku i da postanemo Kraljevi podanici, u smislu čl. 17 pariskoga, tu skoro obnovljenoga ugovora od 3. maja 1814., izabراسmo Francusku kraljevinu da tamo živimo, pa smo se, usljed toga, odrekli mašega dubrovačkoga gradjanstva, ili ma kojeg drugoga gradjanskog prava u Ilirskijem Provincijama...”<sup>46</sup>

To pitanje podaništva rastezalo se punu godinu dana, pa su u međuvremenu Dubrovčani prodali više brodova Rusiji. Tek u siječnju 1817. francuski ambasador u Beču (Comte de Caraman) dogovorio je s Metternichom da će Dubrovčani koji su izjavili da neće primiti austrijsko državljanstvo, a de facto uživaju francuski protektorat, biti priznati kao francuski podanici, a drugima, koji u 6-godišnjem roku pred austrijskim vlastima izjave da traže francusku zaštitu, “daće se sloboda prema tekstu pariskog ugovora po podmirenju zakonskih obveza u Dubrovniku”.<sup>47</sup> Međutim, Richelieu je 25.III.1817., uputio instrukcije Riviere-u (ambasadoru u Carigradu), kojima zabranjuje produžavanje zaštite Dubrovčanima na Levantu, pozivajući se na slično postupanje Austrije kad je Francuskoj ustupila Dubrovačku državu! (nepoznato u povijesti!). Tako je zapečaćeno konačno rasulo dubrovačke mornarice u levantinskim lukama.<sup>48</sup>

Preuzimajući vlast nad Dubrovnikom, Austrijanci su najavlјivali neke reforme, budeći nadu pučanstva. U početku su naizgled pokazivali razumijevanje za životne probleme Dubrovnika, pa su odmah stanovnike Dubrovnika oslobodili od poreskih obveza, odnosno “od bilo kojeg nameta i od vojničke službe na kopnu i na moru”,<sup>49</sup> čime se želјelo dokazati kako im se želi pomoći zbog izgubljenog kapitala tokom rata i francuske okupacije.<sup>50</sup> Kasnije će, 1835. godine, ostale dalmatinske općine protestirati zbog povlastica Dubrovniku, a država će ih, počev od 1840.

<sup>45</sup> J. Bersa, *Dubrovačke slike i prilike...*: 49.

<sup>46</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnika...*: 344.

<sup>47</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnika...*: 359.

<sup>48</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnika...*: 360.

<sup>49</sup> J. Bersa, *Dubrovačke slike i prilike...*: 49.

<sup>50</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 48.

postupno ukidati. Posebnim odnosom prema dubrovačkoj vlasteli Austrija im je htjela odati priznanje za kooperativnost, tako da je velikom dijelu vlastele omogućila primanje u državnu službu, dok je onima koji nisu mogli raditi takve poslove, država pružala potporu, odnosno "milostinju od jedne cvancike na dan iz carske privatne blagajne", što je kasnije pretvoreno u mirovinu "kao eufemizam za milostinju".<sup>51</sup>

Formalnu gestu brige za Dubrovnik pokazao je i carski dvor osobnom posjetom cara Franja I. Dubrovniku 1818. godine. Međutim, ta posjeta je otkrila pravi razlog interesa Austrije za ovaj grad. Zaključujući prema opsežnom carevom dnevniku koji je vodio prigodom te posjete, jasno je da se njegovo zanimanje, a to znači i zanimanje Austrije, svodilo samo za ono što je bilo važno za austrijske vojne (strateške) planove u Dalmaciji, a to su: utvrde, zidine, vojne i hambari za opskrbu vojske. Car u svojem veoma detaljnom dnevniku nije ni spomenuo ono čime se Dubrovnik ponosio, tj. njegovu kulturu, arhitekturu, književnost i pomorstvo. Rijetko spominje crkve u kojima je bogoslužio, a izvan toga ništa. O ljudima, njihovoj kulturi i uvjetima življenja ni riječi. Po mišljenju povjesničara, to nije bila posljedica nedostatka careve kulture, već odnos prema vrijednostima Dubrovnik, što će se zadržati i kasnije, pa "može pojasniti strahovito nazadovanje Dubrovnik u desetljećima koja su slijedila".<sup>52</sup>

Premda je car prigodom posjete Dubrovniku obećao sačuvati mnoga obilježja dubrovačke samostalnosti, vlada Austrije "poče da vodi postojanu borbu protiv istorijske individualnosti Dubrovnik, trudeći se da izbriše sve što spominjaše na preimućstva jednoga politički nekad nezavisnoga centra...".<sup>53</sup> Odmah na početku svoje vladavine Austrija je u vladinom programu utvrdila da se Dubrovčani moraju u svakoj prilici osjećati kao austrijski podanici.<sup>54</sup> Tako je početni nastup Austrije na ovom području bio dvoiličan. S jedne strane se obećavalo zadržavanje nekih obilježja, a s druge provodio naum potpunog pokoravanja Dubrovnik i njegova svođenja u okviru malog sjedišta lokalne uprave.

U organizaciji nove austrijske vlasti Dubrovnik je postao sjedište okružja dubrovačkog, kojem je pripadalo pet pretura, odnosno kotareva (Cavtat, Dubrovnik, Ston, Orebić i Korčula). U Dubrovniku je tada uspostavljeno sjedište okružnog poglavarstva, okružnog suda, financijske straže, Trgovačko-obrtničke komore i komande žandarmerije.<sup>55</sup> Takva organizacija vlasti samo je formalno davala neke prednosti Dubrovniku, a u biti ga je svodila na razinu jednog manjeg perifernog središta. Kritizirajući ukupni odnos austrijske vlasti prema Dubrovniku, neki povjesničari ukazuju na upornost te vlasti da provede namjeru "pretvaranja" Dubrovnik u obični kotarski administrativni centar. U vezi toga će Bersa reći da je Dubrovnik tretiran "kao kotar Kninski i Sinjski",<sup>56</sup> a L. Vojnović će zapisati: "Tako se od Provincije, Dubrovnik svede na Okrug, a od ovog na Kotar, kao Imotski i Metković; ne dade se gradskom vijeću ni statut, ni privilegije, ni počasti; iznudi se od Svete Stolice ukinuće arhiepiskopskoga dostojanstva, pak se ukinuše dominikanska i franjevačka provincija; poplavi se Dubrovnik nedubrovačkim činovnicima; ne poštovaše se ili se nagrdiše stari spomenici, naročito gradski bedemi i tvrgjave; dozvoli se da artiljerijski oficiri čak isijeku, pak rastope divne bronzane topove Republike iz XV vijeka itd. itd."<sup>57</sup>

<sup>51</sup> J. Bersa, *Dubrovačke slike i prilike...*: 82.

<sup>52</sup> Ivan Pederin, »Putni dnevnik cara Franje I. o Dubrovniku (1818. godine).« *Anali Zavoda za povijesne znanosti IC JAZU u Dubrovniku* 17 (1979): 464.

<sup>53</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnik...*: 313.

<sup>54</sup> J. Bersa, *Dubrovačke slike i prilike...*: 70.

<sup>55</sup> Mato Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku 1874-1941*. Dubrovnik: Historijski arhiv Dubrovnik, 1985: 7.

<sup>56</sup> J. Bersa, *Dubrovačke slike i prilike...*: 70.

<sup>57</sup> L. Vojnović, *Pad Dubrovnik...*: 313-314.

Uspostavljena lokalna uprava imala je svoje općinske organe (vijeće i gradonačelnika), a financirala se preko budžeta. Budžet je imao stalne izvorne prihode (doprinosi i porezi obrtnika, zakupnine općinskih lokala i zemljišta, administrativne takse, takse od tržnica i mesarnica, naknade za javne površine itd.), kao i povremene (posredne) u koje su spadale državne dotacije, zavještenja, nasljeđa i slično).<sup>58</sup> Do polovice stoljeća prihodi i rashodi utvrđivani su za svaku budžetsku godinu, koja je počinjala 1. studenoga tekuće, a završavala 31. listopada iduće godine. U prvim godinama državne dotacije (dodaci na budžet-”supplementi”) iznosile su i do 40% budžeta (kad su se škole financirale preko budžeta općine), a kasnije su se smanjivale s rastom izvornih prihoda.<sup>59</sup>

Tekući budžetski prihodi (bez dotacija) u razdoblju od 1816/17. do 1834/35. godine, kretali su se između 4.200 i 4.700 fiorina godišnje, a rashodi su tome prilagođavani, tako da je bio nepoznat budžetski deficit. Najveći dio budžetskih rashoda općine Dubrovnik (bez financiranja škola) tih je godina išao na stavke: za održavanje puteva, ulica, fontana i vodovoda, za noćnu rasvjetu i za pomoć siromašnima (uključujući karitativne ustanove), a ostatak za druge svrhe (administracija, stanovi javnih službenika, policija, čistoća itd.). Budžetske godine od 1837. do 1842. tretirane su kao “Anno Militare” i imale pojednostavljen budžet, odnosno samo zaključne račune po ostvarenim prihodima i rashodima (Conto consuntivo della Congregazione Municipale di Ragusa dall Anno Militare 1836/37., i dalje do 1842.). Od 1843. uz zaključni račun radi se i sumarni pregled prihoda i rashoda (Riassunto Sommario), tako da obrazac budžeta za tu godinu (ali i sljedeće) nosi naziv: “Conto Consuntivo e Riassunto Sommario...dell Anno Comunale”.

Osim te autonomije, izražene u financiranju lokalnih vlasti i nekih njihovih akcija, što je pripadalo i svakoj drugoj općini, Dubrovnik nije zadržao nikakvo obilježje samostalnosti. Austrija će se pobrinuti da, uz manje povremene promjene, tako ostane sve do kraja ovog razdoblja, pa i dalje, do kraja stoljeća i do kraja njene vladavine ovim krajevima. U razvojnom pogledu grad je u to doba stagnirao (ekonomski i društveno), a mnoge inicijative su potiskivane.

## 2.2. Ekonomska situacija u gradu

Austrijska vlast je, odmah po preuzimanju Dubrovnika, nastojala evidentirati gospodarske kapacitete, a prije svega pomorske. Nakon što je pokušala saznati gdje se nalaze brodovi bivše dubrovačke države, Austrija je utvrdila da je u vrijeme uvođenja njene uprave od velike dubrovačke trgovačke flote ostalo svega oko 17,6% tj. ukupno 49 brodova u kategoriji izvanjadranske plovidbe, uz eventualnu mogućnost da se još neki nalaze u nekoj stranoj luci<sup>60</sup> (Postoje neki nepotvrđeni podaci da je 1815. godine bio 61 brod). Po tome popisu nedostajalo je 229 brodova koji su nestali prodajom, zapljenom, bijegom ili potapanjem. Jedan od razloge je što je proteklo nemirno doba učinilo da je veliki broj dubrovačkih brodova duge plovidbe, koji su krajem francuske i početkom austrijske vladavine plovili pod stranim zastavama, ostao zauvijek u tim zemljama, a neki čak i s pojedinim članovima posade. Nakon tih gubitaka brodovlja u toku ratnih zbivanja nastupa nešto mirnije doba poslije Bečkog kongresa. Tako se postupno opet počeo aktivirati pomorski promet i obnavljati brodarstvo. Nakon 15 godina, tj. 1830. godine, trgovačka flota registrirana u

<sup>58</sup> Budžet je iskazivan za pojedine godine, od 1.11. prethodne do 31.10. tekuće godine, na obrascima »Comune di Ragusa - Gestione..., Rendiconto dettagliato delle Riscossioni... sul Budget...«

<sup>59</sup> Budžeti općine Dubrovnik i godišnji obračuni nalaze se u Povijesnom arhivu u Dubrovniku (dalje: PAD), posebni registrator, za godine 1816/17. do 1856/57.

<sup>60</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 22.

dubrovačkom okrugu imala je 80 brodova duge i velike obalne plovidbe, uz 94 broda male obalne plovidbe.<sup>61</sup> To je bio rezultat povratka nekih ranije "otišlih" brodova i postupne izgradnje novih.

Daljnji razvoj brodarstva do kraja prve polovice stoljeća zanimljiv je po značajnim promjenama u strukturi flote, što se vidi iz slijedećeg pregleda:

Godina	Duga plovidba		Velika obalna		Mala obalna		UKUPNO	
	brodova	tona	brodova	tona	brodova	tona	brodova	tona
1830.	35	7662	45	1182	94	468	192	9302
1835.	29	6063	63	1690	150	631	242	8384
1840.	14	3435	56	1505	263	1103	333	6043
1847	5	1350	58	1831	339	1379	396	4560

Izvor: I.Perić, *Dubrovačko pomorstvo...*: 48.

Veliko smanjenje broja brodova i tonaže u dugoj plovidbi, između 1830. i 1847. godine nije bilo posljedica neke racionalne poslovne preorijentacije, već je iznuđeno ekonomskom situacijom, kako je djelomično objašnjeno u spominjanim radovima I. Perića i Š.Peričića. Prema istraživanjima I. Perića,<sup>62</sup> kao glavne uzroke promjena mogli bi se navesti: a) starenje i postupno propadanje jedrenjaka duge plovidbe, koji se nisu zamjenjivali zbog nedostatka novčanih sredstava i nepostojanja kreditnih ustanova i zajmova za tu svrhu; b) loša financijska situacija, zbog koje su neki brodovlasnici, nakon prodaje ili havarije velikih brodova, nabavljali manje; c) povećano stradanje (brodolomi) jedrenjaka (samo u 1835. dubrovački vlasnici su izgubili 6 brodova, 5 brigantina i 1 pulaku); d) austrijska uprava je imala pasivan (nestimulativan) stav prema potrebama dalmatinskog pomorstva.

Značajan utjecaj na promjene u strukturi flote imale su i tržišne okolnosti, što su uočljivo iz istraživanja Š. Peričića,<sup>63</sup> a odnose se na: a) promjene u putevima trgovačkih roba prema ciljnim tržištima (i tržišne promjene), što je uvjetovalo i promjene u dubrovačkom brodarstvu, koje se u razvoju stalno oslanjalo na trgovinu (smanjenje prometa roba s dalekim lukama, rast prometa na Sredozemlju i Jadranu, intezivan promet s lukama na talijanskoj obali: Bari, Barleta, Ankona i Senigalija, državno usmjeravanje prometa preko Venecije i Trsta, jačanje prometa s dalmatinskim lukama itd); b) promjene u strukturi roba transportiranih na pojedina tržišta (prijevoz žita iz puljiških luka prema istočnojadranskim - rijeđe iz Rusije, uvoz drva i asfalta iz Albanije, uvoz raznih gotovih proizvoda i namirnica, izvoz vina i ulja, obnovljeni tranzit roba sa zaleđem itd).

<sup>61</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 48.

<sup>62</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 47.

<sup>63</sup> Šime Peričić, »Prilog poznavanju pomorsko-trgovačkog prometa dubrovačkog okružja od 1815. do 1850. godine.« *Anali Historijskog odjela Centra za znanstveni rad JAZU u Dubrovniku*, 15/16 (1978): 305-312.

U takvoj situaciji dolazilo je do postupne preorijentacije brodovlasnika na manje brodove, što se odražavalo na rast broja brodova u maloj obalnoj plovidbi. Ukupna tonaža se smanjivala kao i prosječna nosivost brodova. Kako je Dubrovčanima uvijek bilo privlačno sudjelovanje u dugoj plovidbi, oni su u novonastaloj nepovoljnoj situaciji, ne raspoložujući dovoljnim financijskim sredstvima za nabavku vlastitih brodova duge plovidbe, kompenzaciju tražili u suvlasničkim ulaganjima. Tako su 1849. godine Dubrovčani bili suvlasnici ili isključivi vlasnici 13 brodova registriranih u dalmatinskim lukama, a imali su i suvlasničke dijelove u brodovima registriranim u Trstu.<sup>64</sup>

Ostali gospodarski kapaciteti (brodograđevni, trgovački, zanatski i drugi) bili su također "desetkovani". Na samom početku austrijske vladavine ponovo je aktivirano brodograđilište u Gružu, u kojem se između 1814. i 1816. gradilo po nekoliko manjih brodica, a od 1817. nadalje, uz brojne male brodice, godišnje prosječno i po jedan veliki jedrenjak za dugu plovidbu.<sup>65</sup>

Trgovima Dubrovnika (i Dalmacije) dugo je vremena stagnirala i opadala u odnosu na prednapoleonsku epohu. Vlast je nastojala unaprijediti trgovinu i 1816. godine je u Beču osnovana Dvorska komisija za trgovinu. Iste godine je u Dubrovniku obnovljena Trgovačka komora, a 1831. Dvorska komisija na zahtjev dalmatinskog guvernera odobrava osnivanje pokrajinske komisije za trgovinu u Dalmaciji sa sjedištem u Zadru.<sup>66</sup> Posebnim zakonom 3.X.1848. uvedene su u Austriji Trgovačko obrtničke komore, pa se i dubrovačka morala konstituirati prema tom zakonu. Drugim provizornim zakonom od 18.III.1850. izvršena je nova podjela Komora i promjene njihovih statuta, pa su u Dalmaciji formirane tri komore : Zadar, Split i Dubrovnik.<sup>67</sup>

Tada je na području Dubrovačkog okružja bilo malo onih koji su se bavili trgovinom. Spominje se svega dvadeset trgovaca na veliko, prema spisima registrature, premda službenog podatka nema.<sup>68</sup> U jednom spisu Okružnog poglavarstva u Dubrovniku, upućenom 6.III.1849. Namjesništvu u Zadar, stoji da se na njegovom području vodi trgovina i tranzit s Turskom, Rijekom, Trstom i apeninskim državama. Prodavani su (izvoženi) viškovi ovdašnjih poljoprivrednih proizvoda, a kupovala se (uvozila) najviše manufakturna roba.<sup>69</sup>

Dubrovačko poručje, nakon pada Repulike, u trgovačkom smislu doživljavalo je pravu dekadencu. Trgovačka aktivnost nešto se poboljšala tek obnavljanjem karavanskih veza i trgovačkim kontaktima s Napuljskim kraljevstvom 1829/30. godine.<sup>70</sup> Tada Dubrovnik nije imao svojih viškova proizvoda, već se obavljala trgovina u tranzitu, uglavnom robom pristiglom karavanama, najviše poslije 1830. godine. Uz obnavljanje karavanskih veza, dubrovačka je luka imala stanovitu prednost zbog mogućnosti čišćenja i kontrole roba (pokvarljive). Kontumacija je od 1832. obavljana u Lazaretima na Pločama i u u Lapadu.<sup>71</sup>

U međuvremenu su puduzete neke mjere unapredjenja trgovine, pa se trgovački promet povećao, tako da je već u 1832. godini kroz gradsku trgovačku mrežu prošlo 18.308 funti octa,

<sup>64</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 49-50.

<sup>65</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 73-76.

<sup>66</sup> Šime Peričić, »Dalmatinske ustanove za unapredjenje trgovine u prvoj polovini devetnaestog stoljeća.« *Naše more* 16/1 (1969): 33-34.

<sup>67</sup> J. Onyszkiewicz. *Stota obljetnica Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku...*: 10.

<sup>68</sup> Š. Peričić, »Prilog poznavanju pomorsko-trgovačkog prometa...»: 305.

<sup>69</sup> Š. Peričić, »Prilog poznavanju pomorsko-trgovačkog prometa...»: 305-308.

<sup>70</sup> Š. Peričić, »Prilog poznavanju pomorsko-trgovačkog prometa...»: 304.

<sup>71</sup> Š. Peričić, »Prilog poznavanju pomorsko-trgovačkog prometa...»: 305.

2,264.417 funti vina, 97.043 f. rakije, 4.148 f. likera, 7.422 glave ovaca, volova, teladi i svinja, (9.500 fiorina trošarine).<sup>72</sup>

Tokom 4-og i 5-og desetljeća Dubrovnik je održavao dobre trgovačke odnose s Venecijom i Trstom. Na Dubrovačko potručje u to je vrijeme stizalo: drvo i asfalt iz Albanije, žito i povrće iz Puglie i crnomorskog dijela Rusije, iz Papinske države zemljano posuđe, iz Rijeke i Senja žitarice, iz Pirana sol, iz Venecije i Trsta razna kolonijalna i manufakturna roba, iz Levanta sapun i drugo, iz Cipra i Malage vino. Izvozilo se najviše: ulje (vino je prestalo), sirova vuna, koža, žuti vosak, loj (sve iz zaleđa).<sup>73</sup> Na dubrovačkom području značajan je promet tada obavljala i Korčula. Roba u tranzitu se carinila. Dubrovačke vlasti su 1819. tražile status "porto franco". Nije im bilo udovoljeno, a tek 1830. mijenjan je sustav carina i donesen novi carinski pravilnik. Bilo je izigravanja, ali je Dubrovnik na račun carina ubirao oko 40.000 fiorina godišnje.<sup>74</sup> Kako je taksa znatno poskupljivala robu, smanjio se promet, a brodovi su mimoilazili dubrovačku luku, tako da je to išlo i na štetu izvoza turske robe. Zbog toga 1835. lokalna vlast još jednom pokušava dobiti porto franco, no bezuspješno. Gusarenje je također ometalo trgovinu, a i velike havarije (1835. u brodolomu je stradalo 5 brigantina).<sup>75</sup>

Država je još ranije uvela dosta visoke carine na uvezenu robu, što je znatno pogađalo dubrovačku trgovinu (uvoz), a negativno su djelovala i neka ograničenja u pogledu pomorskog prometa i izvoza. To je jako pogađalo dubrovačko stanovništvo, pa je nekoliko godina kasnije (1848.) Dubrovačko općinsko vijeće od države tražilo da se ponovo uvedu neke povlastice putem administrativnih i interventnih mjera i to: - da dubrovačka i gruška luka postanu slobodne luke; - da se u Gružu izgradi vojnopomorski arsenal; - da se smanje carinske tarife na uvezenu robu; - da se snize cijene soli; - da se ukinu poreski nameti; - da se ubiranje trošarine prepusti općini; - da se ukinu takse na bavljenje zanatom; - da se nadoknade štete počinjene upadom rusko-crnogorske vojske; - da se vrate novčani polozi dubrovačkim pobožnih zaklada (ranije uloženi u inozemne banke); - da brodovi koji ne plove budu oslobođeni od plaćanja postojećih taksa.<sup>76</sup>

Austrija nije povoljno riješila ni jedan od tih zahtjeva, već je samo obećala izmijeniti neke carinske tarife i sniziti cijenu soli.<sup>77</sup> Od tada je Dubrovčanima postalo jasno da se moraju sami snalaziti i malo očekivati od tuđinske države. Tijekom 1850. godine austrijska vlada posvećuje pomorstvu više pažnje, ali se to najviše odražava na poticanje razvoja Lloyd-a, koji je i od ranije bio u povlaštenom položaju, uživajući razne olakšice kakve nisu imale druge firme. Te godine vlada uvodi izravne subvencije za neke s Lloyd-om ugovorene pruge. Iste godine (1850.) vlada osniva i centralni upravni organ za pomorstvo (Governo centrale marittimo), koji je kasnije nazvan Pomorskom vladom (Governo marittimo), sa sjedištem u Trstu. Ta uprava (vlada) bila je izravno podčinjena Ministarstvu trgovine i industrije u Beču, a njoj su bile podčinjene lučke kapetanije s ustanovama pomorsko-zdravstvene službe.<sup>78</sup> Uprava (vlada) je imala određene nadležnosti i u odnosu na gradnju i održavanje luka i svjetionika, zatim u vezi ribarstva i obrazovanja u pomorstvu, te rješavanja raznovrsnih problema u pomorstvu itd.

<sup>72</sup> Š. Peričić, »Prilog poznavanju pomorsko-trgovačkog prometa...: 306.

<sup>73</sup> Š. Peričić, »Prilog poznavanju pomorsko-trgovačkog prometa...: 307.

<sup>74</sup> Š. Peričić, »Prilog poznavanju pomorsko-trgovačkog prometa...: 314.

<sup>75</sup> Š. Peričić, »Prilog poznavanju pomorsko-trgovačkog prometa...: 314.

<sup>76</sup> Stjepo Obad, »Dubrovački zahtjevi revolucionarne godine 1848.« Radovi Filozofskog fakulteta Zadar - Razdio društvenih znanosti 18/8 (1978/9): 236.

<sup>77</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 48-49.

<sup>78</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 51-52.

Ostale djelatnosti, uključujući i aktivnost obje dubrovačke luke (Grad i Gruž), uglavnom su ovisile o stanju pomorstva (posebno trgovina i zanatstvo), pa su se i razvijale istim ritmom. Nešto se razlikovao razvoj poljoprivrede, a to je posebno prikazano.

### 2.3. Ekonomska situacija na selu /izvan grada/

Tijekom cijelog promatranog razdoblja preko 4/5 ukupnog stanovništva s područja bivše Dubrovačke Republike živjelo je izvan grada (na selu). Prema francuskom popisu iz 1807. godine, na tom području je bilo 31.245 žitelja, a od toga u Gradu samo 6.564 osobe,<sup>79</sup> dok je prema posebnom austrijskom popisu za Okružje dubrovačko (bez Korčule) 1830. godine bilo 36.984 žitelja, od čega je 6.704 živjelo u gradu, a svi ostali izvan. Obitelji su bile relativno velike, tako da je 1830. godine prosječna obitelj u okolici imala 5,26 članova, a u Gradu samo 3,2 člana. Najveće prosječne obitelji živjele su u Konavlima (prosjek 7,1), a zatim na području Dubrovačkog primorja (prosjek 6,2 članova).<sup>80</sup> Jedan popis po preturama pokazuje da je 1847. godine u tadašnjem Okružju dubrovačkom (bez Korčule) živio 41.481 žitelj, od čega u preturi Dubrovnik 16.043, a u samom Gradu znatno manje.<sup>81</sup>

Žitelji izvan grada pretežno su se bavili poljoprivredom i ribarstvom. Samo manji dio se izdržavao radom u drugim djelatnostima (pomorstvo i neke proizvodne djelatnosti). Bilo je relativno malo obradivog tla, a proizvodnja je bila ograničena prirodnim osobinama područja, kvalitetom zemljišta, veličinom posjeda, uvjetima i načinom obrade te prometnim uvjetima. Ovdašnja poljoprivreda uglavnom je dijelila sudbinu dalmatinske, premda su neki pisci gospodarske povijesti tvrdili da je na ovom području u prvoj polovici stoljeća bila najbolja poljoprivredna proizvodnja u pokrajini Dalmaciji.<sup>82</sup> To se prije svega odnosilo na proizvodnju vina i maslinovog ulja, jer su te kulture (loza i masline) bile bolje uzgajane nego drugdje, pa je između 1830. i 1850. godine proizvodnja znatno porasla. U traženju razloga za to Š. Peričić ukazuje na mišljenja nekih pisaca kako je tome pridonijelo propadanje dubrovačkog pomorstva, što je uvjetovalo preusmjerenje jednog dijela pučanstva na intezivnije bavljenje poljoprivredom, dok su drugi razloge vidjeli u tome što je, navodno, u to doba rad kolona bio bolje nagrađivan nego drugdje.<sup>83</sup> Vjerojatno je utjecalo oboje, a možda i nešto treće!?

Sastav zemljišta na kojem se tada proizvodilo bio je dosta nepovoljan, o čemu govori jedan popis korisnog tla izvršen 1830. godine. U tom popisu je utvrđena struktura tla po preturama, iz čega se može zaključiti kako je bilo veoma malo obradivog tla, odnosno onog pod kulturama, a neusporedivo više (81,4% od ukupnog) pod šumama i pašnjacima. Struktura se može vidjeti iz slijedećeg prikaza za 1830. godinu:

<sup>79</sup> Vladimir Stipetić, »Brojčani pokazatelj razvoja stanovništva na teritoriju negdašnje Dubrovačke Republike u minulna tri stoljeća (1673-1981) - pokušaj valorizacije ostvarenog priraštaja u prvih 200 godina.« *Anali Zavoda za povijesne znanosti JAZU u Dubrovniku* 27 (1989): 96-97.

<sup>80</sup> Ivo Perić, »O stanovništvu dubrovačkog okružja i o jednom dijelu njegove imovine krajem 1830. godine.« *Anali Zavoda za povijesne znanosti JAZU u Dubrovniku* 27 (1989): 162-165.

<sup>81</sup> Stijepo Obad, »Agrarni odnosi na području bivše Dubrovačke republike (1814-1850).« *Radovi Filozofskog fakulteta Zadar* (1964/5-1966/7): 138.

<sup>82</sup> Šime Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja od 1815. do 1848. godine.« *Anali Zavoda za povijesne znanosti IC JAZU u Dubrovniku* 21 (1983): 251.

<sup>83</sup> Š. Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja...: 251.

## Poljoprivredno zemljište Okružja dubrovačkog 1830. god.

Pretura	Oranice	Vinogradi	Maslinici	Livade	Pašnjaci	Šume
Dubrovnik	257	566	778		1.339	58
Cavtat	1.067	759	238		4.749	776
Slano	1.189	1.402	902	3	713	12.000
Mljet	43	82	65		5.884	3.324
Pelješac	60	863	207	23	847	777
Korčula	312	1.496	503		201	16.430
Ukupno	2.928	5.168	2.693	26	13.733	33.667

Izvor: Š. Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja...: 252.

Tu je vidljivo da je najslabija struktura tla bila na otocima Mljetu i Korčuli, gdje je obradivih površina veoma malo. Najviše obradivog tla na cijelom području bilo je pod vinogradima, pa je vino bilo vodeći proizvod područja, a iza njega ulje.

Slijedećih nekoliko godina, nakon 1830. pa do polovice stoljeća, povećavan je obrađivani dio, a smanjivane površine pod šumama i pašnjacima, tako da je nakon 18 godina, tj. 1848. godine, struktura zemljišta bila mnogo povoljnija, što se vidi iz slijedećeg prikaza tla (u hektarima):<sup>84</sup>

Oranice	Vinogradi	Maslinici	Livade	Pašnjaci	Šume	Skupa
6.020	11.161	6.193	12	14.621	24.046	62.053

(autor ukazuje na neke nelogičnosti u statistici zemljišta, jer je prikazan veliki rast pod pašnjacima, što treba uzeti s rezervom, premda je ovdje nešto korigirano zbog moguće greške).

Promjene u strukturi zemljišta, koje se ovdje vide, nastale su u četvrtom i petom desetljeću, kada su znatno povećane obradive površine, tako da su u 1848. godini zauzimale 23.374 ha. To je rezultiralo velikim porastom proizvodnje, a nešto je poboljšana i kvaliteta obrade. Površine pod oranicama, vinogradima i maslinicima rastle na račun krčenja šuma i pretvaranja šumskog tla u obradivo zemljište.

Uz prikazanu strukturu zemljišta, nešto povoljniju situaciju u poljoprivredi dubrovačkog kraja, prema onoj u ostalom dijelu Dalmacije, potpomagala je bolja proizvodna orijentacija. Već je rečeno

<sup>84</sup> Š. Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja...: 252.



da je najveći dio plodnih površina bio pod vinogradima, a vinogradarstvo je bilo na “visokoj razini u usporedbi s onim ostalog dijela pokrajine”, premda “ni tamo nisu bile iskorištene sve pogodne površine, a niti je tehnika prerade grožđa bila zavidna”.<sup>85</sup> Okružje dubrovačko bilo je tada najizrazitije *vinogradarsko područje* u Dalmaciji, jer je pod vinogradima imalo oko 7,3% ukupnih površina, dok je prosjek Dalmacije bio oko 4,7%, a slijedeće najbolje okružje (splitsko) oko 5,3%.<sup>86</sup> Unutar okružja dubrovačkog najveći dio površina pod vinogradima bio je u preturama Pelješac (preko 10%), Korčula i Cavtat. Prema spomenutim podacima Š. Peričića, od 1824. do 1847. godine, na dubrovačkom okružju godišnje se proizvodilo između 27.097 hl (1828. g.) i 93.299 hl (1835. g.) vina, a velike oscilacije po godinama ovisile su o atmosferskim prilikama (kiše, suše, magle, tuča i sl.) i bolestima loze. Prinosi po hektaru vinograda nisu bili visoki, a oko 3/4 proizvedenog vina trošilo se u okružju.

*Maslinarstvo* je bilo na drugom mjestu po veličini zauzetih površina. Prvih desetljeća 19. stoljeća bilo je “na visokom proizvodnom stupnju” i smatralo se primjerom u pokrajini. Spominje se podatak od 692.590 stabala maslina u okružju, 1843. godine, a godišnja proizvodnja ulja je varirala, između 1824. i 1849. godine, od 1.966 hl (1827. g.) do 16.300 hl (1838. g.), ovisno o vremenskim uvjetima i urodu maslina. Nekih godina (npr. 1824., 1831., 1833., 1834/35.), velikom je hladnoćom uništen urod. Dubrovačko ulje po kvaliteti je bilo ravno onome u drugim mediteranskim zemljama, ali se, po tvrdnji suvremenika, na vanjskom tržištu prodavalo znatno jeftinije.<sup>87</sup>

Uz lozu i masline uzgajalo se i drugo voće, najviše smokve, koje su se pretežno trošile u okružju, a izvozile su se samo manje količine. Ratarstvo nije bilo dovoljno razvijeno jer nije bilo dovoljno pogodnog tla za tu svrhu. Uzgajale su se uglavnom žitarice, krumpir i nešto povrća. Urod je bio relativno slab, a prinosi po hektaru niski. Stoga je veliki dio takvih proizvoda pribavljan iz uvoza (posebno žito). Bilo je pokušaja i sa sadnjom industrijskog bilja kao što je lan i konoplja (na području Konavala), ali to nije bilo od većeg značaja. Slično je bilo i sa dudovim svilcem, što je također predstavljalo samo dopunsku proizvodnju nekih familija.

Eksploatacija šuma služila je stanovništvu za gorivo u kućanstvima, za građu, a dijelom i za brodogradnju u korčulanskim i gruškim brodogradilištima. Veće količine drva prodavale su se u gradu za potrebe kuhanja i grijanja stanova (drvo s Mljeta npr. tijekom cijelog stoljeća dopremano je u grad za te svrhe). Međutim, česti požari uništavali su šume i smanjivali raspoložive količine drva.

*Stočarstvo* je bilo prilično skromno zbog nedovoljnosti livada i pašnjaka, a najviše su se uzgajale ovce i koze. Neki statistički podaci pokazuju da je od 1816. do 1846. godine na cijelom području broj ovaca i koza varirao između 40.000 i preko 70.000 grla. Goveda nisu prelazila broj od 3.700 grla, dok je bilo po 2.700 do 5.000 konja, mula i magaraca. Ljudi su se bavili i pčelarstvom, pa se uzgajalo i do 8.500 košnica, ali su ih suše ponekad znale i prepoloviti.<sup>88</sup>

*Ribarstvo* je spadalo u jedno od glavnih zanimanja znatnog dijela priobalnog žiteljstva. U početku je ulov bio slobodan, a kasnije dijelom propisivan. Bio je zabranjivan ulov nekim mrežama, pa kasnije opet ograničeno dozvoljavan. Najvažniji je bio lov na srdele, a lovilo se tratama i mrežama sardelarama. Na prostoru od Dubrovnika do Mljeta bilo je 1823. godine registrirano 3

<sup>85</sup> Š. Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja...: 253.

<sup>86</sup> Š. Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja...: 253-254.

<sup>87</sup> Š. Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja...: 255.

<sup>88</sup> Š. Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja...: 260-261.

trate i 59 srdelara. Za potrebe ribarstva korišten je veliki broj ribarica (brodica) i ribarskih mreža. Prema arhivskim podacima na koje se poziva Š. Peričić,<sup>89</sup> između 1837. i 1848. godine zabilježen je veliki rast ribarskih kapaciteta u okružju, tako da je 1837. godine bilo evidentirano 124 brodice i 53 mreže, a u 1848. godini 296 brodice i 144 mreže. Ulov ribe bio je relativno dobar, a sardela čak obilat. Viškovi sardela su se solili i izvozili u inozemstvo. Ribarstvom se bavilo više stotina ribara,<sup>90</sup> a već su uzgajane i oštrige (kamenice), najviše na području Malog Stona.

Osim poljoprivrede i ribarstva, na izvangradskom području je bila značajna *proizvodnja soli* u Stonu. Ta je proizvodnja na početku stoljeća bila prilično solidna. Kasnije, pod austrijskom vlašću, proizvodnja je u početku bila skromna (proizvodila se pretežno siva sol), ali je kasnije unapređivana i uvećavana. Od početnih prosječnih 7.537 kvintala soli godišnje u razdoblju 1814.-1822. godine, proizvodnja je u razdoblju 1843.-1852. godine narasla do prosječno 10.730 kvintala godišnje. Radnici na solanama radili su sezonski, a to su bili seljaci iz okolnih sela koji su još od doba Republike radili na račun "javne tlake" i za svoj rad primali skromne nagrade u novcu. Kako tlaka nije stilmulirala takav rad, ukinuta je 1849. i prešlo se na plaćanje odgovarajuće naknade za rad.<sup>91</sup>

Austrija je na ovom području vodila i određenu ekonomsku (uglavnom fiskalnu) politiku. U glavna obilježja te austrijske politike prema selu i seoskim gospodarstvima može se uključiti nastojanje da se u početku sačuvaju zatečeni agrarni odnosi iz doba Republike i da se usklađuju s austrijskim zakonodavstvom. Bila su zaštićena vlasnička prava vlastele, a ukinute ponižavajuće obveze kmetova. Ipak ostaje tlaka i razne daće, koje su seljaci, u općem siromaštvu, teško podnosili, pa su se bunili pod utjecajem ideja koje su pomorci donosili sa zapada, a i otkazivali su plaćanja. Austrijska vlast je pod pritiskom neimaštine (1836. g.) ublažila tlaku (kmet je morao odraditi 90 dana godišnje za kuću, na zemlji 3 dana tjedno uz hranu, a za korištenje okućnice poklon u naturi), ali je već 1840. počela ukidati te povlastice.<sup>92</sup>

Tako je nakon prvih 25 godina vladanja austrijska uprava krajem četvrtog i početkom petog desetljeća prestala s povlasticama i uvodi poreze na dubrovačkom području. Nakon što je posebnim carskim patentom (31.7.1837.) određeno da se od početka 1838. godine u svim okružjima plaća desetina u novcu,<sup>93</sup> na ovom području je sa stvarnom naplatom počelo 1840. godine, kada je uvedena kućarina, a desetina se plaća od 1841., odnosno paušalna od 1842. godine.<sup>94</sup> Nova opterećenja i opće siromaštvo rezultirali su pobunama seljaka u Konavlima 1844.-1847. godine.

U međuvremenu je 1837. godine završena premjera zemljišta i sreden katastar, što će kasnije poslužiti kao osnova za uvođenje poreza po katastarskom prihodu. Tom premjerom je u Dalmaciji utvrđeno 744 katasterske općine razdijeljene u 4 katastarska okružja, među kojima je i dubrovačko.<sup>95</sup> Nakon uređenja katastra slijedila je reforma poreza, koja je završena 1852. godine. Tijekom 1848. pristupilo se agrarnoj reformi, tj. oslobađanju poljoprivrednika od stoljetnog ropstva i kmetskog odnosa prema vlasnicima zemlje. Te je godine osnovano i posebno Ministarstvo gospodarstva koje je trebalo brinuti i o poljoprivredi (ukinuto 1853. godine).

<sup>89</sup> Š. Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja...: 263.

<sup>90</sup> U istom radu Peričić spominje podatak za 1838. godinu, kada je 771 ribara bilo u posadama 168 ribarica (Š. Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja...: 264).

<sup>91</sup> Š. Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja...: 265.

<sup>92</sup> S. Obad, »Agrarni odnosi...: 137-139.

<sup>93</sup> Stanko Ožanić, *Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti*. Split: Društvo agronoma, 1955: 46.

<sup>94</sup> S. Obad, »Dubrovački zahtjevi revolucionarne godine 1848...: 235-237.

<sup>95</sup> S. Ožanić, *Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti...: 46.*

Mnogi pokazatelji govore kako je u prvoj polovici 19. stoljeća život na izvangradskom dubrovačkom području bio veoma težak. Uz stalno teške uvjete življenja bilo je i gladnih godina. Najteže godine u tom pogledu bile su između 1829. i 1831. godine, te između 1835. i 1845. godine, kad se pomoć stanovništvu morala pružati preko državne blagajne i dobrotvornih ustanova.<sup>96</sup> Predhodno je bio ponuđen javni kredit, ali je kasnije poništen jer je narod skapavao od gladi. Mnoge kuće koje su se počele obnavljati kreditima ostajale su nedovršene. Ljudi su počeli napuštati seoska domaćinstva, natjerani oskudicom, a vjerovnici su za male svote kupovali napuštene kuće i neobrađena polja.<sup>97</sup> Najteža je situacija bila na prostoru Stonskog primorje i Konavala.

### 3. Prilike u drugoj polovici 19. stoljeća

#### 3.1. Opća situacija sredinom stoljeća

Neka događanja sredinom stoljeća, između 1848. i 1852., postavila su određenu razdjelnicu političkih, pa i ekonomskih zbivanja na ovom području. Od ekonomskih događanja za dubrovačko gospodarstvo bila su posebno značajna dva: a) prodor parobroda u pomorski promet tijekom pete decenije, što je zaprijetilo jakom konkurencijom dubrovačkim jedrenjacima, i b) carev Patent iz 1848. godine, kojim je ukinut feudalni odnos u Habsburškoj Monarhiji i početni učinak toga na ovo područje. U političkom smislu, značajni događaji su bili: razvijanje narodnog pokreta 1848. godine; oktroiirani Ustav 1849. (uz ograničenje nekih sloboda); zatim Bachov apsolutizam (1849.-1858.); i konačno, raspuštanje Hrvatskog sabora 1850. godine.

Suočeni s dotadašnjim teškoćama u ekonomskom, ali i u općem razvoju Dubrovnika, što je velikim dijelom bilo uvjetovano politikom države (posebice ekonomskom politikom) i nerazumjevanjem za tekuće teškoće, a zatim raznim administrativnim ograničenjima, Dubrovačani su sve otvorenije pokazivali nezadovoljstvo prema austrijskoj vlasti. To je naročito došlo do izraza revolucionarne 1848. godine, kad su bili postavljeni spomenuti zahtjevi dubrovačkog općinskog vijeća austrijskoj vladi i kad je, u okviru narodnog pokreta, zdušno podržavan zahtjev za sjedinjenjem Dalmacije s Banovinskom Hrvatskom. Smatralo se da će političke promjene u Europi utjecati na povoljniji položaj Dubrovnika pod austrijskom vlašću, ali se to nije dogodilo pa je neraspoloženje raslo. Uskoro, uvođenjem Bachovog apsolutizma i raspuštanjem Hrvatskog sabora, gase se mnoge slobode, a J. Bersa će za to razdoblje napisati da je predstavljalo slom "tolikih pravednih nada a i toliko obmana".<sup>98</sup>

Ta događanja imala su velikog utjecaja na ekonomski život, jer su jače nego dotad istakla međuovisnost politike i ekonomije, budući da se 10 godina Bachovog apsolutizma može smatrati jednom od najtežih dekada u dubrovačkom gospodarstvu 19. stoljeća. Otuda se zadnje godine prve polovice stoljeća uzimaju kao granica jednog razvojnog razdoblja, nakon kojeg se mnogo toga mijenja, ali bez boljitka za većinu žiteljstva.

Austrija je u to doba nastojala stvoriti odgovarajući sustav asocijacija u gospodarstvu, čemu je bio namijenjen i Zakon o trgovačko-obrtničkim komorama (TOK) iz 1848. godine, po kojem su

<sup>96</sup> Š. Peričić, »Prvobitna proizvodnja dubrovačkog okružja...: 266; S. Obad, »Agrarni odnosi...: 137.

<sup>97</sup> J. Bersa, *Dubrovačke slike i prilike...: 82*

<sup>98</sup> J. Bersa, *Dubrovačke slike i prilike...: 193.*

konstituirane 3 komore u Dalmaciji (Zadar, Split i Dubrovnik). Kasnijom inovacijom toga zakona 1850. godine dolazi do nekih organizacijskih promjena, a 1851. u Dubrovniku je uspostavljeno sjedište TOK za Dubrovnik i Kotor. Ministarstvo trgovine je 1862. godine raspustilo TOK u Splitu i tada sve poslove preuzima dubrovačka komora. Novi zakon o ustroju komora donesen je 28.6.1868., kada su ponovo konstituirane 3 komore u Dalmaciji. U okviru dubrovačke komore, koja je pokrivala i područje Kotora, uspostavljena su dva odsjeka (trgovački i obrtnički), a oba su podijeljena u dva razreda, za Dubrovnik i Kotor.<sup>99</sup> Ta komora će kasnije, s različitim uspjehom, djelovati do kraja austrijske vladavine.

### 3.2. Ekonomska politika, privredni zakoni, infrastruktura

Početkom druge polovice stoljeća austrijska vlada posvećuje više pažnje pomorstvu, ali se to najviše odražava na poticanje razvoja Lloyd-a, koji je i od ranije bio u povlaštenom položaju, uživajući razne državne olakšice kakve nisu imale druge firme. Godine 1850. vlada uvodi izravne subvencije za neke s Lloyd-om ugovorene pruge. Iste godine vlada osniva i centralni upravni organ za pomorstvo ("Governo centrale marittimo"), koji je kasnije nazvan Pomorskom vladom (Governo marittimo), sa sjedištem u Trstu. Ta uprava (vlada) bila je izravno podčinjena Ministarstvu trgovine i industrije u Beču, a u nadležnosti su joj bile lučke kapetanije i ustanove pomorsko-zdravstvene službe.<sup>100</sup> Uprava (vlada) je imala određene nadležnosti i u odnosu na gradnju i održavanje luka i svjetionika, zatim u vezi ribarstva i obrazovanja u pomorstvu, te rješavanja raznovrsnih problema u pomorstvu itd.

Za vladinu politiku i djelovanje njenih upravnih ustanova, naročito u oblasti pomorstva, Dubrovnik je imao velikog interesa. S jedne strane tu je bio interes za politiku prema brodarima, a s druge za rad spomenute Uprave, u čijoj su nadležnosti bile luke, lučke kapetanije i lazareti. Postojao je interes i za djelovanje drugih državnih institucija okrenutih prema gospodarstvu, a osobito za Ministarstvo gospodarstva, koje je djelovalo do 1853. godine i u svojoj nadležnosti imalo brigu o poljoprivredi. Osam godina kasnije, 1861. godine, ponovo je osnovano Ministarstvo za trgovinu i narodno gospodarstvo, u čiju nadležnost je prenesena i poljoprivreda. Međutim, sve do 1868. godine, kada je počelo djelovati Ministarstvo poljoprivrede (osnovano krajem 1867. i postavljen ministar Alfred Potocki), inicijativa za napredak i podizanje poljoprivrede bila je prepuštena pojedincima.<sup>101</sup>

Godine 1886. donesen je zakon o katastarskim gospodarskim zadrugama i o Zemaljskom gospodarskom vijeću. Pred kraj stoljeća briga o poljoprivredi nešto je povećana, a Zemaljsko vijeće 1893. počinje izdavati "Poljodjelski vjesnik". Iste godine osnovano je "Seljačko gospodarsko društvo za Dalmaciju" (sjedište u Zadru), a 1895. godine imenovan je pokrajinski nadzornik poljoprivrede I. Zotti, koji je izradio nacrt osnova za promicanje poljoprivrede u Dalmaciji.<sup>102</sup>

Što se tiče općeg ekonomskog života, prvih godina u drugoj polovici stoljeća bilježi se prilično živ promet roba iz Bosne i Hercegovine (i obratno) preko dubrovačke luke. Tu su bile i robe koje su prolazile proceduru u lazaretima, što je, zajedno s lučkom djelatnošću, donosilo određene

<sup>99</sup> J. Onyszkiewicz. *Stota obljetnica Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku...*: 20-46.

<sup>100</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 51-52.

<sup>101</sup> S. Ožanić, *Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti...*: 47.

<sup>102</sup> S. Ožanić, *Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti...*: 48-49.

prihode gradu i zapošljavalo značajan broj ljudi. Međutim, već tada je bila evidentna tendencija opadanja takvog prometa sa zaleđem (izvozilo se s toga područja najviše vune, stoke za klanje, sušenih koža, volovskih rogova, voska i dr, a uvozilo najviše manufakturne robe, soli, vina, ulja itd.). Na to opadanje prometa utjecale su nepovoljne prilike u Bosni i Hercegovini, ali i sve izrazitije preusmjerenje prometa karavanskim putovima na druge pravce prema moru (Boka, Metković, Split). Putovanje robe cestom od Sarajeva do Dubrovnika ili obratno, tovarnim konjima sa zapregom, trajalo je prosječno 6 dana, pa je takav promet bio spor i skup.

Trgovina s inozemstvom bila je uvjetovana državnim ugovorima između Habsburške monarhije i drugih zemalja,<sup>103</sup> pa je i tu bilo određenih ograničavanja. Sve skupa je nagnalo Dubrovnik da već tada počne uvidati opasnost od opadanja prometa preko luke, što se negativno odražavalo na poslovanje brodarstva, ali i gotovo svih drugih gospodarskih djelatnosti.

Te okolnosti, uz stalnu borbu dubrovačkih brodara za izjednačavanjem povlastica s onima koje je država davala konkurentskim brogarskim društvima, ali i za odgovarajući odnos države prema drugim gospodarskim aktivnostima, bile su razlogom stalnog zanimanja Dubrovčana za vladinu politiku i organizaciju uprave. Međutim, Dubrovnik i njegovi gospodarstvenici u tom su vremenu praktično imali samo jednu instituciju (Trgovačko-obrtničku komoru) preko koje su mogli, makar skromno, raznim inicijativama utjecati na gospodarski razvoj područja. Komora je imala samo ograničene (zakonom) mogućnosti utjecaja, ali je ipak vodila brigu i nastojala poticati svoje članstvo na razne akcije unapređivanja trgovine i zanatstva, pa i cijelog gospodarstva.<sup>104</sup>

Promjene u ekonomskom okruženju, uz aktualnu politiku države, postupno su potiskivale Dubrovnik prema ekonomskoj periferiji. Prometne veze sa zaleđem, poglavito karavanskim putovima, slabile su i dalje. Putovi su bili slabo održavani a prijevoz roba predugo trajao. Na te je okolnosti dubrovačka Trgovačko-obrtnička komora ukazivala organima državne, pa je tako 31. svibnja 1868. godine uputila Ministarstvu trgovine u Beč jedno pismo s prikazom situacije.<sup>105</sup> U tom pismu se Komora žalila na ekonomsku situaciju i kaže da Dubrovnik više nije prva luka na Jadranu i da susjedna Turska spriječava Dubrovniku korištenje prirodne prednosti (veze sa zaleđem). Sarajevo npr. slabo saobraća s morem (svega 70 milja), dok njegova trgovina cvjeta s Bečom i Trstom. Prigovara se vladi Austrije i da je malo uradila na uspostavljanju veza Dalmacije s Bosnom i Hercegovinom, a "čitava briga vlade svodi se na privlačenje turske trgovine na Dunav, kako bi se time koristile samo centralne pokrajine carevine". Stoga se moli Ministarstvo da pomogne na uređenju transverzalne veze Srbije s morem kolskom cestom, pravcem karavanskog puta do Dubrovnika, pri čemu bi Austrija s Turskom trebala urediti put do Trebinja. U tom pismu se predlaže izgradnja kolske ceste trasom karavanskog puta preko Foče.<sup>106</sup>

Kako od izgradnje predloženog puta nije bilo ništa, općinsko Vijeće u Dubrovniku tijekom 1879. godine i kasnije više puta raspravlja o potrebi izgradnje željezničke pruge, kako one na pravcu prema Trebinju i Bileći, tako i onoj na pravcu Mostar-Sarajevo. Ti prijedlozi su bili popraćeni i nekim nacrtima, koji se nisu slagali s planovima državnih željeznica. U 1884. godini i Komora se

<sup>103</sup> Ivo Perić, *Dalmatinski sabor 1861-1912 (1918.) god.* Zadar: Centar JAZU u Zadru, 1978: 195.

<sup>104</sup> Iz arhiva Trgovačko-obrtničke komore Dubrovnika, pohranjenog u PAD, vidljivo je da se glavna aktivnost komore svodi na biranje funkcionara, odgovaranja na pisma stranaka, primanje i prosljeđivanje priopćenja, uputa i slično od državnih i općinskih organa i institucija, a vlastite inicijative su bile rijetke.

<sup>105</sup> Spis komore br. 132 (1868. god.), u dokumentaciji PAD.

<sup>106</sup> Između 1869. i 1872. godine komora je više puta intervenirala preko austrijskog konzulata u Trebinju (Agente consolare...) da se poprave putevi oko Trebinja, na pravcu Dubrovnik - Trebinje i dalje (*Dokumentacija Trgovinsko-obrtničke komore*, PAD).

priključuje zahtjevima općinskog vijeća za gradnju željeznice (do tada su tražili cestu), ali je sve ostalo samo na papiru.<sup>107</sup> Pitanje željeznice je ponovo pokrenuto od osmorice općinskih vijećnika 1887. godine, kada je općinsko vijeće, raspravljajući o interpelaciji i izvještaju "Konzorcija za nacrtanje željezničkog puta iz Dubrovnika preko Mostara u Sarajevo", zaključilo: "Općinsko vijeće priznaje, da je ugledni odbor željezničke osnove Dubrovnik-Mostar učinio sve što je mogao, da ispuni naloge Vijeća i da zadovolji požudama pučanstva, i da nije nikakva njegova krivica, što nije imao dobar uspjeh".<sup>108</sup> S time je završena rasprava o željeznici, ne nastavljaajući se do kraja stoljeća, a u međuvremenu dubrovačka luka ima sve manje tereta, odnosno posla. Za tu situaciju L. Vidak okrivljuje austrijsku upravu, jer je "luka Gruž namjerno izolirana od svog prirodnog zaleđa, bez ikakvih suvremenih lučkih uređaja, sa zaobilaznom strategijskom željeznicom...imala je male ili nikakve veze s ekonomskim i i trgovačkim interesima Dubrovnika".<sup>109</sup>

Ovdje treba napomenuti da je 1861. g. Austrija uspostavila Sabor pokrajine Dalmacije u Zadru, od kojeg se mnogo očekivalo. Tada se vjerovalo da će se preko Sabora ostvarivati veći utjecaj na razvoj Dalmacije. Međutim, Sabor je djelovao pod jakim utjecajem austrijskih namjesnika i vladinih povjerenika, što je svakako usmjeravalo njegovu djelatnost i dovodilo u sjenu vlade. A kakva je bila briga vlade za pravce razvoja Dalmacije moglo se shvatiti i iz činjenice da su svi austrijski namjesnici u Zadru do početka 20. stoljeća bili samo generali.<sup>110</sup> Osim toga, Sabor su činili izabrani predstavnici (stranački) s područja Dalmacije, koji nisu uvijek bili suglasni o važnim pitanjima razvoja.

Sabor je ipak pokretao mnoga pitanja i od svojeg se nastanka bavio problemima koji su bili vezani za: školstvo (i jezik), zdravstvo (sufinancirana gradnja bolnice u Dubrovniku, završena 1888.), izgradnju prometnica (pomognuta gradnja puta Cavtat- Mrcine, 1870., i zauzimanje za gradnju mosta preko Rijeke dubrovačke 1884.), za agrarne probleme (zauzimanje za ukidanje kmetstva, 1870.; za pravo kmetova na otkup "daće", 1884.; sufinanciranje radova na isušivanju Konavskog polja, 1892. itd.), a zatim o razvojnim teškoćama obrta i trgovine. Ipak, najviše se raspravljalo o problemima trgovine i obrta, u čijem je razvoju i djelovanju bilo niz teškoća, kao što su: slaba mreža prometnica između centra i okolice, niska kupovna moć seoskog stanovništva i gradskog puka, male mogućnosti investicijskih ulaganja, neprikladna poreska opterećenja, nepotpuna stručna osposobljenost i pomanjkanje institucija za moderniji odgoj i obrazovanje obrtnika i trgovačkog podmlatka itd.<sup>111</sup>

Sedamdesetih godina počeo je jačati stranački život u Dalmaciji, pa su se osnivale političke stranke i počele političke podjele.<sup>112</sup> U Dubrovniku su tijekom devetog i zadnjeg desetljeća djelovale: Hrvatska narodna stranka, Srpska stranka, Stranka prava, Autonomaši-talijanaši, a kasnije i Čista stranka prava. Te stranke su se najviše iscrpljivale u međusobnoj borbi za prestiž i vrlo malo su se angažirale na pitanjima napretka Dubrovnika. Neke od njih u zadnjem su desetljeću potaknule izdavanje lokalnih novina. Tako je Hrvatska narodna stranka, inicirala list "Crvena

<sup>107</sup> Luko Vidak, »Iz stoljetne borbe Dubrovnika za veze sa zaleđem.«, u: *Beritičev zbornik*, ur. Vjekoslav Cvitanović, Dubrovnik: Društvo prijatelja dubrovačke starine, 1960: 312.

<sup>108</sup> L. Vidak, »Iz stoljetne borbe Dubrovnika za veze sa zaleđem...: 313.

<sup>109</sup> L. Vidak, »Iz stoljetne borbe Dubrovnika za veze sa zaleđem...: 317.

<sup>110</sup> I. Perić, *Dalmatinski sabor...: 38-39.*

<sup>111</sup> I. Perić, *Dalmatinski sabor...: 181-195.*

<sup>112</sup> U Dalmaciji su 1860/1. godine osnovane Narodna i Autonomaška stranka, 1873. Narodno-srednjačka (zemljačka) stranka, 1879. Srpska stranka, 1894. Stranka prava i 1898. Čista stranka prava (I. Perić, *Dalmatinski sabor...: 53-57*).

hrvatska” (CH), koji počinje izlaziti početkom 1891. godine,<sup>113</sup> a Srpska stranka osniva list “Dubrovnik” (DBK), koji počinje izlaziti u srpnju 1892. godine.<sup>114</sup> Prvi brojevi bili su izravni prenositelji tadašnjih političkih trvenja, a to im ostaje glavnom okupacijom i do kraja stoljeća.

U tim listovima o gospodarskim i socijalnim pitanjima Dubrovnik pisalo se samo povremeno i kratko, uglavnom u obliku vijesti u rubrikama “lokalne vijesti” i “gradska kronika”. Stalno se pratilo jedino kretanje dubrovačkih brodova, a povremeno su bilježene i posjete stranaca dubrovačkim hotelima. Rijetki su bili duži prikazi ili osvrti na gospodarstvo i socijalni život. Nešto duži tekst o ekonomskim pitanjima pojavio se jednom u obliku feljtona, pod naslovom “Sadašnje ekonomsko stanje grada Dubrovnik”, u listu “Dubrovnik” 1892. godine,<sup>115</sup> a zatim i nekoliko prigodnih komentara, kao npr. u “CH” o aktivnostima koje su pratile otkrivanje Gundulićeva spomenika 1893. godine,<sup>116</sup> zatim uvodnik u listu “Crvena Hrvatska” pod naslovom “Novi hotel u Dubrovniku”, prigodom otvaranja hotela Imperial 1897. godine,<sup>117</sup> te par napisa o problemima življenja nekih sredina.

Nešto više se pisalo o komunalnim problemima kao što su gradnja puteva, vodovod i snabdijevanje vodom, problemi gruške luke i veze sa zaleđem, javna rasvjeta, čistoća itd. Tako su novine pratile i izvještavale o nekoliko značajnijih komunalnih akcija kao: Izgradnja puta od Pila do Ploča, iza gradskih zidina,<sup>118</sup> Izgradnja kolskog puta Gruž-Lapad od 1896.-1898. godine,<sup>119</sup> Nastojanja za električnu rasvjetu grada (pripreme od 1897. do početka izgradnje 1900.); Izgradnja vodovoda i osiguranje dovoljnih količina vode (tijekom 1897.) itd.

### 3.3. Gospodarske aktivnosti i situacija u gradu

#### a/ Pomorstvo i trgovina

Pomorstvo je u Dubrovniku i tijekom druge polovice stoljeća bilo glavni oslonac gospodarstva. Ono je u svojem djelovanju uvijek bilo usko povezano s trgovinom, tako da je razvoj te dvije grane bio u velikoj međuovisnosti. Zbog dominantnog značenja pomorstva u ekonomskom razvoju Dubrovnik, ovdje se daje kraći kronološki pregled kretanja u brodarstvu.

Na početku druge polovice stoljeća dubrovački brodari su, pored vlastite flote u svim kategorijama plovidbe, imali i suvlasničke dijelove u brodovima duge plovidbe, kojima je Trst bio matična luka. U 1852. godini dubrovački brodari imali su u vlasništvu (registrirano u matičnoj luci Dubrovnik) 16 brodova duge i 13 brodova velike obalne plovidbe,<sup>120</sup> te veći broj brodova male obalne plovidbe (ove manje brodove u nastavku se neće pratiti). Broj brodova u prve dvije kategorije plovidbe (većih), povećavao se gotovo svake godine, a to povećavanje je nastajalo nabavkom novih brodova (tako da se ujedno i modernizirala flota) sve do ekonomske krize 1858. godine, kada nije nabavljen ni jedan novi brod. Već 1859. godine ponovno su nabavljena 2 broda,

<sup>113</sup> Prvi broj lista *Crvena Hrvatska* izišao je 7.2.1891.

<sup>114</sup> Prvi broj lista *Dubrovnik* izišao je 3.7.1892.

<sup>115</sup> Feljton u: *Dubrovnik* 16, 18, 19, 21, 22 (1892).

<sup>116</sup> *Crvena Hrvatska* 23 (1893) (proglas); 25 (1893) (uvodnik); 26 (1893) (opis).

<sup>117</sup> *Crvena Hrvatska* 4 (1897).

<sup>118</sup> Radovi počeli u svibnju 1896., a završeni u rujnu 1899. (Ivo Perić, *Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine*. Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti IC JAZU u Dubrovniku, 1983: 79).

<sup>119</sup> I. Perić, *Razvitak turizma...*: 80.

<sup>120</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 52-54.

ali se te godine Austrijska carevina našla u ratu s Francuskom i Sardinijskim kraljevstvom. Francuzi su provodili blokadu brodovlja na Jadranu, tako da su mnogi dubrovački brodovi male i velike obalne plovidbe ostajali na vezovima.<sup>121</sup>

Na sreću, rat je završio pod kraj 1859. godine pa je slijedeća ponovno mirna godina. Te 1859. godine "zatvoreni" su lazareti u Gružu. U 1860. godini Dubrovničani su imali u vlasništvu 21 brod duge i 12 brodova velike obalne plovidbe. Obnavljanje i rast tonaže nastavljen je i slijedećih godina, ali nešto skromnije jer je razvoj brodarstva u to vrijeme ovisio isključivo o privatnoj inicijativi i kapitalu, a država ih je opterećivala visokim davanjima. Stoga su brodari stalno tražili određene povlastice, na što se država oglašivala. To je doba kad se u svijetu postupno uvode parobrodi, ali se grade i jedrenjaci veće nosivosti, koji sada prevaljuju duži put s većim teretom. Počinje se graditi i Sueski kanal radi skraćivanja plovni putova (1859.-1869.).

Borba za održanje u konkurenciji s drugim brodarima i s prodorom parobroda s jedne, a prepuštenost vlastitim mogućnostima (bez podrške države) s druge strane, nagnala je brodovlasnike ovog područja na udruživanje. Osnivaju se pomorska društva (dioničarska), najprije u Orebiću 1865. godine, a zatim 1868. Dubrovačko pomorsko društvo u Dubrovniku (registrirano 1869.).<sup>122</sup> U 1869. godini, kad je registrirano pomorsko društvo, dubrovački su brodovlasnici imali 17 brodova duge i 12 brodova velike obalne plovidbe (manje brodova, ali veće nosivosti nego 1860. godine).<sup>123</sup> Dubrovačko pomorsko društvo, čija je glavica iznosila 1.500.000 fiorina, dalo je do 1875. godine izgraditi 13 brodova nosivosti 9.466 tona. Ti su brodovi nazvani "...Dubrovački" s odgovarajućim rednim brojevima, (npr. "Prvi dubrovački" itd do 12-tog, a 13-ti je nazvan "Petka").<sup>124</sup>

Jaka konkurencija parobroda na gotovo svim svjetskim relacijama zaustavila je gradnju i nabavljanje novih brodova, a 1877. brod "Peti dubrovački" doživio je havariju i uništen. Slijedećih godina društvo je jedva preživljavalo i rasprodavalo brodove zbog jake konkurencije parobroda. Rasprodavši brodove, društvo je likvidirano 1888. godine. Likvidacija je bila veliki udarac dubrovačkom pomorstvu i brojnim Dubrovčanima. Podsjećajući na to, list "Dubrovnik" je kasnije pisao kako je s likvidacijom "cijela društvena glavica propala, jer sve što se podijelilo ne isplaćuje ni same kamate. Dubrovnik je tako izgubio 1.500.000 fiorina, a još ima nesrećnijih udovica, kukavnijih sirota, koje u tuzi i nevolji žive, u što ih je bacilo to nesrećno poduzeće".<sup>125</sup>

Krajem 1880. godine, dakle prije raspada dubrovačkog brodarstva, u lukama dubrovačkog područja /od Cavtata do Dola/ bilo je registrirano 16 brodova duge plovidbe, 13 brodova velike obalne i 92 broda male obalne plovidbe s ukupno 450 članova posade.<sup>126</sup> Kasnije, nakon sloma pomorskog društva, dubrovačko pomorstvo održavalo se zahvaljujući privatnim brodovima, ali je prestalo s nabavkom i gradnjom novih. Stari jedrenjaci su rasprodavani i "malo po malo nestade ih, a š njima nestade i dični pomorski stalež, u kome su mnogi svoje življenje crpli!"<sup>127</sup>

Osim jake konkurencije parobroda, na slabljenje dubrovačkog pomorstva u to vrijeme utjecala je situacija u zaleđu. Poslije austrijske okupacije Bosne (1878. g.) uvožno-izvozna trgovina toga

<sup>121</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 63.

<sup>122</sup> Cilj društva je bio »gradnje brodova na jedro dalekog voza od 500 tonaleta najmanje, određenih za izvršavanje trgovačkog dijela prevažanjem trgovine i drugim radnjama što se s tim spajaju.«, *Statut Pomorskog društva Dubrovnik* (1868) (PAD).

<sup>123</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 71.

<sup>124</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 102.

<sup>125</sup> *Dubrovnik* 18 (1892): 2.

<sup>126</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 111.

<sup>127</sup> *Dubrovnik* 18 (1892): 2.



područja preusmjerena je na kopnene pravce prema sjeverozapadu i sjeveru, što je znatno smanjilo promet preko dubrovačke luke. Popratne posljedice tih promjena bile su daljnje slabljenje cijelog gospodarskog života na dubrovačkom području i pojava prvog masovnijeg iseljavanja u prekomorske zemlje.<sup>128</sup>

U zadnjem deceniju 19. stoljeća dolazi do jednog veoma nepovoljnog međudržavnog ugovora koji ponovo otežava poslovanje brodarima, ali i trgovini. To je "Trgovački i brodarski ugovor" između Austro-Ugarske i Italije, sklopljen (obnovljen) u prosincu 1891., a stupio je na snagu 1. veljače 1892. godine. Po tom ugovoru Talijani su imali povlastice za obavljanje prometa u dalmatinskim lukama (gdje konkuriraju našim brodovima), zatim za ribarenje u našim vodama, za izvoz vina uz nisku carinu i ulja na austrijsko tržište, čime se konkuriralo tada najvažnijim proizvodima Dalmacije. Dalmatinski Sabor i njegovi odbori raspravljali su o tim pitanjima i tražili od Vlade u Beču da se izmijene postavke ugovora, posebno one u vezi vinske klauzule, ribarenja i brodarstva.<sup>129</sup> Međutim, to traženja nije dalo rezultata.

Već je naglašeno da kroz cijelo to vrijeme parobrodi snažno osvajaju pomorski transport i istiskuju jedrenjake. Dubrovčani su se dugo opirali zamjeni jedrenjaka (jer su jedrenjaci bili znatno jeftiniji od parobroda, a i teško su se mogli prodati, odnosno zamijeniti), ali je vrijeme ipak činilo svoje. U 1880. dubrovački pomorci, udruženi u konzorcij, uvode u plovidbu prvi dubrovački parobrod "Dubrovnik" (u kategoriji velike obalne plovidbe), a 1891. godine i prvi parobrod duge plovidbe "Oscar", vlasništvo društva UNIONE, upisan u Trstu.<sup>130</sup>

Mnogi brodovlasnici koji nisu bili u likvidiranom pomorskom društvu nastavili su ploviti jedrenjacima, kojih je 1890. godine bilo još 12 u vlasništvu (ili suvlasništvu) dubrovačkih brodara. Uvođenje parobroda, što je bila neminovnost, išlo je veoma teško, jer se odvijalo u konkurenciji s austrijskim firmama koje su bile favorizirane i subvencionirane od države (Austrijski Lloyd i Ugarsko-hrvatsko parobrodsko društvo, Rijeka). Nekoliko godina nakon parobroda "Dubrovnik" počelo je odlučnije uvođenje drugih parobroda. Tako je "Dubrovačka parobrodsko plovidba" nabavila brodove: "Arrigo" i "Epidauro" 1889., "Bojana" 1890., "Gruž" 1892., "Albania" 1893., "Lapad" 1895., zatim "Petka" itd. Drugi dubrovački brodar, društvo "Unione", nakon što je 1891. godine uvelo parobrod "Oscar", nabavilo je do 1900. godine još brodove: "Harington" i "North Erin" 1896., "Istok" 1897., "Plat" 1899. i "Orien" 1900. godine. Treći brodar, društvo "Naprijed", ulazi u posao 1894. godine s istoimenim parobrodom, a do kraja stoljeća raspolaže s 5 brodova. Nakon parobroda "Naprijed", društvo je nabavilo još parobrode: "Galeb" 1895. god. (kasnije preimenovan u "Gradac"), "Beatrice" 1897. godine, "Miho Pracat" 1898. god. i "Predsjednik Becher" 1900. godine. Četvri brodar iz toga vremena bilo je društvo "Balkan", osnovano 1897. godine, kada je nabavilo prvi parobrod "Balkan D", a do kraja stoljeća još i parobrod "Gundulić" 1899. godine.<sup>131</sup>

Osim parobroda u dugoj i velikoj linijskoj plovidbi, bilo je dosta onih u maloj obalnoj plovidbi. Takve brodove imali su razni vlasnici, a korišteni su za razne poslove na raznim prugama i u slobodnoj obalnoj plovidbi. Tijekom zadnjih 20 godina ovog stoljeća dubrovačke brodare pratile

<sup>128</sup> Ivo Perić, »O nastanku, ustrojstvu i djelovanju novčarskih zavoda u Dubrovniku u zadnjim decenijama pod austrijskom vlašću.« *Analiz Zavoda za povijesne znanosti IC JAZU u Dubrovniku* 21 (1983): 227.

<sup>129</sup> Prijedlozi saborskog Odbora su imali 14 točaka u vezi vina, 4 u vezi ribarstva i 4 u brodarstvu (I. Perić, *Dalmatinski sabor...*: 199-200).

<sup>130</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 126, 161.

<sup>131</sup> Kronologiju nabavke brodova vidi u: I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 123-142.

su i znatne štete izazvane brojnim havarijama, među kojima su najveće potonuće brodova "Arrigo" 1894. godine i "North Erin" 1897. godine.

Unatoč svim problemima oko zamjene jedrenjaka parobrodima, već 1895. godine više nije bilo ni jednog dubrovačkog jedrenjaka u velikoj obalnoj plovidbi, a još samo 6 u dugoj plovidbi. Na kraju stoljeća, u 1900. godini, ostala su u plovidbi samo dva dubrovačka jedrenjaka.<sup>132</sup>

(Uz ovdje spominjano dubrovačko brodovlje, ovim razmatranjem nije obuhvaćeno brodovlje Pelješkog pomorskog društva iz Orebića, koje je u promatranom vremenu također bilo značajan činitelj tadašnjeg dubrovačkog pomorstva u širem smislu).

Isključivanjem jedrenjaka iz prometa i uvođenjem velikih parobroda smanjivalo se i područje djelatnosti ovdašnjih brodogradilišta. Međutim, stagnacija te djelatnosti počela je već sredinom prve polovice stoljeća, a pokušala se ponovo potaknuti nakon osnivanja Dubrovačkog pomorskog društva. Tako je 1870. godine u Gružu na "novom škaru" počela izgradnja barka "Četvrti dubrovački". Otad je kroz slijedećih 6 godina (do 1875.) ovdje izgrađeno 7 brodova pomorskog društva, ili oko 53% ukupne tonaže toga društva.<sup>133</sup> Nakon toga, Dubrovačko pomorstvo društvo prestaje s narudžbama većih brodova i brodogradilište ostaje samo na popravcima manjih i većih jedrenjaka, te gradnji malih plovila. Kako se u to vrijeme već prelazilo na gradnju željeznih brodova, smanjivali su se izgledi za ovakva brodogradilišta. U 1890. godini na gruškim je "škarima" izgrađeno samo 9 barki i popravljeno 19 jedrenjaka,<sup>134</sup> a "umiranje" brodogradilišta se nastavilo sve do kraja stoljeća.

U drugoj polovici stoljeća dubrovačke luke su dijelile sudbinu ostalih dalmatinskih luka, koje su, bez odgovarajućih veza sa zaleđem, bile prilično odsječene i prometno umtrvljene. Opisujući ekonomsko-društvene prilike u Dalmaciji 19. stoljeća, B. Stulli navodi da je dalmatinska trgovačka flota tada postala posrednik u pomorskoj trgovini između stranih luka s jedne, a Trsta i Rijeke s druge strane, tako da sve dalmatinske luke (Dubrovnik, Split i Zadar), bez suvremenih veza sa zaleđem, nisu 60-tih godina 19. stoljeća obavljale promet koliko sama senjska luka, a 3 puta manji promet od Rijeke.<sup>135</sup> Promet dubrovačke luke bio je neuporedivo manji od onog što se tu ranije odvijao. Dubrovački brodari sve su manje doticali svoje luke, a pristajanja stranih također se bila rijetka. Situacija se nešto poboljšavala jačanjem putničkog prometa krajem stoljeća, kad su učestala pristajanja kombiniranih teretno-putničkih brodova koji su dovođili razne posjetitelje i izletnike.

Trgovina je, kao slijedeća od "glavnih" djelatnosti na dubrovačkom području, dijelila u velikoj mjeri sudbinu brodarstva, što se moglo razabrati iz dijela teksta o pomorstvu. Ipak, trgovina je bila veći gubitnik u ovoj polovici stoljeća, jer slabljenje veza sa zaleđem nije mogla nadoknaditi morem, a u tome su joj položaj otežavale i razne mjere državne diskriminacije (spomenuti Trgovinski ugovor s Italijom, politika carina, diktirano usmjeravanje tijekom roba preko Trsta i Rijeke itd.). Austrija je nastojala Dubrovnik gospodarski što čvršće vezati (dovesti u ovisnost) za Dalmaciju i dalje za Rijeku i Trst, što je smanjivalo promet izvozno-uvozne robe, a slabe cestovne veze sa zaleđem "pomagale" su takvu orijentaciju. Tako je Dubrovnik postupno potiskivan ka prosjeku

<sup>132</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 116.

<sup>133</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 117.

<sup>134</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 119.

<sup>135</sup> Bernard Stulli, »Ekonomsko-društvene prilike u Dalmaciji u XIX stoljeću.« *Dubrovnik* 5/3-4 (1962): 6.

Dalmacije, koja je u to vrijeme spadala među najsiromašnije pokrajine austrijskog dijela Austrougarske.<sup>136</sup>

Kako je dubrovačka trgovina vjekovima bila vezivana za brodarstvo, odnosno za prekomorski transport roba, tako je veleprodaja bila njen najjači dio. Slabjenjem prometa roba u tranzitu i brodskog prijevoza, oslabio je i taj (dominirajući) dio dubrovačke trgovine, višestruko se smanjujući u odnosu prema ranijim razdobljima. Trgovina na malo služila je uglavnom za lokalne potrebe i nešto manje u svojevrsnom malograničnom prometu (Hercegovina i Boka).

Aktivno stanovništvo u gradu, koji je 1857. godine imao 7.738 žitelja,<sup>137</sup> sačinjavali su uglavnom: pomorci, trgovci, obrtnici, nadničari i činovnici. Podaci o broju trgovačkih radnji i trgovaca razlikuju se u nekoliko nepotpunih izvora. Prema jednom od njih, u preturi Dubrovnik 1857. godine bilo je 195 trgovačkih radnji i 40 "prodavnica špirita", dok je na ostalom dijelu okružja bilo znatno manje.<sup>138</sup> Kasnije je, po drugom izvoru, 1889. godine bilo 386 registriranih trgovačkih obrta/radnji s 974 zaposlena trgovca.<sup>139</sup> (Među tim trgovinama bilo je 18 registriranih za prodaju vina sa 180 zaposlenih, što se može objasniti otkupom vina po selima i otpremanjem u druge gradove - najviše Trst).

U osamdesetim godinama, nakon austrijske okupacije Bosne i Hercegovine, uspostavljen je jedan oblik sajamske trgovine koja se odvijala preko seoskih sajмова (pretežno stočnih), a bila je usmjerena dobrim dijelom prema Hercegovini. Sajmovi su bili organizirani u selima: Trpanj, Ston, Slano, Stravča i Mrcine. Krajem stoljeća se, pored lokalne trgovine i one s drugim područjima Austrije, iz (preko) Dubrovnika ponešto izvozilo i to: ulje, vino, koža, stoka, vuneni pokrivači, lovorovo lišće, kadulja, loj, tjestenina, vuna, izrađevine od voska, drveni namještaj, oštrige i drugo. Tim poslovima bavilo se nekoliko privatnih firmi.<sup>140</sup> Znatni dio spomenutih roba dolazio je iz zaleđa (u tranzitu), ali je ukupni obujam roba u trgovačkoj razmjeni tih godina (izvoz, uvoz i maloprodaja) bio znatno manji od onoga s početka stoljeća.

#### b) Obrtništvo i druge djelatnosti

Obrtništvo (zanatstvo) je na dubrovačkom području tradicionalno bilo jedno od 4 najvažnije djelatnosti. Premda se broj obrtnika smanjivao od početka stoljeća, u 1860. godini na području dubrovačke komune (preture) bilo je 420 raznih obrtnika.<sup>141</sup> Prema jednom popisu iz 1880. godine, na istom području je bilo 214 obrtnika koji su zapošljavali 268 radnika,<sup>142</sup> što je, uz određene rezerve zbog razlika u razvrstavanju, ipak pokazivalo smanjenje. Obrti slabe (smanjuju se) sve do kraja stoljeća. Razloge za to jedna analiza iz 1892. godine vidi u prodoru industrije i trgovanja preko agenata i kataloga.<sup>143</sup> Tu se kaže da su ovdje zanati ranije cvali, da je bilo imućnih zlatara, papučara, drvodjelaca, krojača i dr. a sada "gragjanstvo više ne nosi narodne zlatne urese.; papučari propadoše skoro posve.; Konavljanin nosi crevlje koje je bečki radnik učinio.; drvodjelci imaju

<sup>136</sup> M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 9.

<sup>137</sup> Mirko Korenčić, *Naselja i stanovništvo Socijalističke Republike Hrvatske (1857-1971)*. Zagreb: Djela JAZU 54, 1979.

<sup>138</sup> Izračunato prema: M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 41.

<sup>139</sup> M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 46, poziv na akt Komore 264/1889.

<sup>140</sup> M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 127.

<sup>141</sup> Elenco degl'Industriati... Commune di Ragusa, 1861, *Dokumentacija Trgovinsko-obrtničke komore*, br. 137/1861 (PAD).

<sup>142</sup> M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 19.

<sup>143</sup> *Dubrovnik* 19 (1892): 4.

samo da se bave manjim radnjama jer se sve pokušstvo kupuje gotovo, a počinju se prozori, vrata pa i krovovi donositi spravni...; šavci stoje prekrštenijeh ruka... jer gospoda nabavljaju odjela iz Trsta i Beča; to isto gledamo i kod crevljara...”<sup>144</sup>

Nesređena evidencija registriranih obrta ne omogućuje njihovo egzaktno praćenje do kraja stoljeća, ali je iz jedne usporedbe po izvještajima Komore moguće zaključiti da je smanjivanje obujma zanatskih poslova, pa prema tome i broja obrtnika te vrste, išlo sve do kraja stoljeća. Obrtnici su uglavnom bili koncentrirani na području grada i prigradskih naselja, a manji broj bio je disperziran u nekim selima.

Znatnije smanjivanje obrtničke djelatnosti dolazi pod pritiskom indsustrijskih roba široke potrošnje, ali to donekle ublažava pojava nekih industrijskih pogona i turizma na ovom području. Premda te nove djelatnosti nisu mogle sasvim nadoknaditi smanjivanje aktivnosti pučanstva nastalo smanjenjem tradicionalnih djelatnosti (obrtništvo i pomorstvo), one su ipak donekle ublažavale posljedice toga opadanja. Prvi industrijski pogoni na dubrovačkom području počeli su se javljati već u sedmoj deceniji 19.stoljeća,<sup>145</sup> s prvom tvornicom ulja i tjestenine (Ombla, 1865.), a zatim slijedi Tvornica sapuna s mastionicom (Ombla, 1865.). U slijedećoj deceniji dolazi Poduzeće za proizvodnju mješovite robe (1872.), pa proizvodnja vina (1877.), Srpska štamparija (1879.), a zatim nekoliko godina kasnije: Tvornica za konzerviranje ribe (Anglo-Bank, Trpanj, 1895.), Pogon za fermentaciju duhana (1896.), Žitni mlin na električni pogon (Mlini, 1898.) i na kraju Termo-elektzana u Gružu (1900.). Djelatnost ovih industrijskih pogona postupno se širila, ali do kraja stoljeća industrija ipak nije igrala neku značajniju ulogu u ekonomskoj strukturi ovog područja.

Značajniji razvoj modernog turizma pada nešto kasnije, premda su prvi “turisti” ovamo dolazili znatno ranije. Oslanjajući se na ugostiteljstvo i neke uslužne djelatnosti, turizam se počeo ovdje javljati kao značajniji gospodarski činitelj tek pod kraj stoljeća. Inače, u Dubrovniku su od ranije, nevezano za turizam i tijekom cijele druge polovice 19. stoljeća, djelovale brojne manje ugostiteljske radnje (kafetarije, birrerie, tratorie i osterie). Na užem području Dubrovnika (pretura) u 1861. godini bilo je registrirano 79 takvih radnji i još 39 prodavaonica alkohola.<sup>146</sup> Pod kraj stoljeća broj takvih radnji je porastao, ali o tome nema točnih podataka. U jednom prikazu za 1889. godinu M. Kapović se poziva na popis od 92 ugostiteljske radnje (gostionice, caffetarie i locande).<sup>147</sup> Po broju ugostiteljskih radnji stječe se dojam da teški ekonomski uvjeti nikada nisu ugrožavali ugostiteljsku djelatnost, već su je čak stimulirali - valjda zbog mogućnosti da se problemi utope u alkoholu?

Kao novi čimbenik ekonomskog razvoja općenito, turizam se u modernoj formi počeo javljati uljučivanjem parobroda u pomorski promet. Prvi parobrod s izletnicima stigao je u grušku luku 1837. godine,<sup>148</sup> ali su takva pristajanja sve do 1857. godine bila povremena, uglavnom izletničko-tranzitna, s boravakom gostiju po nekoliko sati, bez noćenja. Kad su 1857. godine Beč i Trst povezani željeznicom, počinje se povećavati promet putnika parobrodima prema Dubrovniku, budući da je srednja Europa bila glavno izvorište turista, tada i kasnije. Međutim, Dubrovnik u to vrijeme, kao i nekoliko desetaka godina kasnije, nije raspolagao s odgovarajućim smještajnim kapacitetima, pa su turisti uglavnom dolazili u dnevne posjete (najviše u tranzitu). Tih godina samo je nekoliko gostionica i privatnih soba moglo unoćivati turiste.

<sup>144</sup> Dubrovnik 22 (1892).

<sup>145</sup> M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 50-51.

<sup>146</sup> Elenco degl'Industriati..., 1861.

<sup>147</sup> M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 43.

<sup>148</sup> I. Perić, *Razvitak turizma...*: 15.

Osamdesetih godina nešto se povećao putnički promet i pristajanje parobroda u gruškoj luci, a s time i posjete znamenitih ljudi Dubrovniku, uključujući i članove carske obitelji.<sup>149</sup> Ipak, tek početkom zadnjeg desetljeća turizam počinje igrati značajniju ulogu i to od 1893. godine, kad je svečano otkriven spomenik Ivanu Gunduliću. Tom prigodom u gradu je boravilo i po više stotina ili tisuća posjetitelja dnevno,<sup>150</sup> što se smatra velikim skokom ka turizmu.

Gundulićeva proslava značajna je i po tome što je pobudila ideju kod funkcionara Austrijskog Lloyd-a za izgradnju jednog suvremenog hotela ("Imperial"). Lloyd je tu izgradnju počeo 1895. godine, a završio do kraja siječnja 1897. godine, kada je hotel otvoren.<sup>151</sup> Do tada su posjetitelji Dubrovnika noćili u 4 manja hotela ("Miramar", "De la Ville", "Lacroma" i "Petka") i 2 gostionice ("Al Ancora" i "Al Sole"), dok je više raznih ugostiteljskih radnji pružalo usluge jela i pića. Na kraju stoljeća, u 1900. godini, evidentiran je 7.531 posjetitelj grada.<sup>152</sup>

### 3.4. Ekonomska situacija na izvangradskom području /selu/

I tijekom druge polovice stoljeća na izvangradskom području je živio pretežni dio stanovništva. To se kretalo između 82% popisanih stanovnika (od ukupno 43.653) u 1857. godini i 76,6% (od ukupno 49.421) u 1900. godini.<sup>153</sup> Većina stanovništva na izvangradskom području i dalje se bavila poljoprivredom i uz more ribarstvom. Početkom druge polovice stoljeća ekonomske prilike na izvangradskom području uglavnom su ostale nepromijenjene. Sva glavna obilježja tamošnjeg gospodarstva: oskudna zemlja, usitnjenost posjeda, primitivna obrada zemljišta, niski urodi, pretežno naturalna proizvodnja, relativno velike obiteljske zajednice, nepovoljni odnosi vlasništva itd, zadržani su i dalje. Veliki dio plodnog zemljišta i kuća i dalje je u vlasništvu veleposjednika, kojima su korisnici plaćali visoke naknade /u naturi i novcu/. Opterećeni velikim davanjima, seljaci su odbijali plaćati razne daće. Posebno snažan otpor pružen je sedamdesetih godina, kad su se 1869/70. godine pobunili seljaci u Konavlima i odbili plaćati daće.<sup>154</sup> Tada je veliki dio raspoloživog konavoskog zemljišta pripadao vlasteli i bogatijim posjednicima koji su živjeli izvan Konavala (na drugim dijelovima područja i crkva je bila značajan vlasnik zemljišta). Oko 1/3 ukupnog zemljišta u Konavlima 1870. godine bilo je u rukama većih posjednika, dok su ostale 2/3 bile u vlasništvu kmetova, polovnika i slobodnih seljaka.<sup>155</sup>

Veleposjednicima se do 1878. godine davala naknada za zemljište, oko 1/3 prihoda od vinograda, maslinika i oranica, a za korištenje kuće moralo se odrađivati po 90 dana godišnje.<sup>156</sup> Državni porezi također su bili visoki, a od 1850. godine katastarski porez zamijenio je dotadašnju desetinu, što je još pogoršalo situaciju.<sup>157</sup> Konavljani su tada reagirali energičnije od ostalih,

<sup>149</sup> Putnike su u Gruž dovozili Lloyd-ovi parobrodi, a i prvi dubrovački parobrod *Dubrovnik*, 1880. godine, imao je 10 kreveta za putnike (I. Perić, *Razvitak turizma...*: 31-37).

<sup>150</sup> Perić spominje 5000 gostiju kroz 5 dana (I. Perić, *Razvitak turizma...*: 38).

<sup>151</sup> Otvaranje hotela *Imperijal* 29.1.1897. zabilježili su lokalni listovi: *Crvena Hrvatska* 5 (1897), 30.1.1897. i *Dubrovnik* 5 (1897), 31.1.1897.

<sup>152</sup> I. Perić, *Razvitak turizma...*: 50-51.

<sup>153</sup> Izračunato prema: M. Korenčić, *Naselja i stanovništvo Socijalističke Republike Hrvatske...*: 218-226, 354.

<sup>154</sup> Stijepo Obad, »Konavle od pada Dubrovačke Republike do kraja prvog svjetskog rata.« *Konavoski zbornik* 1 (1982): 77.

<sup>155</sup> Antonio Degl'Ivelli, *Saggio d'uno studio storico-critico sulla colonia e sul contadinaggio nel territorio di Ragusa*. Ragusa: 1873.

<sup>156</sup> M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 21.

<sup>157</sup> S. Obad, »Agrarni odnosi...: 139.

premda se ne bi moglo reći da su njihovi uvjeti življenja bili teži nego na drugim dijelovima dubrovačkog područja. Naprotiv! Drugi su se "snalazili" ili reagirali iseljavanjem i odlaskom "trbuhom za kruhom".

Brojnija iseljavanja počela su već za vrijeme gradnje Sueskog kanala 1859.-1869. godine.<sup>158</sup> Zabilježeno je da je jedna skupina ljudi iz Konavala sudjelovala u gradnji kanala, a dio njih kasnije se odselio u Ameriku.<sup>159</sup> Iseljavanja su bila potaknuta tadašnjom ekonomskom situacijom, ali i rastom populacije koja nije mogla naći zaposlenje. To se naročito intenziviralo sredinom osamdesetih godina, kada je samo u razdoblju od 3 godine (1884.-1887.) s ovog područja iselilo oko 500 ljudi.<sup>160</sup>

Pritisak visokih daća sam po sebi ne bi proizveo takve teškoće da u isto vrijeme nije bilo mnogo problema i s poljoprivrednom proizvodnjom. Izvjesni poticaj vinogradarstvu dala je konjunktura vina, koja je nastala nakon pojave bolesti loze u Italiji početkom druge polovice stoljeća, a zatim i u Francuskoj između 1870. i 1880. godine, jer su se tada dalmatinska vina probila i dobro prodavala na tržištu tih i drugih europskih zemalja.<sup>161</sup> U to vrijeme dolazi do zapuštanja maslinika i orijentacije na vinogradarstvo, što će se kasnije dvostruko negativno odraziti na ovdašnje gospodarstvo, prvo zato što je znatnije smanjen broj stabala masline, a drugo što je pojavom bolesti loze u nas uništeno i vinogradarstvo.

Bolesti loze u našim krajevima pojavile su se sredinom osamdesetih, kada je u Zadru 1885. godine otkrivena peronospora, koja se na dubrovačkom području pojavila 1889. godine u Konavlima, a 5 godine kasnije, 1894., i filoksere, također u Konavlima.<sup>162</sup> Te dvije bolesti žestoko su uništavale vinograde, pa je proizvodnja vina bitno smanjena. Osim toga, cijene vinu su padale, jer se na tržištu ponovo javlja talijansko vino, nakon što su tamošnji vinogradi obnovljeni, odnosno ponovo podignuti poslije velike epidemije bolesti loze iz predhodnih godina. Takvom stanju pogodovao je trgovinski ugovor između Austro-Ugarske i Italije iz 1887. godine, koji je obnovljen 1891., s tzv. "vinskom klauzulom", koja je stupila na snagu 1892. godine, a predviđala olakšice za uvoz talijanskih vina na austrougarsko tržište.<sup>163</sup> Ta je klauzula omogućila talijanskim vinima, da uz niske carine (i cijene) prodru na austrougarsko tržište (uključujući i dubrovačko), potiskivajući naša vina s toga, ali i s drugih tržišta. Takva situacija potrajala je gotovo do kraja stoljeća, budući da je spomenuti ugovor s Italijom bio produžen sve do 1897. godine.

Ulje, kao jedan od najvažnijih proizvoda dubrovačkog područja, također je gubilo raniju poziciju, a to se događalo i u cijeloj Dalmaciji. Naime, gotovo istovremeno s konjunkturu vina, došlo je do velikog napuštanja maslinarstva. Uzroci napuštanja bili su višestruki, a počelo je

<sup>158</sup> Mato Mojaš, »Hrvatska bratska zajednica najveća i najnaprednija organizacija naših iseljenika u SAD.« *Naše more* 13/3 (1966), navodi da je 1872. godine naš prvi čovjek došao u Punta Arenas, Čile, a 1876. su neki zabilježeni kao stočari i pastiri.

<sup>159</sup> S. Obad, »Konavle od pada Dubrovačke Republike...: 84.

<sup>160</sup> Stijepo Obad, »Počeci radničkog pokreta u Dubrovniku.« *Radovi Filozofskog fakulteta Zadar - Razdio historije, arheologije i historije umjetnosti* 4/2 (1962/3): 208.

<sup>161</sup> S. Ožanić, *Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti...: 134*, piše o ranoj pojavi filoksere u Francuskoj 1868. god. koja je kroz 5 godina potpuno uništila vinograde. O izvozu vina vidi: B. Stulli, »Ekonomsko-društvene prilike u Dalmaciji...: 5.

<sup>162</sup> O pojavi peronospore u Dalmaciji 1884-88. piše S. Ožanić, *Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti...: 134*, a u Konavlima 1889. S. Obad, »Konavle od pada Dubrovačke Republike...: 82, dok o filokseri 1894. piše M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...: 23*.

<sup>163</sup> Ivo Perić, »Vinska klauzula u pretposljednem trgovinskom ugovoru između Austrougarske i Italije i njene posljedice u Dalmaciji.«, p.o. (1978): 263.

nakon 1859. godine, kada je uvezena prva količina petrolja iz Amerike u Evropu, s namjerom da petrolje zamijeni ulje (niže kvalitete) koje se dotad koristilo za rasvjetu i podmazivanje strojeva. Time je smanjena potražnja ulja, a povećani zahtjevi za kvalitetom, što je znatno smanjilo prodaju ovdašnjih ulja. Osim toga, maslinici su trpjeli velike štete zbog pojave maslinove mušice.<sup>164</sup> Posljedice jednog i drugog bile su krčenje maslina i pretvaranje maslinika u vinograde. Tako je izgubljen veliki broj maslina (Stulli piše da je od 30 milijuna maslina početkom stoljeća u Dalmaciji (?) maslinarstvo spalo na svega oko 4,5 milijuna krajem stoljeća), što je kasnije, nakon pojave bolesti loze i uništavanja vinograda, rezultiralo pravom katastrofom sela i izazvalo brojna iseljavanja.<sup>165</sup>

Na dubrovačkom području situacija je bila nešto povoljnija, jer je kvaliteta ovdašnjih ulja bila iznad prosječne u Dalmaciji, pa se ponešto izvozilo u Italiju, Krf i Trst. Međutim, prerada maslina u ulje i dalje je bila primitivna i nedovoljno ekonomična (gotovo svako selo imalo je mlinicu za ulje na ručni pogon). Nešto boljim (nadprosječnim) prerađivačima ulja na dubrovačkom području smatrane su uljarnice u Orašcu (Mirošević), Bršečinama, Gružu, Šipanu i Slanom, a 1899. godine u Orašcu je otvorena moderna uljara (M. Buć) za preradu finog stolnog ulja.<sup>166</sup>

Nakon pojave maslinove mušice i većeg napuštanja maslinarstva (iz spomenutih razloga) znatnije se smanjio urod i količina proizvedenog ulja na dubrovačkom području. Urod je varirao po godinama, a bilo je i potpuno nerodnih godina. Promatrajući u rasponu od 10 godina (1887.-1896.), urod je znao varirati u odnosu 1:13 između najslabije (1891.) i najrodnije (1893.) godine.<sup>167</sup> U sklopu povećanih /prilično zakašnjelih/ nastojanja za unapređenjem poljoprivrede, u prvom redu maslinarstva-uljarstva, 1897. godine u Gružu je otvorena Poljoprivredna škola, prva u Dalmaciji, a iste je godine održan uljarski tečaj uz sudjelovanje "putujućih učitelja".

Poslije nekoliko pokušaja da se unapredi oslabjeno dalmatinsko gospodarstvo, 1896. dolazi do poljoprivredne izložbe u Splitu, na kojoj je, između ostalog, utvrđeno da se u Dalmaciji može proizvesti visoka kvaliteta ulja. Nakon toga se poduzimaju neke mjere unapređivanja, a u tom pravcu nastaje i poznati "Nacrt osnove djelovanja za promicanje gospodarstva u Dalmaciji", što ga je 1897. godine u Zadru pripremio pokrajinski poljodjelski nadzornik za Dalmaciju Ivan Zotti.<sup>168</sup> Po tome se kasnije nešto i uradilo.

Uz vinogradstvo i maslinarstvo, trajno su se uzgajale žitarice i neke vrste povrća, ali pretežno za potrebe domaćinstava i veoma malo za tržište. Nešto više povrća i voća iz bliže okolice prodavalo se na tržnicama u gradu i većim središtima. Od voća se najviše proizvodilo smokava, rogača, badema, jabuka, trešanja i drugog. Pod kraj stoljeća počele su se uzgajati i neke nove kulture kao što su: duhan (1860.-1865. izvršena je pokusna sadnja, a ponovljena 1892., kad je u Dubrovniku osnovan "Ured za otkup duhana", dok je 1893. izvršen prvi otkup); zatim buhač (osijenač), koji se uzgajao na dosta velikim površinama. Nastavilo se sa svilarstvom i sadnjom murava (dud), a

<sup>164</sup> Maslinova mušica se pojavila u nas 1870. godine. Pavle Bakarić, »Prilog povijesti zaštite bilja u južnoj Dalmaciji.«, u: *Zbornik o maslinarstvu dubrovačkog kraja 1973-1978*. Dubrovnik: 1979: 109.

<sup>165</sup> S. Ožanić, *Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti...*: 182-183; B. Stulli, »Ekonomsko-društvene prilike u Dalmaciji...»: 5.

<sup>166</sup> Marko Vrsalović, *Maslinarstvo i uljarstvo*. Zadar: Namj. dalmatinsko, 1901: 152.

<sup>167</sup> Raspoloživi podaci o proizvedenim količinama ulja za cijelo područje nepouzđani su zbog razlika u prikazivanju. Samo u općini Dubrovnik proizvodilo se, u razdoblju 1887-1896. god. prosječno oko 435 tona ulja godišnje. *Dokumentacija Trgovinsko-obrtničke komore*, 1897 (PAD).

<sup>168</sup> »Sa Zottijem počinje novo razdoblje unapređenja dalmatinske poljoprivrede, pa tako i maslinarstva i uljarstva.« S. Ožanić, *Poljoprivreda Dalmacije u prošlosti...*: 183.

1870. je otvorena i svilogojska stanica u Konavlima. Na brdovitom dijelu područja neka su se domaćinstva bavila i skupljanjem lijekovitog bilja.<sup>169</sup>

Stočarstvo je na ovom području imalo osrednju važnost u lokalnom gospodarstvu, ali je na nekim dijelovima (brdoviti dio Konavala i Stonskog primorja) bilo glavna djelatnost seoskih domaćinstava. Na većem dijelu područja stočarstvo je služilo kao neka vrsta dodatne proizvodnje za potrebe domaćinstva (gnoj, mlijeko, sir, vuna, meso, kože), a ponegdje i za tržište. Najbrojnije su bile koze i ovce, ali je dosta rasprostranjena bila tegleća i tovarna stoka, korištena u obradi zemljišta i transportu (konji, magarci, mule, volovi).

Osim manjeg broja domaćinstava, kojima je stočarstvo predstavljalo glavni izvor prihoda, gotovo svako domaćinstvo na dubrovačkom području uzgajalo je nešto stoke i peradi za vlastite potrebe. Čak se i na širem gradskom području držala stoka. Tako je na području tadašnje općine Dubrovnik (grad s Gružom, Lapad i Župa dubrovačka), gdje je po popisu iz 1900. godine preko 3/4 obitelji živjelo na gradskom području, na svaku obitelj dolazilo u prosjeku 1,3 grla stoke i oko 2 komada peradi.<sup>170</sup> A neke vrste stoke (npr. koze i svinje) držane su čak i na užim dijelovima grada, osim u zidinama, gdje je bilo ponešto peradi. Na ostalom dijelu područja broj stoke po obitelji bio je neuporedivo veći. Veliki broj domaćinstava bavio se i pčelarstvom.

Ribarstvo je kroz cijelo vrijeme predstavljalo značajnu djelatnost, kojom se bavio veliki broj ljudi. Uvjeti ribarenja (tehnička opremljenost i ostalo) bili su nešto poboljšani u odnosu na prvu polovicu stoljeća, ali se to još uvijek obavljalo prilično primitivno. Najrazvijenija ribarska središta bila su: Trpanj, Orebić, Ston, Slano, Šipan, Mljet, Koločep i Molunat. Ulov ribe je varirao po godinama, ali je ipak omogućavao nešto bolji život domaćinstvima koja su se time bavila. Smatra se da je ribarstvo moglo dati mnogo više, ali je nedostajalo odgovarajuće zakonodavstvo i intervencija države u pravcu unapređenja ribolovne tehnike, razvoja industrijske prerade ribe i zaštite mora od stranih ribara.<sup>171</sup> Dosta štete ovdašnjem ribarstvu učinilo je nekontrolirano lovljenje talijanskih ribara, koji su nakon sklapanja austrijsko-sardinijskog trgovinskog ugovora iz 1861. dobili pravo na ribarenje uz našu obalu, pa su svojim dubinskim mrežama uništavali podmorsku floru i faunu. Stoga je jedna grupa zastupnika u Dalmatinskom saboru 12.XII.1866. godine tražila od vlade zabranu ribarenja Čozotima i ostalim talijanskim ribarima, a i zemaljski odbor je 1873. rješavao žalbu ribara Stona, Trpnja i Dubrovnika na upotrebu migavica od strane talijanskih ribara.<sup>172</sup>

Relativno dobre mogućnosti ulova ribe, posebno srdela, bile su povod da društvo "Anglo-Bank" investira u izgradnju pogona za konzerviranje ribe u Šipanu, koji je počeo radom 1895. godine. Prije toga, 1882. godine, u Stonu je osnovano poduzeće "Bistrina" koje se bavilo uzgojem kamenica i drugih školjkaša.<sup>173</sup> Tako je bavljenje ribarstvom, unatoč slabim vezama koje su onemogućavale transport ribe do većih tržišta, omogućavalo velikom dijelu primorskog stanovništva da dopunjuje svoje prihode i poboljša životne uvjete. Međutim, zbog općih uvjeta ribarenja (loša opremljenost i dr.), ribarstvo se nije razvilo u značajniji izvor prihoda ovog područja.

Pitanjima agrara i ribarstva često se bavio i Dalmatinski sabor, s više ili manje uspjeha, u okviru njegovih nadležnosti. Tako se već 1870. godine u Saboru raspravljalo o potrebi potpunog

<sup>169</sup> M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 23-25.

<sup>170</sup> Popis domaće korisne stoke, za općinu Dubrovnik, 1900. *Dubrovnik* 13 (1901).

<sup>171</sup> M. Medini, *Dubrovnik u borbi za svoj razvitak...*: 5.

<sup>172</sup> I. Perić, *Dalmatinski sabor...*: 197.

<sup>173</sup> M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 26.



ukidanja kmetstva, a 1884. se tražilo pravo kmetova na "otkup daća". Raspravljalo se i o ribarstvu (naprijed spomenuto), ali je to sve skupa ostajalo bez rezultata, koji su ovisili o stavu vlasti u Beču. Nešto je uspješnije rješavano ono što je bilo u neposrednoj nadležnosti Sabora, ili se financiralo njegovim sredstvima. Tako su 1892. godine pokrenuti i radovi na isušivanju Konavoskog polja, gdje je Sabor intervenirao svojim sredstvima.<sup>174</sup> Inače radovi na isušivanju ovog polja počeli su već 1879. godine iskopavanjem jazova i kanala gornjom stranom polja, što su Konavljani samostalno organizirali, obvezujući svaku kuća na po 10 dnevnica (težaka).<sup>175</sup>

Na izvangradskom području, osim poljoprivrede i ribarstva, nije bilo drugih značajnijih djelatnosti. Osim spomenutog pogona za konzerviranje ribe (Šipan) i solane Ston (koja je tijekom cijelog stoljeća proizvodila određene količine soli i zapošljavala jedan dio tamošnjeg pučanstva, uglavnom sezonski), na cijelom tom području nije bilo značajnijeg industrijskog pogona. Uz izvore vode (Ljuta, Zavrelje-Mlini, Ombla i Zaton) bila je razvijena djelatnost meljave žita, na čemu je radilo nekoliko mlinara s kamenim mlinovima, a djelovao je i jedan veći industrijski mlin (Jelić) u Mlinima.

### 3.5. Neke parcijalne ocjene ekonomskog stanja u drugoj polovici stoljeća

Nekoliko je suvremenika tijekom druge polovice stoljeća pokušalo ocijeniti ekonomsku situaciju po dijelovima toga razdoblja. Jedan od njih je Leopold Stockhammer, koji je 1875. godine za potrebe Ministarstva trgovine u Beču izradio izvještaj o stanju u Dalmaciji, uključivši i Dubrovnik.<sup>176</sup> Za područje Dubrovnika kaže da je zapalo u ekonomske teškoće, posebice Dubrovačko pomorsko društvo, kojem bi trebalo pomoći jer će u protivnom preko 100 obitelji ostati bez kruha. Smatra da je i Pelješko pomorsko društvo u istoj situaciji. Ističe da radnici rade na akord uz niske zarade, a da su skromni i prihodi drugih slojeva. Ukazuje na mogućnosti povećanja proizvodnje soli u Stonu, uz uvjet da se solila asfaltiraju. U proizvodnji ulja vidi problem, jer Poljoprivredni savez u Dubrovniku raspolaže sa samo jednom uljnom prešom, pa predlaže uređenje više mlinova za ulje. Zatim, probleme vidi: u kmetstvu, koje koči poljoprivrenu proizvodnju; u odumiranju brodogradilišnih zanata; u teškoćama za nabavku repromatrijala i prodaju artikala ručne proizvodnje (mreže, vuneni pokrivači, itd.) i slično. Sugerira niz poboljšica, među kojima su: izgradnja više mlinova za ulje, stipendije za izučavanje brodogradilišnih zanata, davanje kredita pomorskim društvima, ukidanje kmetstva itd, a i neke investicije (pivovara, proizvodnja papira, šavljenje kože uz izvor Omble i dr.). Od svih spomenutih prijedloga ostvarilo se samo opremanje nekoliko mlinova za ulje.

Nekoliko godina kasnije, tj. 1892. godine, pojavio se u listu "Dubrovnik" feljton u 5 nastavaka na temu "Sadašnje ekonomsko stanje grada Dubrovnika". Tu se govori o bijednom stanju dubrovačke ekonomije, a uvodi se riječima: "Malo ima za cijelo gradova na cijelom svijetu, koji su sa vrhunca bogastva, u relativno posve kratko vrijeme ovako pali! Reklo bi se baš, da su se svi odnošaji urotili proti blagostanja našeg grada, da mu je sam udes kruto protivan, jer Dubrovnik - uzaludno bi se varali - od dana na dan, očevidno baš kruto propada".<sup>177</sup>

<sup>174</sup> I. Perić, *Dalmatinski sabor...*: 190.

<sup>175</sup> S. Obad, »Konavle od pada Dubrovačke Republike...: 81-82.

<sup>176</sup> Leopold Stockhammer, *Relazione sulle condizioni economiche della Dalmazia... per incarico... I.R. Ministero Commercio*. Zara: 1878.

<sup>177</sup> *Dubrovnik* 16 (1892): 2.

U nastavku feljtona dosta crno se oslikava dubrovačka ekonomska situacija, spominjući dobra vremena kad je cvala trgovina preko mora i sa zaleđem /što se sada svelo na mizerne dimenzije/, zatim brodovlje, koje je bilo vreo bogastva, a sada "propada ostavivši brojne obitelji bez prihoda". Najtežim se smatra propadanje jedrenjaka, jer je to imalo šire posljedice od onih koje su se neposredno osjetile u brodarstvu i u samom gradu. O tome feljtonist kaže: "Radi propasti našeg brodovlja na jedro mnogo su štete pretrpjeli i svi našinci rasijani po svijetu. Skoro u svakoj trgovačkoj luci po Engleskoj, u Americi, u Carigradu i t.d. bilo je svuda naših koji su držali hotela, kafana, dućana i t.d. i naravski da bi naši brodovi, naši ljudi ragje kod svojih nego kod tujih trošili. Radi propasti našeg brodovlja mnogi su ovijeh posljednjih bili prisiljeni da ostave radnje..."<sup>178</sup>

Ocjena se nastavlja osvrtom na pogoršane uvjete u okolici, nerodice i napuštanje maslinarstva. Za masline kaže: "prije je bio rod bogat, cijene masne a dnevnicke malene, a sada rod kukavan, cijena niska a dnevnicke goleme".<sup>179</sup> Spominje se početak i uspon uzgoja buhača (osijenča), na što se orijentirao veliki broj obitelji, stvarajući zavidne prihode, ali je i to propalo, tako da se zadnjih godina ponegdje nije ni obavljalo branje. Proizvodnja vina bila je značajna, ali je trgovačkim ugovorom između Austrije i Italije ugrožena prodaja naših vina. Zanati propadaju, jer ih uništava industrija. Posljedica svega toga je da se "u Dubrovniku troši, a ne dobija se, nestaje svake radnje, te na mjesto prijašnjeg blagostanja nastupa nevolja, glad, jad", a dolazi i do emigracija radne snage, pa se "do tu ne davno moglo gledati svaki put na parobrodima 30-40 mladijih, zdravijih ljudi, koji iz svojega zavičaja odlazahu u nepoznati svijet".<sup>180</sup>

Emigracija je, kaže feljton, postala prava epidemija, a "sada počinju iseljavati žene i djeca i stariji ljudi, tako će na skoro u Americi biti pravijeh naših kolonija", a to čine "da spasu sebe i svoju obitelj od gladi, idu za srećom, idu da zarade pošteno u tugjem svijetu koru hljeba".<sup>181</sup>

Krajem stoljeća ekonomska situacija u Dubrovniku bila je slična onoj u cijeloj Dalmaciji. Tu dalmatinsku situaciju je, pred Dalmatinskim saborom 1902. godine, opisao austrijski namjesnik u Zadru, barun E. Handel, kojeg citira B. Stulli.<sup>182</sup> U barunovu izvještaju između ostalog se kaže "...silovite bujice prijete poplavama i nasiplju pitoma polja, ili, pretvorivši se u baruštine, svojim kužnim isparivanjem more narod groznicom ljutom. Vinogradima prijete svakojake bolesti, a cijene njihova proizvoda slabo naplaćuju muku oko njihova obrađivanja. Obrt je slabo razvijen te jedva može da prehrani tko se njime bavi, dok velikom modernom obrtu nema skoro ni traga. Trgovina se kreće u uskim granicama; u divnim lukama naše obale sve mrtvo i pusto; sinovi naše zemlje što idu po moru, prinuđeni su da ištu zarade pod tuđom zastavom u dalekim krajevima...". U izvještaju se spominje i razvijeno lihvarstvo, koje ubire kamate 30-40% pa i više, što je omogućeno nepostojanjem značajnijih novčanih zavoda, osim dvije manje štedionice u Zadru i Dubrovniku.

Na teške ekonomske prilike u godinama austrijskog vladanja Dalmacijom, a u tome i Dubrovnikom, ukazivali su i kasnije mnogi istraživači toga razdoblja (J. Bersa, D. Foretić, M. Kapović, M. Medini, S. Obad, S. Ožanić, Š. Peričić, I. Perić, B. Stulli, L. Vidak, L. Vojnović i

<sup>178</sup> *Dubrovnik* 18 (1892): 3.

<sup>179</sup> *Dubrovnik* 21 (1892): 2.

<sup>180</sup> *Dubrovnik* 22 (1892): 2.

<sup>181</sup> *Dubrovnik* 22 (1892): 2.

<sup>182</sup> B. Stulli, »Ekonomsko-društvene prilike u Dalmaciji...: 7-8.

drugi). Tako I. Perić ukazuje na teškoće nastale propašću jedrenjaka, kad su mnogi pomorci i brodograđevni radnici ostali bez posla, što se odrazilo na cjelokupni život dubrovačkog kraja. "Bio je to snažan potres u životu i privredi dubrovačkog kraja, koji je, između ostalog, imao za posljedicu i pojačano iseljavanje u daleke prekomorske zemlje".<sup>183</sup>

D. Foretić promatra Dubrovnik u kontekstu teškog stanje u ekonomici Dalmacije, za što u prvom redu okrivljuje austrijsku upravu, koja je "slabo marila za unapređenje ove periferne pokrajine", ali isto tako smatra krivima i političke organizacije, prije svega Narodnu stranku, koja je dugo bila vodeća u Pokrajini "a da kroz čitavo to vrijeme nije pokazivala nekog osobitog interesa niti zalaganja za rješavanje osnovnih privrednih problema zemlje".<sup>184</sup>

B. Stulli smatra da je ekonomska situacija Dalmacije i Dubrovnika bila tragična, o čemu su austrijske vlasti bile informirana i u svojim izvještajima stalno ponavljale to činjenično stanje, ali su efektivno malo što poduzele da se ono poboljša. "U namjesništvu u Zadru sakupljala su se stručna mišljenja, referati, analize i elaborati, gomilali su se spisi, ponavljali prijedlozi, a austrijske vlasti ništa ozbiljnije nisu poduzimale i previšnje rješenje nikad nije stizalo".<sup>185</sup>

Bez obzira na razlike u naglascima, svi kritičari toga vremena slažu se da je Dubrovnik tada bio jako osiromašen i stagnirao u ekonomskom smislu. Oni koji obrađuju kraj devetnaestog stoljeća slažu se da je tadašnja dubrovačka ekonomija bila u dosta jadnom stanju. Posebno je bila teška zima 1897/98., u kojoj je vladala glad zbog nerodice i skupoće, "a kad se tomu pridruže i elementarne nepogode, kao što je bio slučaj s tučom u Stonskom primorju, onda se seosko stanovništvo nalazilo na rubu propasti".<sup>186</sup>

Skraćenu sliku ekonomskog stanja u Dubrovniku krajem druge polovice stoljeća predstavlja opis S. Obada, koji kaže: "Do potkraj devetnaestog stoljeća Dubrovnik živi u uvjetima zaostale privrede, bez industrije, banaka i štedionica. I robno-novčani odnosi također su nerazvijeni zbog male i slabe proizvodnje i nedovoljno razvijene trgovine. Aktivno privredivačko pučanstvo čine obrtnici, trgovci, pomorci, nadničari, a na selu zemljoradnici. Ostalo stanovništvo živi od državnih i privatnih službi, a mali broj vlastele od rente".<sup>187</sup> Tome bi trebalo dodati, "većina pučanstva je živjela veoma teško".

U raznim ocjenama ekonomskog stanja i uzroka takvog stanja na dubrovačkom području, posebno u zadnjih 30 godina 19. stoljeća, situacija je najčešće promatrana u kontekstu ukupne tadašnje društvene klime u Austro-Ugarskoj monarhiji. Poznato je da je to bilo vrijeme relativne ekonomske stagnacije u Austro-Ugarskoj, jer je vladala velika nezaposlenost, niske plaće, skupoća, radnički štrajkovi, visoki porezi, inflacija itd. U tim okolnostima bili su dosta teški uvjeti življenja, što se ogledalo u niskom životnom standardu gradskog i seoskog stanovništva.

Na takvu situaciju, osim seljaka, reagirali se i drugi slojevi pučanstva. Tako su u Dubrovniku pred kraj stoljeća, točnije 1897. godine, učitelji Gruža i Grada postavili zahtjeve za povećanje plaća i za posebni dodatak na skupoću,<sup>188</sup> a prije toga su, iste godine, osnovali "Štedioničku

<sup>183</sup> I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću...*: 332.

<sup>184</sup> Dinko Foretić, »Radnički pokret u Dalmaciji do kongresa ujedinjenja.« *Zadarska revija* 8/2 (1959): 173.

<sup>185</sup> B. Stulli, »Ekonomsko-društvene prilike u Dalmaciji...: 4.

<sup>186</sup> M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 65.

<sup>187</sup> S. Obad. »Počeci radničkog pokreta u Dubrovniku...: 200.

<sup>188</sup> *Dubrovnik* 46 (1897).

pripomoćnu zadrugu učiteljstva” za dubrovački kotar.<sup>189</sup> Radnici u Gružu, koji su bili angažirani na gradnji željeznice, štrajkali su dva puta tijekom 1900. godine, a razlozi štrajka bile su niske dnevnice i dugo radno vrijeme.<sup>190</sup>

Državi su se plaćali relativno visoki porezi, kako oni na poljoprivredno zemljište i katastarske prihode, tako i porezi na obrt i druge djelatnosti, na imovinu itd. Obveznici iz grada i kotara Dubrovnik plaćali su državi u 1899. godini iz osobne dohodarine 1,674.000 kruna, a to je po pojedinim izvorima iznosilo: od zemljišnih posjeda 89.828 k., od kuća 204.559 k., od samostalnih poduzeća i zanimanja 437.289 k., iz službenih dohodaka 521.972 k., od glavnične imovine 302.206 k. i drugih dohodaka 119.012 kruna.<sup>191</sup> Relativnu veličinu toga iznosa moguće je sagledati u usporedbi s budžetom tadašnje općine Dubrovnik za istu (1899.) godinu. Tada je općina Dubrovnik obuhvaćala područje grada, Gruža, Lapada i Župe dubrovačke, a budžetski prihodi za tu godinu iznosili su 129.041 krunu, dok su rashodi bili 125.702 krune.<sup>192</sup>

Neki istraživači druge polovice 19. stoljeća ukazuju i na slabo angažiranje političkih stranaka u rješavanju tih životnih pitanja stanovništva. Premda su sve političke stranke, koje su nastale na području Dalmacije (i Dubrovnika) u zadnjih 30 godina 19. stoljeća, proklamirale svoje ciljeve poput borbe za narodna prava i boljitak, to je ostalo na razini demagogije, jer su svoju aktivnost usmjeravale gotovo isključivo na usko politiziranje i stjecanje političkog prestiža kroz nacionalnu retoriku i verbalno međustranačko nadmetanje.

Na ekonomske i druge životne probleme ovog područja političke organizacije iz Dubrovnika nisu obraćale pažnju. Njihovo angažiranje izostajalo je čak i u pitanjima o kojima se logično morao čuti glas političkih stranaka. Za neka od takvih pitanja ni lokalna vlast nije pokazivala dovoljno brige, a ni asocijacije gospodarstvenika. Je li to bila posljedica nesnalaženja, prezauzetosti vlastitim problemima, nedostatka volje, oportunitizma, ili možda čak ponekad i nedovoljno izraženog patriotizma, teško je danas suditi, ali je činjenica da je izostala odgovarajuća angažiranost političkih čimbenika u nekim bitnim pitanjima života ovog područja.

Ako bi se ponašanje lokalnih organa vlasti možda i moglo pravdati ograničenim ovlaštenjima, teško bi se moglo naći opravdanje za mirenje političkih organizacija i privrednih asocijacija s nekim situacijama. Kao karakterističan primjer mirenja i prepuštanja inerciji dubrovačkih lokalnih struktura može se uzeti pitanje jezika u javnoj komunikaciji, što je svakako više kulturno i patriotsko, nego neposredno životno pitanje. Naime, poznato je da se gotovo do kraja stoljeća u Dubrovniku zadržao talijanski jezik kao službeni u lokalnoj upravi i javnim institucijama, dok je u drugim gradovima Hrvatske bio u upotrebi hrvatski jezik. Teško je objasniti zašto je bilo tako kad se zna da je još 1869. godine izdano odobrenje austrijskog Ministarstva unutrašnjih poslova (stupilo na snagu 1. ožujka 1871.) da se stranke i općine u Dalmaciji mogu obraćati upravnim vlastima i sudovima “na talijanskom ili hrvatskom jeziku, a ovi su bili dužni odgovoriti na jeziku kojim se obratila dotična stranka ili općina”.<sup>193</sup> Iste godine kada je izdano spomenuto “odobrenje”, u dubrovačkoj Gimnaziji je za školsku 1869/70. godinu uveden hrvatsko-srpski kao nastavni jezik

<sup>189</sup> M. Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku...*: 65.

<sup>190</sup> O tim štrajkovima pisalo se u listu *Dubrovnik*, 17, 25 (1900). O radnom vremenu 10-15 sati dnevno i mizernim dnevnicama gruških radnika piše D. Foretić, »Radnički pokret u Dalmaciji...: 176.

<sup>191</sup> *Dubrovnik* 23 (1900).

<sup>192</sup> I. Perić, *Dalmatinski sabor...*: 203.

<sup>193</sup> I. Perić, *Dalmatinski sabor...*: 177.

za prva dva razreda. Ipak, Dubrovačka je općina sve do kraja stoljeća korespondirala sa svim institucijama (uključujući i lokalne) na talijanskom jeziku.

Međutim, mnogo je čudnije da je tako postupala i jedina dubrovačka gospodarska asocijacija, Trgovinsko-obrtnička komora čije su članstvo činili slobodni obrtnici i trgovci. Ona se dopisivala sa svojim članovima i drugim strankama na talijanskom jeziku sve do 1895. godine.<sup>194</sup> U međuvremenu su iz drugih komora mnogo ranije stizala pisma na hrvatskom jeziku, a dubrovačka im je odgovarala na talijanskom (ignorirajući spomenuto odobrenje iz 1869.). Tako se u arhivu dubrovačke komore nalazi pismo kojim je već 1871. godine komora iz Siska /na hrvatskom/ tražila od dubrovačke da joj dostavi po jedan primjerak "izvješćah" za predhodne tri godine.<sup>195</sup> U istom arhivu je i pismo Trgovinsko-obrtničke komore iz Zagreba, koja 1890. popratnim pismom na hrvatskom jeziku dostavlja izvješća Kr. Velike Realke...<sup>196</sup> Na oba pisma, kao i kasnije na pisma splitske komore, dubrovačka komora odgovara na talijanskom jeziku! Gdje je bila dubrovačka "krijanica"?

Nedovoljno angažiranje lokalnih čimbenika bilo je evidentno i na nekim drugim pitanjima, a nešto veća aktivnost pokazana je na rješavanju (održavanju) lokalne infrastrukture (prometnice, ulice, vodoopskrba, javna rasvjeta), gradske čistoće, gradskog i prigradskog prometa, kulturnog života, te pojedinih pitanja u oblasti lokalne trgovine, obrta i brige o pomorstvu. Tadašnje općine ulagale su neka sredstva u financiranje (ili sufinanciranje) aktivnosti iz vlastite nadležnosti, a svoje su prihode ostvarivale od dijela poreza (postojali su općinski, pokrajinski i državni porezi) i drugih autonomnih prihoda, rjeđe iz dotacija. Iz tih prihoda pokrivala su troškove općinskih službi, općinske zdravstvene službe, izgradnje općinskih puteva i drugih objekata od općinskog značaja, a sudjelovale su u sufinanciranju osnovnog školstva i troškovima liječenja svojih bolesnika u pokrajinskim bolnicama.<sup>197</sup> Takva sredstva općina mnogo su pomogla u rješavanju raznih lokalnih problema, ali su bila nedostatna za veće akcije.

### Zaključak

Padom Dubrovačke Republike dolazi do naglog ekonomskog slabljenja Dubrovnika. U ratu Francuza protiv Rusa i Crnogoraca 1806. godine Dubrovnik i njegovo gospodarstvo dobro su stradali. Iz dotadašnjeg relativnog bogatstva<sup>198</sup> Dubrovnik pada u teško ekonomsko stanje, koje dostiže dno za vrijeme francuske okupacije. U takvoj situaciji dolazi do okupacijske smjene, pa umjesto Francuza dolaze Austrijanci 1814/15. godine. Nakon "preuzimanja" dubrovačkog područja od Francuza, Austrijanci ovdje stvaraju vojni garnizon, držeći Dubrovnik kao važnu stratešku točku na Jadranu. Tome su podredili i svoj odnos prema ovom području, koje vojno osnažuje, ali ekonomski nastavlja stagnirati, bez državne potpore, osim nekih povlastica na samom početku.

<sup>194</sup> Na zahtjev članova Komore od 10.12.1894. u proljeće 1895. uvodi se hrvatski jezik »kao isključivo uredovni« u Komori, a prvo pismo arhivirano na hrvatskom je ono splitske Komore, koja 30.4. izražava zadovoljstvo i čestita na uvođenju hrvatskog jezika. *Dokumentacija Trgovinsko-obrtničke komore*, br. 237/1895 i pisma splitske komore br. 564 i 594/1895 (PAD).

<sup>195</sup> Pismo Trg. komore Siska od 14.9.1871., protokolirano u Dubrovniku 20.9.1871. *Dokumentacija Trgovinsko-obrtničke komore*, br. 297/1871 (PAD).

<sup>196</sup> Trg. Komora Zagreb, pismo br. 2144 od 1.5.1890. *Dokumentacija Trgovinsko-obrtničke komore*, br. 167/1890 (PAD).

<sup>197</sup> I. Perić, *Dalmatinski sabor...*: 202.

<sup>198</sup> Stanje realtivnog bogatstva u Dubrovačkoj Republici, opisano u: Antun Kobašić, »Socio-ekonomske prilike u Dubrovniku prvih 30 godina 19. stoljeća.« *Naše more* 42/5-6 (1995): 274-276

Slijedi doba ekonomske bijede, koja se ogleda u stagnaciji i daljem slabljenju tradicionalno najvažnijih ovdašnjih gospodarskih djelatnosti: pomorstva, trgovine i obrta; u siromašenju sela koje teško životari na sitnim posjedima uz nerodice, biljne bolesti, nastavak kmetovskih odnosa i povremena gladovanja; u pojavi ekonomske emigracije i padu ili stagniranju životnog standarda svih slojeva pučanstva.

Najteže faze u ekonomskoj situaciji Dubrovnika od propasti Republike do kraja 19. stoljeća bile su:

- *U prvoj polovici 19. stoljeća:* a/ gubljenje znatnog dijela nekad brojne dubrovačke trgovačke flote, koja je stradala u ratu i u vrijeme francuske okupacije Dubrovnika 1808.-1814. godine; b/ opće osiromašenje grada i okolice za vrijeme blokada pod francuskom okupacijom, uz brojne namete, pljenidbe i slično; c/ gubljenje "bitke" za samostalnost i za vraćanje brodovlja iz tuđih luka; d/ stalno siromašenje sela, uz veliku krizu 1835.-1845. godine, kada se gladovalo i skupljalo milodare, što je rezultiralo pobunama seljaka 1845.-48. godine;

- *U drugoj polovici stoljeća:* a/ kriza jedrenjaka i njihova propast pod pritiskom konkurencije parobroda, što se u Dubrovniku okončalo propadanjem Dubrovačkog pomorskog društva i njegovom likvidacijom 1885. godine; b) zatvaranje brodogradilišta kao još jedne tradicionalne djelatnosti koja nestaje s jedrenjacima; c/ slabljenje trgovačkih veza sa zaleđem i gubljenje tereta luke Gruž zbog promjene trgovačkih puteva i preusmjerenja prometa prema sjevernojadranskim lukama (jače od sredine druge polovice stoljeća); d/ posljedice trgovačkog ugovora Austrougarske i Italije i carinska politika (posebno "vinska klauzula"), što se negativno odrazilo na plasman dubrovačkih vina, na vinogradstvo i ribarstvo; e/ pojava bolesti loze i uništavanje vinograda pod kraj stoljeća; f) velike radne migracije u prekomorske zemlje od sedamdesetih godina nadalje, što je oslabilo radnu sposobnost pučanstva, posebno na selu.

Antun Kobašić

## THE STATE OF DUBROVNIK'S ECONOMY FROM THE FRENCH OCCUPATION TO THE END OF THE 19<sup>TH</sup> CENTURY

### *Summary*

This survey illustrates the economic circumstances relating to Dubrovnik in the course of the 19th century (from the French occupation to the end of the century). French and Austrian occupation in 1806 marked the beginning of the commercial decline of Dubrovnik. Its already ravaged economy was further exhausted by the French through numerous obligations, whereas frequent blockades seriously decreased its marine trade. Austria assumed control of Dubrovnik in 1814, treating it as an important military strategic point, but of no economic significance. In the absence of state support, shipping suffered tremendous losses. Sailing ships saw their final end in the 1880s, when they were forced to give way to steamboats. The perishing of the sailing ships resulted in the fall of Ragusan shipping, trade, and various crafts. Three-quarters of the Republic's population had made their living on farming, which also suffered greatly from negligence, olive plantations and vineyards in particular. The rural population lived through these years in hardship, poverty, and famine. These unfavorable circumstances led to the uprisings of peasants and further economic decline on account of emigrating labor. The nineteenth century was a period of great economic decay in Dubrovnik.