

## PODACI O DUBROVAČKIM BRODOVIMA ZA VRIJEME I NAKON FRANCUSKE OKUPACIJE

Vekarić Stjepan

### UVOD

Koncem XVIII. i početkom XIX. stoljeća bile su vrlo nepovoljne prilike za pomorsku trgovinu. U Sredozemnom moru, zbog gotovo neprekidnih ratova, krstarile su ratne flote i pojedini ratni brodovi svih tadanjih velikih sila, a trgovački brodovi bili su na svakom koraku zaustavljani, pregledavani i plijenjeni, što je obično ovisilo o sklonosti ili samovolji zapovjednika ratnog broda, i o većoj ili manjoj mogućnosti da ga se podmiti. Posebnu su opasnost za trgovačke brodove predstavljali gusari, koji su osobito napadali brodove duž obala Sjeverne Afrike i u grčkom Arhipelagu.

U takvoj situaciji, dubrovački su brodovi do 1806. godine, kad su u grad ušle francuske trupe, ipak uživali izvjesne prednosti neutralne zemlje, a to im je većina država i priznavala. Oni su prevozili terete uglavnom na relacijama Crno more i Arhipelag — luke na Apeninskom poluotoku, zatim Aleksandrija i luke Sjeverne Afrike — Marseille, Livorno ili Trst, a nisu bila rijetka ni putovanja do Sjeverne Amerike. Od gusara brodovi su se zaštićivali plovidbom u skupinama (in caravana) i svojim naoružanjem. Dubrovački brodovi obično su iz Jadranskog mora polazili udvoje, ili više brodova istovremeno. U Sredozemnom bi se moru, već prema političkoj situaciji, priključili nekoj većoj skupini te bi dalje plovili u pratnji ratnih brodova, ili bi i dalje plovili sami, zaštićujući se međusobno od gusara. Veći bi brodovi pritom često teglili manje.

Propast Mletačke Republike (1797.) bila je zabrinula Dubrovčane. Povodom tog događaja konzul Dubrovačke Republike u Veneciji, Pelješčanin Roko Bonfiol, piše 8. lipnja 1797. iz Venecije kapetanu Matiji Fiskoviću, koji se sa svojim brodom »Buona Unione« nalazio u Livornu: »... Predviđam sličnu sudbinu i za našu Domovinu u ovim časovima kad sloboda posvuda gubi tlo pod nogama...«<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Arhivska zbirka Dr. Cvita Fiskovića u Orebićima.

Trenutno, ipak, propašću Venecije nestao je sa Sredozemlja još jedan jaki takmac dubrovačke pomorske trgovine i brodovi pod dubrovačkom zastavom otad uživaju prednosti jedine neutralne zemlje na Mediteranu s jačom trgovačkom mornaricom.

Prilike u Sredozemnom moru, u to vrijeme i nešto kasnije, najbolje se razabiru iz jednog drugog pisma već spomenutog Bonfiola. Pismo je datirano 15. siječnja 1803. i u njemu se, između ostalog, kaže: »Dolaskom kapetana Petra Radića, Dubrovčanina, iz Smirne u Trst obradovao sam se, doznavši za Vaš sretni dolazak u to mjesto (Messinu, prim. S. V.). Isto tako me obradovalo da ste odmah zaključili ugovor za krcanje žita u Scala Nuova za Messinu uz prevozninu od 42 pjastra za kvintal. Mislim da ste u taj teret žita uložili predujam dobiven na ime prevoznine za račun svih koji su interesirani u brod i u tom slučaju se nadam da će rezultat biti povoljan. Uz tako dobar početak mislim da bi bilo dobro da produžite špekulacijom s istim teretom — žitom za račun istog društva jer će se na taj način ubrzo moći više zaraditi nego samim prevozninama, naročito sada u razdoblju mira. Postupajući tako, s pristankom i Vašeg g. oca i gg. Mandolfa, mislim da će najkorisniji pothvat biti taj da u Crnom moru kupite teret žita za račun svih vlasnika broda, sada kad naša zastava uživa slobodu u tim morima. Cijene su tamo vrlo umjerene, a potreban novac za kupnju čitavog tereta, pored predujmova koje ćete imati kod sebe, moći ćete lako nabaviti prilikom dolaska u Carigrad, tako da se poslužite mjenicom na gg. Mandolfo iz Dubrovnika. Ja ću u tom slučaju dati nalog g. Drobcu da priskrbi moj udio. Čini mi se da je ovo najbolja odluka, a Vi uradite prema Vašem sudu ono što je najbolje i najkorisnije za zajedničke interese. Kupnju tereta, a isto tako i prodaju, izvršite ondje gdje bude najpovoljnije; u tome imate potpuno slobodne ruke . . . Treba iskoristiti svaki trenutak dok su prilike povoljne, a imamo nedavno primjer tolikih drugih koji su u špekulaciji žitom iz Crnog mora postigli velike zarade. U slučaju da pothvat bude ostvaren, kad stignete u Carigrad na prolazu za Crno more, moći ćete — ako budete željeli — osigurati teret na povratku (uz naznaku luka) uz vrlo malenu premiju, obzirom na povoljnu sezonu.«

Zanimljivo je, ipak, da su dubrovački brodovi — i pored tako povoljnih uvjeta 1803. godine (kad je Crno more samih pet mjeseci bilo otvoreno za plovidbu) — izbjegavali ulaz u Crno more. Te je godine, naime, ukupno 815 brodova krcalo u raznim crnomorskim lukama žito. Od toga je bilo samo osamnaest dubrovačkih brodova.<sup>2</sup>

Povoljne prilike, za brodove pod dubrovačkom zastavom, nisu bile duga vijeka: ni punih deset godina kasnije ispunile su se slutnje Roka Bonfiola, a francuske su trupe 1806. godine zauvijek izbrisale slobodu Dubrovačke Republike.

<sup>2</sup> Isp. V. Dandolo: Sulla pastorizia, sull' agricoltura e su varj altri oggetti di pubblica economia. Doscorsi, Milano 1806., str. 280.

## STANJE DUBROVAČKE TRGOVAČKE MORNARICE

### UOČI ULASKA FRANCUSKIH TRUPA U GRAD

Prema podacima iz knjige »Arboracci 1805.«, početkom 1806. godine Dubrovčani imaju u opremi i plovidbi ukupno oko 277 jedrenjaka duge i velike obalne plovidbe (brodovi sa patentom) s 25.512 kola nosivosti.<sup>3</sup> Iz knjige »Arboracci 1806.«, koja je vođena samo do dolaska francuskih trupa, vidimo, da je 1806. godine nastradalo ukupno 26 brodova. Od toga su dvadeset i četiri zaplijenili Rusi, jedan su brod prodali ili zaplijenili Francuzi, a dva su jedrenjaka nastradala u brodolomu.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Dubrovački arhiv, ser. LV. U knjizi nisu, nažalost, navedena imena tih brodova, već samo njihovi zapovjednici. To su kapetani: A. Marteleti, A. Paulović, A. Marić, A. Kasilari, A. Brateljčić, A. Saltarić, A. Pešut, A. Belatin, A. Seminović, A. Katičić, A. Brbora, A. Pugliesi, A. Stahorović, A. L. Fisković, A. Kampaneli, M. Foretić, A. Vilenik, A. Semini, A. Lucac(?), A. Semunović, A. Kuničić, A. Bersecina, A. Pugliesi, A. Rapillo, A. Rakidžija, A. Kristić, A. Đuračić, A. Krilanović, A. S. Fisković, A. Barabić, A. Bulat, A. Klician, A. Ponzi, A. Sušić, B. Rakidžija, B. Diviša, I. Šunj, Guljelmović, B. Lazarović, B. Sergeri, B. Jakulić, A. Kojaković, K. Bjanki, K. Kampaneli, K. Kosta, K. Lupi, K. Milić, Amadeo. F. Kopsčić, F. Radešić, F. Jakšić, F. Katičić, F. Vilenik, F. Romano, F. Komajča, F. Kuljevan, I. Pugliesi, I. Pirardia, I. Senkić, I. Kasa, I. Vujčić, B. Djivanović, I. Bjanki, I. M. Fisković, I. M. Andričević, I. Dušica, I. Ipsić, I. Milić, I. Dinarić, I. Bošković, I. Kojaković, I. Pasabanda, I. L. Kopsčić, I. Živović, S. Živović, Semini, N. Barišić, G. Gojan, M. Lalić, I. Vuličević, I. Garbuljica, G. Barbarić, I. Jerković, I. A. Bogić, L. Gurić, I. Gabela, A. Litrica, I. Poković, P. Kazilari, I. Perušina, I. Kristić, V. Drušković, I. Katičić, I. Ljubisavić, I. Jasović, I. Taljeran, I. Badnjiković, I. Guljelmović, I. Pašeta, I. Kaznačić, I. Paljetak, G. Lučić, M. Galjuf, S. K. Kristić, I. Žitković, V. Gvozden, I. Tasović, Dj. Vaket, G. Milašinović, G. Berganda, J. Gledj, J. Zlošilo, J. Domenić, J. Župa, J. Skurić, J. Klician, D. Moreti, Dj. Glumac, I. Marinović, I. Perušina, I. Filipačić, I. Mihajlović, Kazilari, L. Kasa, L. Pasabanda, L. Pakasi, L. Sodarnja, L. Radić, L. Pilato, L. Klaić, L. Jurković, L. Bota, L. Županović, L. Barbarić, L. Kazilari, L. Sargota, L. Casarini, K. Saltarić, M. Vuličević, M. Hadžija, A. Mimbelli, M. Maggi, M. Krilović, M. Burić, M. Dadić, M. Životić, M. Marteletti, Kavović, I. Galjuf, M. Pilković, M. Žitković, M. Zurić, M. Frančeski, M. Martinović, M. Galjuf, Baletim, M. Bogdanović, M. Braillo, M. Beatović, M. Pržić, M. Iviša, M. Vasiljević, M. I. Orebić, M. A. Kovačević, M. Komplita, M. Gramović, M. Berganto, M. Dobroslavić, M. Mratović, M. Guska, M. Russi, M. Suhor, M. Magud, M. Ljuban, M. F. Župa, M. Vekarić, M. Koboević, M. Učelini, M. Lasić, M. Jakšić, N. Andričević, N. Bonfiol, N. Kralj, N. Miljković, N. Turčinović, N. Marković, N. Drašković, N. Radmili, N. Kopsčić, N. Galjuf, N. Splivalo, N. Bjanki, Palma, N. Despot, N. Desin, Zlošilo, N. Šulić, N. Taljeran, N. M. Andričević, N. Senkić, N. Bogoević, N. Bjelovučić, N. M. Kalafatović, N. Mratović, Moreti, N. Mitrović, N. Rusković, N. Burdelez, N. Bošković, K. Butierić, P. Koić, P. Zombrović, P. Marković, P. Obad, P. Milašin, P. Politika, P. Radić, P. Živović, Orebičić, P. Konjević, P. Mostahinić, P. Pušić, P. Dubravčić, P. Paulović, P. Vilenik, P. Kiprić, P. Kikilj, P. Stahorović, P. Rajčević, P. Kazilari, R. Paulović, Živović, S. Štuk, S. Pehovac, S. Matković, S. Tasović, S. Turčinović, S. A. Kovačević, S. Messi, M. Karaman, S. Malošević, S. Andričević, S. Masdini, S. Urlović, S. Splivalo, S. Lupi, S. Tunjica, S. Kikilj, T. Gjivanović, F. M. Kopsčić, T. Marić, T. Saltarić, T. M. Kopsčić, V. Zlošilo, V. Guljermović, V. Kavović, V. Krivelini, N. Pohara, B. Daničić, V. Radović, V. Fisković, V. Pozza, V. Pilković, V. J. Tunjica, A. Rosić.

<sup>4</sup> Rusi su zaplijenili brodove čiji su zapovjednici bili: A. Šutić, B. Divizić, B. Guljelmović (u napomeni za ovaj brod kaže se, da on i dalje postoji), B.

Vijest o francuskoj okupaciji grada brzo se raširila po Sredozemnom moru i imala je katastrofalan učinak na dubrovačko pomorstvo. Većina je brodova bila odmah zadržana u lukama, jer bi inače bili izloženi zaplijeni jedne ili druge ratujuće strane. Bio je nemoguć prijelaz iz istočnog u zapadni dio Sredozemnog mora, a i sudbina brodova, koje je pad zatekao u Levantu, bila je drukčija od sudbine onih u lukama Španije, Apeninskog poluotoka i Sjeverne Afrike. Stoga ćemo razmotriti posebno jedne i druge.

### DUBROVAČKI BRODOVI NA LEVANTU 1806. I DALJE

U brodskom dnevniku dubrovačke »kekije« »La Speranza« (kapetan Kopsić) zabilježeno je za 18. juna 1806. godine ovo:<sup>5</sup>

»18 lipnja u 10 sati ušli smo u Tjesnac (Bosfor). Uto nam je prišao čamac (sa broda) kapetana Vekarića, poslat od gosp. konzula, koji nas je obavijestio . . . da se usidrimo, jer da su Francuzi zauzeli grad Dubrovnik. I tako smo se usidrili u dva sata poslije podne pod Dabrechiom nasuprot (brodu) kapetana Josipa Semunovića. Odmah sam otišao u konzulat gdje mi je bilo zabranjeno da produžim putovanje.«

Iz pisma kapetana Fiskovića, datiranog u Carigradu 20. lipnja 1806. godine, najbolje se može vidjeti učinak što ga je proizvela vijest o okupaciji grada. U tom se pismu, između ostalog, kaže:

»Stigli smo 3. lipnja iz Odese sa same dvije trećine tereta na brodu, jer nismo htjeli čekati na kupovinu ostalog dijela tereta, poslije vijesti da su francuske trupe ušle u Dubrovnik. Na brodu imamo ukupno 976 »četverta« žita koje smo platili po jedanaest rubalja zajedno sa svim troškovima. To odgovara 4,11 pjastara po četvertu . . . Ovdje smo odlučili da prodamo to žito . . . nadamo se bez gubitka, budući da se sada naša zastava nalazi u škripcu koji, nadamo se, neće biti duga vijeka. Zbog toga smo odlučili da uputimo ovog brzoteču na trošak četrdeset dubrovačkih brodova što se ovdje nalaze. Zato Vas molimo da nas u odgovoru po istom brzoteči obavijestite kako treba da se vladamo, a isto tako Vas molimo da nam javite u kakvom se stanju nalaze naše obitelji na Pelješcu.«

Vidimo, dakle, da se u to vrijeme samo u Carigradu nalazilo četrdeset brodova pod dubrovačkom zastavom. U pismu istog datuma, što ga je kapetan Fisković po istom brzoteči uputio ocu na Pelješac,

Guljermović, B. Pitarević, I. Puljezi, I. Poković, J. Zlošilo, L. Giupanović, M. Žitković, M. Karaman, M. Brailo, M. A. Kovačević, M. Mratović, M. Russi, N. Andričević, P. Politika, I. Dubravčić, P. Vilenik, S. Splivalo, S. Kristić, V. Fisković, i V. Tunjica.

Francuzi su kupili ili zaplijenili brod kapetana Amadea, a u brodomu su nastradali: brik kapetana I. Bratića i pulaka kap. S. Urlovića.

<sup>5</sup> Brodski dnevnik jedrenjaka »La Speranza« nalazi se u arhivskoj zbirici Dr. C. Fiskovića.

on kaže da »očekuje dolazak još tri pelješka broda iz Smirne«. Prema tome, broj dubrovačkih brodova u Carigradu, u lipnju 1806. godine, iznosio je četrdeset i tri, jer se u kasnijim pismima ne spominje dolazak drugih brodova.

Iz prepiske kapetana Fiskovića<sup>6</sup> zaključujemo, da je većina brodova na Levantu, neposredno poslije ulaska francuskih trupa u Dubrovnik, bila vezana ili raspoređena. Teret sa brodova bio je djelomično prodat, a djelomično uskladišten, dok su posade i dalje ostale neko vrijeme na njima.

Jedrenjaci u Carigradu, čini se, da su odmah uspjeli dobiti od turskih vlasti dozvolu za plovidbu (mitom nije bilo teško postići to, i još mnogo više, od korumpirane turske uprave). To možemo zaključiti iz pisma što ga već spomenuti kapetan Fisković upućuje 24. lipnja 1807. godine. U pismu on kaže: »... Ako se ostvari sloboda naše plovidbe i od strane Rusa i mi ćemo donijeti odluku da odavle otplovimo.«

Međutim, sve do konca 1807. godine dubrovački se brodovi u Carigradu nalaze u raspremi i očekivanju dozvole za ulaz u Crno more. U to se vrijeme mnogi pomorci s raspoređenih brodova vraćaju kopnenim putem svojim kućama.

Slijedeće godine (1808.) neki brodovi iz Carigrada ulaze u Crno more pod turskom zastavom i krcaju u Odesi i Tağanrogu žito. U pismu od 9. veljače 1808. godine, kap. Fisković, između ostalog, kaže: »Neki naši brodovi već su unajmljeni za Tağanrog, ... ali nama su prijatelji savjetovali da se zasad ne upuštamo u takve poslove ... dok s Rusijom ne bude sklopljen mir ...«

Početakom 1809. zaoštavaju se opet odnosi između Porte i Rusije i u svibnju te godine turske vlasti ponovo donose zabranu ulaska brodovima u Crno More. Ipak je nekim dubrovačkim jedrenjacima uspjelo da pređu u ruske luke i da odatle dovezu žito. Početkom 1810. godine ulaz u Crno more opet je slobodan samo za manje brodove, ali turske vlasti ovog puta puštaju brodove, da pođu u ruske luke, samo pod uvjetom da se kapetani brodova obavežu, da će ukrcano žito prevesti u Carigrad i prodati ga turskoj državi uz cijenu koju će ona odrediti. Turske vlasti traže pritom jamca, koji će biti odgovoran ako im brod na povratku iz Crnog mora ne proda najmanje dvije trećine tereta.

Veći brodovi, koje je pad Republike zatekao u Carigradu, ostali su tu u raspremi preko četiri godine. Neki od njih, zatim, pokušavaju da s turskom zastavom prijeđu na Maltu, ali ih tamo engleske vlasti konfisciraju.<sup>7</sup> Drugi brodovi, uz velike troškove i podmićivanjem, ulaze

<sup>6</sup> Već spomenuta dva pisma kapetana Fiskovića i ostala prepiska sačuvala nam se s druge strane brodskog dnevnika Fiskovićeve jedrenjaka »La Buona Unione« (Arh. zbirka Dr. C. Fiskovića).

<sup>7</sup> »Abbiamo qui notizie recenti da Malta che diversi nostri bastimenti che erano con la bandiera turca sono stati confiscati.« (Ovdje smo primili nedavno vijest iz Malte da su razni naši brodovi, što su bili pod turskom zastavom, zaplijenjeni). (Pismo kap. Fiskovića od 10. ožujka 1810.).

u Crno more kao turski brodovi. (Kapetani prethodno vrše prividna prodaju broda turskom podaniku i ukrcajavu na brod određeni broj turskih mornara). Tako u lipnju 1811. ulaze pod turskom zastavom u Crno more dubrovački brodovi pod zapovjedništvom kapetana Guske, Brateljća, Andričevića i Salme. U isto vrijeme to pokušavaju i brodovi kapetana Ruskovića i Maggija i mnogi drugi, ali u tome nemaju uspjeha te im propadaju dobici na ime prevoznine i isplaćeni predujmovi turskim mornarima. Spomenuti kapetan Brateljć morao je prihvatiti prijevoz soli za jednu luku na turskoj obali Crnog mora. Tu su ga uhvatili ruski ratni brodovi i odvukli na Krim.<sup>8</sup> I ostali brodovi, što su pod turskom zastavom uspjeli ući u Crno more, imali su poteškoća s ruskim vlastima, bili su zaplijenjeni i oslobođeni tek 1812. godine kad su se odnosi između Rusije i Turske nešto poboljšali.

1812. i slijedećih godina nevolje dubrovačkih pomoraca u Carigradu ne prestaju. Teškoćama oko održavanja i zaposlenja brodova, pod raznim zastavama, pridružila se i kuga u Carigradu i Odesi, te su mnogi kapetani primili iz Dubrovnika uputstva da prodaju brodove.

Ali i tada, ponekad, dubrovački brodovi plove po Crnom moru i pod dubrovačkom zastavom. Kapetani pritom moraju dati izjavu turskim vlastima, da će se pod istom zastavom i vratiti (tj. da neće prebaciti brod pod rusku zastavu). Za prijelaz pod tursku zastavu treba utrošiti 5 do 10 hiljada pjastera (točno se ne može odrediti koliko će to stajati), a »prevoznine su toliko niske, da brod s njima niti ne može da podmiri te troškove«.

Brodu kapetana Fiskovića uspjelo je ipak da 1813. godine, pod turskom zastavom, uplovi u Crno more, gdje su ga dočekale nove neprilike i poteškoće. Brod je, najprije, morao izdržati vrlo strogi karanten zbog kuge. Zatim, ruske su vlasti primorale kapetana da i po treći put prividno proda brod i da promijeni zastavu. Slijedeće godine brod je izvršio još jedno putovanje u Crno more. Na povratku, 25. listopada 1814., kapetan javlja da mu ovaj put u Odesi nije pošlo za rukom da prebaci brod pod rusku zastavu. On se nada da će u Carigradu postići da brod dobije francusku zastavu i da će, ako mu to uspije, prazan krenuti u zapadni Mediteran. I ostali brodovi kroz to vrijeme uspjeli su da se pokrenu iz Carigrada: neki pod turskom, a neki pod ruskom ili ostalim zastavama.

#### DUBROVAČKI BRODOVI U ZAPADNOM DIJELU SREDOZEMLJA

Dok su jedrenjaci u lukama na Levantu, odmah poslije okupacije grada od strane francuskih trupa, bili uglavnom raspremljeni ili su, uz mnogo poteškoća, poslije nekoliko godina, uspjeli da izvrše nekoliko putovanja do Crnog mora — brodovi u zapadnom dijelu Sredozemnog mora plovili su, i neposredno poslije okupacije, uglavnom još uvijek pod dubrovačkom zastavom. O sudbini nekih brodova u tom dijelu

<sup>8</sup> Pismo kap. Fiskovića od 22. srpnja 1811. godine.

Sredozemlja imamo podataka iz prepiske konzularnog činovnika Dubrovačke Republike, Villabecchie s kapetanom Antunom Fiskovićem, koji se sa svojim brodom nalazio u to vrijeme u Tarragoni.<sup>9</sup>

U pismu od 24. listopada 1806. Villabecchia, između ostalog, kaže da je »iz Algecirasa stigao brigantin »Alcide« pod zapovjedništvom našeg podanika Luke Sargote. Brod je prevezio teret naranača i pamuka u Livorno. 12. listopada u vodama Kartagene sreo ga je britanski brik ratne mornarice pod zapovjedništvom Newcombea i zaplijenio, a da ga prethodno nije ni upitao odakle dolazi i kuda ide, a niti kome pripada teret. Newcombe je oduzeo kapetanu sve brodske isprave, postavio na brod englesku stražu, uzeo ga u tegalj i vukao prema Gibraltar. Na takav postupak, zapovjednik dubrovačkog broda upitao je engleskog zapovjednika da li se dvije države (Engleska i Dubrovnik) nalaze u zaraćenom stanju. Newcombe je odgovorio da on to ne zna. Na koncu je kapetan saznao od jednog engleskog časnika s istog brika da su primili naredbu od zapovjednika engleske eskadre, koja je održavala blokadu Kadiksa, da se svi dubrovački brodovi moraju zaplijeniti«.

Međutim dubrovački brod propuštao je vodu, a 16. listopada, u oluji, pukao je tegleni konop. Kapetan broda iskoristio je oluju da umakne Englezima u Barcelonu gdje je brodu bila pružena pomoć.

»Isti engleski brik — kaže dalje Villabecchia — zarobio je 11. listopada dubrovački brod kapetana Orebičića i primorao ga da uplovi u Gibraltar. Sličnu je sudbinu doživio i kapetan Despot, na putu iz Malage za Lisabon, s teretom vina i drva. Brod je uhvatio jedan engleski ovlaštenu gusar (korsar) i prebacio na njega svojih sedam ljudi, da ga sprovedu u Gibraltar. Međutim, u blizini Gibraltara uhvatio ih je jedan španjolski korsarski brod i odvuкао u Algeciras.«

Ono što je Carigrad bio za dubrovačke brodove u istočnom dijelu Sredozemnog mora, to je luka Livorno bila u zapadnom: stjecište, glavna polazna točka i sjedište velikog broja dubrovačkih trgovaca. Stoga se i u toj luci, u času okupacije grada, zatekao priličan broj brodova. Tek iz dopisa dubrovačkog konzula u Livornu, studenog 1807. godine, saznajemo, da se u luci tada nalazilo dvadeset i pet dubrovačkih jedrenjaka.<sup>10</sup> Nije nam poznata sudbina tih brodova. Iz »Popisa dubrovačkih brodova, koji su plovili s plovidbenom dozvolom ili bez nje poslije pada Republike Dubrovačke« vidimo, da se u vrijeme, kad je taj popis bio izrađen (to je moglo biti 1808. godine ili još kasnije) u Livornu nalazilo još samo šest neregistriranih brodova (u raspremi), dok neke od onih, što su se u studenom 1807. nalazili u toj luci, nalazimo

<sup>9</sup> Arhivska zbirka Dr. C. Fiskovića.

<sup>10</sup> To su bili brodovi pod zapovjedništvom ovih kapetana: Rakidžija, Kikilj, Lukač, Dussi, Belatin, Rosić, Pilković, Pilato, Vukičević, Kasa, Kazilari, Gerica, Koboević, Krivelini, Vilenik, Katičić, Pašeta, Dordelli, Koić, Mitrović, Drašković, Malošević, Tasović, Pešut i Milković.

ovdje pod engleskom zastavom (na primjer: brod kapetana Luke Pilata »San Nicolo« i brod kapetana Pilkovića »Fedele«).

U Aleksandriji i ostalim lukama u srednjem dijelu Sredozemnog mora 1806. godine sigurno se nalazilo više dubrovačkih brodova. Međutim, poznata nam je zasad samo sudbina brigantina »La Madonna«, (zapovjednik kap. Ivo Kosić, Pelješčanin).<sup>11</sup> Zanimljiva je sudbina tog broda, koji je u nekoliko godina promijenio dvije zastave: tursku i englesku.

»La Madona« je koncem 1804. krenula iz Dubrovnika u Anconu. U 1805. godini brigantin je izvršio putovanje Ancona—Barcelona i Barcelona—Odesa. Početkom 1806. godine nalazi se na putu iz Vilanove u Kandiju, 10. lipnja zabilježena je u Knjizi troškova stavka o kupnji turske zastave i o ukrcanju »kapetana zastave« (capitano della bandiera). To je bilo lice, turski podanik, koji je prividno bio zapovjednik broda. Plata tog zapovjednika iznosila je 55 para dnevno.

Međutim, brod je tek godinu dana kasnije, u lipnju 1807. krenuo u Aleksandriju, ali još uvijek pod dubrovačkom zastavom. Iste godine izvršava putovanja: Aleksandrija—Limasol, Limasol—Tripoli di Soria, Tripoli—Cipar, Cipar—Aleksandrija i Aleksandrija—Cipar.

U Cipru, 15. siječnja 1808. godine nabavlja opet otomansku zastavu i viši prividnu prodaju broda. Istodobno konačno predaje dubrovački patent.<sup>12</sup>

Pod turskom zastavom vrši zatim putovanje Cipar—Rodi i 24. kolovoza 1808. godine stiže u Carigrad. Dalja mu je sudbina slična onoj brodova u Carigradu. Tu kapetan mora ponovo potvrditi (autenticare) svoje brodske papire. Za patent platio je 600 pjastera, a za ponovnu prividnu prodaju broda (mastoria) platio je kapetan 75 pjastara. Međutim, brod je u Carigradu ostao punu godinu dana u raspremi, i tek u listopadu 1809. godine uspjelo mu je preći na Maltu. Tu je kapetan ponovo morao kupovati novu zastavu. Još jedamput izvršena je prividna prodaja broda, i »La Madonna« izvršila je zatim dva putovanja Malta—Navarin—Malta pod engleskom zastavom.

Početkom 1811. godine nalazimo brod u Gibraltaru. Dalja njegova sudbina nije poznata.

Ako usporedimo stanje dubrovačke trgovačke mornarice početkom 1806. godine sa spomenutim »Popisom brodova koji su plovili poslije pada Republike«, vidimo da se u samih nekoliko godina dubrovačka trgovačka mornarica smanjila od 277 jedrenjaka na svega 49 brodova, od kojih se jedanaest nalazilo u raspremi. Tih preostalih

<sup>11</sup> Iz knjige »Copia del Libro Maestro del Bregantino Nominato »La Madonna« o Sia Concession diretta da Cap.<sup>no</sup> Giovanni di Lucha Cossich dalli 19 9bre, 1804 (Arhivska zbirka nasljednika pok. Bara Buntjelića u Kućištu).

<sup>12</sup> ». . . Pagati (40 pjastri) in Cancellaria Ittalicha per la vendita colusiva fatta del Bastimento per coprirsi con la bandiera Ottomana, avendo consigliato le spedizioni Raguse per ordine del Console Matei . . .« (Copia del Libro Maestro, str. 14.).



38 brodova plovili su pod raznim zastavama: dvadeset tri pod engleskom, dvanaest pod ruskom i tri pod francuskom zastavom.

1815. godine, naredjenjem austrijskih pomorskih vlasti (br. 3513), odredeno je da brodovi »mascherati« (tj. pod nekom stranom zastavom), koji imaju više od jedne trećine austrijskih podanika, mogu doći u austrijske luke radi dobijanja austrijskih plovidbenih isprava. Ovo ranije nije bilo dopušteno. Svi su brodovlasnici morali dati izjavu u kojem će roku dovesti svoje brodove u neku austrijsku luku. To su mogli uraditi u roku od osam mjeseci. Međutim, još 1815. godine i kasnije, dubrovački brodovi plove pod engleskom i ostalim zastavama, a mnogi dubrovački brodovlasnici, u toku čitavog XIX. stoljeća, imaju brodova pod ruskom, toskanskom a i pod engleskom zastavom.

## Summary

### DATA ABOUT THE SHIPPING OF DUBROVNIK DURING AND AFTER THE FRENCH OCCUPATION

The second half of the XVIII. century was the era of boom and prosperity for the merchant marine of the citystate of Dubrovnik. With the fall of Venice, in 1797., Dubrovnik was the only Mediterranean neutral state with a stronger merchant marine. This boom, however, did not last long. Not a full decade after the fall of Venice the turn came on Dubrovnik, and the Napoleonic troops that marched into the walled town in 1806. caused the end of its independence.

At the moment when the French occupation of the town took place, Dubrovnik owned 277 sailing ships. As soon as the news of the occupation spread in the Mediterranean, the masters of Dubrovnik merchant ships in various ports abroad encountered many difficulties as the flag of Dubrovnik lost its neutral status. The fate of the ships in Levant, however, was different from the one recorded in the Central and Western Mediterranean.

A great number of Dubrovnik sailing ships, some forty of them, gathered in Constantinople. Almost all those ships were immediately laid up, their cargoes sold, but the crews remained on board for a long time. About 1808. and after some masters tried to pass their ships under the Ottoman flag and succeeded to obtain Ottoman papers. But during all these years and after, till 1813., we still find some ships flying the old flag of Dubrovnik.

Even in the Central and Western Mediterranean Dubrovnik ships navigated under their own flag for a long time after the French occupation of Dubrovnik. The vessels of the British fleet, which were engaged in the blockade of French and satellite harbours in the Mediterranean, captured several of these ships and forced them to enter Malta or Gibraltar. At the same time many Dubrovnik ships passed under the British flag of their own choice.

The losses of Dubrovnik merchant shipping after the the French occupation were very heavy. Of the 277 ships that were navigating in 1806. only 49 were left three or four years later. According to a List of Sailing Ships, three of them flew the French flag, 23 the British, 12 the Russian and 11 ships were laid up in various Mediterranean ports out of any registry.