

Uspon i obnova dubrovačkog pomorstva u 18. stoljeću.

Lazarević, Klaudia

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Croatian Studies / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet hrvatskih studija**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:111:065206>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-01**



Repository / Repozitorij:

[Repository of University of Zagreb, Centre for Croatian Studies](#)





SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET HRVATSKIH STUDIJA

Klaudia Lazarević

**USPON I OBNOVA DUBROVAČKOG POMORSTVA U
18. STOLJEĆU**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2021.



FAKULTET HRVATSKIH STUDIJA SVEUČILIŠTA U ZAGREBU
ODSJEK ZA POVIJEST

KLAUDIA LAZAREVIĆ

**OBNOVA I USPON DUBROVAČKOG POMORSTVA U
18. STOLJEĆU**

ZAVRŠNI RAD

Mentor: prof. dr. sc. Stjepan Ćosić

Zagreb, 2021.

SAŽETAK

Dubrovačka Republika je zahvaljujući svom položaju razvila najznačajniju gospodarsku granu, a to je pomorstvo. Putem pomorstva se za Dubrovčane otvaraju velike i nove pogodnosti, te grad postiže veliko bogatstvo. Grad je imao svoje uspone i padove kroz stoljeća. Tako su 16. stoljeće i 18. stoljeće najkarakterističnija stoljeća jer tada je pomorstvo na vrhuncu, no i gospodarstvo općenito. Uz svaki uspon, naravno, postojao je i pad. Tako je za pad pomorstva i svih djelatnosti u 17. stoljeću u najveću ruku kriv potres koji je bio popraćen požarom. Iz takve situacije bilo se teško izvući, no Dubrovačka Republika je i to uspjela, bez obzira što je obnova išla jako sporo. U tom razdoblju nastaju i pomorska osiguranja te Pravilnik o plovidbi. Sporaj obnovi su kumovala događanja na teritoriju grada Dubrovnika. U to se mogu svrstati sukobi Mlečana i Turaka. Također, od iznimne važnosti su nastojanja raznih država da na istočnojadranskoj obali osnuju konzulate. Pokazat će se da osnivanje konzulata i dolazak Francuza na područje Dubrovačke Republike predstavljaju put prema propasti.

Ključne riječi: pomorstvo, Dubrovačka Republika, uspon, pad, potres, brodovi, obnova.

SUMMARY

Thanks to its position, the Dubrovnik Republic has developed the most important economic branch, maritime affairs. Great advantages have been opened to Dubrovnik citizens through sailing, and a great fortune has arrived with the sea. The city has had its ups and downs over the centuries. Thus, the 16 th and 18 th centuries are the most characteristic since that is when maritime affairs are at their peak, but also economy is general. Along with every climb, of course, there was a decrease. Thus, the most responsible for the fall of maritime affairs and all activities in the 17 th century was earthquake which was accompanied by fire. It was difficult to get out of this situation, but the Dubrovnik Republic managed to do so, regardless of the slow pace of reconstruction. During this period there are also marine insurances and the Regulations on Navigation. Slow reconstruction was the godfather of evens on the territory of the city of Dubrovnik. This could include clashes between Venetians and Turks. Also, the efforts of various countries to establish consulates on the eastern Adriatic coast are of utmost importance. It will be shown that the establishment of consulates and the arrival of French people on the territory of the Dubrovnik Republic represent a way to failure.

Key words: Maritime Affairs, Dubrovnik Republic, rise, fall, earthquake, ships, renewal.

SADRŽAJ

UVOD	6
SREDNJOVJEKOVNI POLOŽAJ DUBROVNIKA	7
POMORSKI USPON U 16. STOLJEĆU	8
OPADANJE POMORSKE MOĆI U 17. STOLJEĆU.....	10
POMORSKI USPON U 18. STOLJEĆU.....	12
POMORSTVO I BRODARSTVO.....	14
ZAKLJUČAK	18

UVOD

U ovom radu obradit će se uspon i obnova dubrovačkog pomorstva u 18. stoljeću. Dubrovnik u 18. stoljeću je prolazio kroz jako sporu obnovu svoga gospodarstva. Spora obnova i veliki broj drugih država koje su se željele “usidrit” na istočnojadranskoj obali, dovest će Dubrovačku Republiku do sloma. Francuski maršal Auguste Marmont 31. siječnja 1808. godine proglasio je kraj Dubrovačke Republike.

U svijetu je poznata krilatica glasovitih pomoraca “Navigare necesse, vivere non necesse”, odnosno “čovjeku je nužnije ploviti, nego li živjeti”. Može se reći, a ujedno i dokazati pogledom na povijest, da je more uvijek bilo izvor moći, blagostanja, kulture i ugleda svih pravih pomorskih naroda. More je bilo žarište na kojem su se odigravale bitke i sukobi vezani uz sudbinu mnogih država, ujedno je i more ogled na kojem se čovjek susreće sa grubom silom prirode.¹ Dubrovčani su od pamtivijeka sreću tražili na moru.² Pomorstvo je u Dubrovniku bilo glavni izvor čitave ekonomske snage još od početka.³ U Dubrovnik je, zahvaljujući pomorstvu, konstantno dolazio novac što je doprinijelo razvoju kulturnog života. U 16. stoljeću Dubrovnik je jedno od glavnih pomorskih trgovačkih središta istočnojadranske obale uz gradove Veneciju i Anconu.⁴ To stoljeće bilo je stoljeće cvjetanja i uzdizanja dubrovačkog gospodarstva i pomorstva. Već u 17. stoljeću, točnije 1667. godine Dubrovnik je zadesio strašan potres, a nakon potresa izbio je i požar. Ljudske i materijalne žrtve su bile ogromne. Nakon potresa uslijedit će ponovna obnova i uspon, ali nešto sporijim tempom.⁵ No, taj novi procvat neće biti duga vijeka, ali sa sobom će donijeti novitete koji će obilježiti to razdoblje, poput pomorsko-trgovačkog ugovora s Francuskom 1776. godine.⁶

Cilj ovog rada je analizirati u kakvom je stanju bilo dubrovačko pomorstvo kroz 18. stoljeće, te kakve su sve promjene uslijedile tokom toga stoljeća.

U prvom dijelu rada biti će prikazan srednjovjekovni položaj Dubrovnika, drugi dio rada baviti će se usponom pomorstva u 16. stoljeću, a treći dio razjasnit će uzroke krize koji su doveli do sloma pomorstva u 17. stoljeću. Četvrti dio rada bit će fokusiran na ponovni uspon

¹ Bare Popadić, Pregled povijesti pomorstva, Od najstarijih vremena do izuma parobroda. Zagreb: Matica Hrvatska (1932), str 9.

² Bare Popadić, Pregled povijesti pomorstva, Od najstarijih vremena do izuma parobroda. Zagreb: Matica Hrvatska (1932), str 14.

³ Aleksandar Andrić, Pomorstvo kroz vjekove, Od splavi do atomske podmornice. Zagreb: Matica hrvatska (1953), str 71.

⁴ Bernard Stulli, Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u 16. stoljeću. Zagreb: Konzor (2001), str 35.

⁵ Vinko Foretić, Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808. Zagreb: Fortuna (2019), str 213.

⁶ Vinko Foretić, Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808. Zagreb: Fortuna (2019), str 271.

pomorstva u 18. stoljeću, peti dio, ujedno i zadnji, dotaknut će se općenitog prikaza pomorstva i brodarstva u 18. stoljeću.

SREDNJOVJEKOVNI POLOŽAJ DUBROVNIKA

Položaj i prilike Dubrovnika oduvijek su upućivale njegove stanovnike na more. Doista su se posvetili pomorstvu i trgovini. Kako je Dubrovnik bio u ranijim vremenima izložen napadima gusara, Dubrovčani su bili prisiljeni utvrditi svoj grad. Dubrovnik nikada nije postao pomorskom silom zato što je njegovo ratno brodovlje bilo preslabo za suprotstaviti se.⁷ Prema opisu Paladija Fuska Dubrovnik se nalazi na 200 stadija od Stona. Fusko Dubrovnik predstavlja kao “urešen crkvenim i svjetovnim zgradama i prebogat srebrom i zlatom”. Također, Dubrovnik oslovljava kao grad koji živi svojom vlastitom sudbinom iako se nalazi između tri države ugarske, turske i mletačke. Kao ostali gradovi u Iliriku i Dubrovnik je plaćao danak turskim vladarima. Grad je podijeljen na pučane i plemiće, s tim da plemići sami upravljaju državom nastojeći ukloniti pučane. Fusko naglašava veliku sličnost Dubrovačke Republike i Mletačke, a kao obrazloženje navodi upravo to jer je Mletačka Republika zasnovana prije na božanskim zakonima nego na ljudskim zakonima. Na taj način Dubrovačka Republika je uvidjela sigurnost za svoje potomstvo i odlučila je oponašat Mletačku Republiku u svemu što je moguće. Tako su ih s vremenom krenuli oponašati i u trgovini.⁸ Dubrovčani su imali razvijenu trgovačku vezu s Mlećima jer je Venecija bila najvažniji trgovački grad na Jadranu. Mlečani su Dubrovčane ometali od pamtivijeka. Najznačajniji korak u ometanju dubrovačkog pomorstva bilo je forsiranje gradnje luke u Splitu. Taj projekt poznat je i pod imenom “Splitska skela” koja je bila uporište Mlečana za trgovinu sa Osmanlijama.⁹ Za Dubrovnik je Balkansko zaleđe imalo veliko značenje. Sa zaleđem Dubrovnik je bio povezan mnogim karavanskim putovima. Najznačajniji je bio “dubrovački drum”, koji se kretao od Dubrovnika do Carigrada.¹⁰ Međunarodnom položaju Dubrovačke Republike je pogodovalo to što među jadranskim državama nije više bilo dominantne sile. Porast interesa na jadranski prostor bio je usmjeren baš prema istočnojadranskoj obli jer su mnoge države željele otvoriti konzulat na istaknutoj obali. Tako da tijekom druge polovice 18. stoljeća imamo najbolji primjer širenja interesa i ekspanzije Francuske. Francuska sve više prodire na balkanska područja od otvaranja konzulata u Solunu 1685. godine, pokušavajući učvrstiti svoje trgovačke pozicije na tom području. Nastojali su na

⁷ Bare Popadić, Pregled povijesti pomorstva, Od najstarijih vremena do izuma parobroda. Zagreb: Matica Hrvatska (1932), str 198.

⁸ Paladije Fusko, Opis obale ilirika. Zagreb: Latina et greca (1990), str 105.

⁹ Vinko Foretić, Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808. Zagreb: Fortuna (2019), str 96.

¹⁰ Vinko Foretić, Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808. Zagreb: Fortuna (2019), str 117.

to područje doći preko istočnojadranske obale, no suprotstavlja im se dubrovačko brodovlje. Ono je čak predstavljalo konkurenciju francuskom pomorstvu, pa se počinju javljati francusko-dubrovački sukobi i sporovi.¹¹ Ekspanzija pomorsko-trgovačke privrede Dubrovnika dovela je u 18. stoljeću grad u dodir sa zemljama sjeverne Afrike, kao na primjer, Maroko, Alžir, Tunis i Tripolis.¹²

POMORSKI USPON U 16. STOLJEĆU

Kada se uzmu u obzir čimbenici političke slobode i gospodarski značaj 15. stoljeća, navedeno stoljeće može se prozvati prvim velikim stojećem Dubrovnika.¹³ Najveći sjaj dubrovačkog pomorstva spada u razdoblje 16. stoljeća i početak 17. stoljeća.¹⁴ To razdoblje se još i naziva “zlatno doba”, koje je trajalo sve do potresa 1667. godine. Takav razvitak može se uzeti kao povijesni fenomen jer usprkos situaciji koja je vladala, nepovoljne vanjskopolitičke prilike, ustupio je razvoj. Glavne karakteristike vanjskopolitičkim prilikama dale su mletačka ekspanzija (duž istočnojadranske obale) i težnja Venecije da dominira Jadranom. Republika se na taj način stalno nalazila u situaciji *kao brod u oluji nasred pučine*, na takav ju je način slikovito dala opisati dubrovačka vlada.¹⁵ U 16. stoljeću dolazi do ekspanzije pomorske trgovine Dubrovačke Republike koja se širi na sva područja Mediterana, od crnomorskih luka preko Sredozemlja, pa do engleskih luka. Poslovi koji su se odvijali između dubrovačkih i stranih luka donosile su velika bogatstva, te na taj način se potaknula izgradnja velikih dubrovačkih trgovačkih brodova. Razlog leži u tome što se poslovanjem sa stranim lukama, a ne tranzitom kroz dubrovačku luku, iskorištava postojeća mediteranska pomorsko-trgovačka konjunktura. Brodovi koji su se izgradili bili su glavni dio moćne dubrovačke trgovačke mornarice.¹⁶ Bitno obilježje pomorske ekspanzije je značajna pomorska aktivnost po morima van Mediterana. Najbolji primjer je suradnja i trgovina sa Španjolskom koja je bila vodeća mediteranska sila. Ta tijesna suradnja doprinijela je bržem prodoru po svjetskim morima.¹⁷ U razdoblju ekspanzije pomorstva, politika dubrovačke vlade se usmjerila na razne ciljeve, a to su: reguliranje odnosa na brodu, umjeravanje i reguliranje pomorskog osiguranja, bolja domaća

¹¹ Bernard Stulli, Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u drugoj polovici 18. stoljeća. Zagreb: Konzor (2001), str 127.

¹² Vinko Foretić, Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808. Zagreb: Fortuna (2019), str 251.

¹³ Vinko Foretić, Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808. Zagreb: Fortuna (2019), str 115.

¹⁴ Aleksandar Andrić, Pomorstvo kroz vjekove, Od splavi do atomske podmornice. Zagreb: Matica hrvatska (1953), str 71.

¹⁵ Bernard Stulli, Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u 15. i 16. stoljeću. Zagreb: Konzor (2001), str 9.

¹⁶ Bernard Stulli, Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u 15. i 16. stoljeću. Zagreb: Konzor (2001), str 22.

¹⁷ Bernard Stulli, Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u 16. stoljeću. Zagreb: Konzor (2001), str 33.

brodogradnja, fiskalne mjere te unapređenje pomorske judikature.¹⁸ Točnije, Senat je 5. studenoga 1565. godine dalo proglas o prihvaćanju *provedimentuma*, odnosno izvanrednu uredbu o ograničenoj plovidbi. Odredbe su bile vrlo stroge, kao na primjer, svi brodovi koji su stigli ili će stići u Jadransko more, moraju direktno doći u Dubrovnik te ne smije otputovati bez dopuštenja Vijeća Umoljenih. U tim odredbama vodilo se računa i o opskrbljivanju grada žitom i soli jer su Dubrovčani nad tim imali monopol.¹⁹ Također, o odluci Senata zavisile su gradnja i kupovina brodova. Senat je moglo naći način kad god da zabrani gradnju i kupovinu. Zbog davanja jamstva, nabava brodova znatno poskupljuje. Prilikom propisivanja odredbi Senat se rukovalo bitnim državnim razlozima, a oni su znatno utjecali na uspjeh brodovlasnika i pomoraca te su mogli lako izazvati nezadovoljstvo među njima.²⁰ U razdoblju 16. i 17. stoljeća organizacija pomorske, pa i kopnene trgovine nije bio lak, a ni jednostavan zadatak. To vrijeme bio je vrijeme pojave raznih epidemija, a najznačajnija je epidemija kuge.²¹ Za dubrovačku posredničko-tranzitnu trgovinu od posebnog značaja je bio pomorski lazaret. Dubrovački je lazaret predstavljao pomorsko-zdravstveno-trgovačku lučku građevinu. Dan danas su skladišta u lazaretu sačuvana. Nekada se u ta skladišta smještala roba, te ujedno je bilo i higijenski opremljeno boravište.²² Nadogradnjom Lazareta u predgrađu Ploče vlada je regulirala tranzitni promet kroz dubrovačku luku. Najčešća linija je bila za Anconu i Veneciju. Pomorska ekspanzija iz 16. stoljeća tražila je pedeset dubrovačkih konzulata na Mediteranu. Senat je forsiralo brodogradnju u brodogradilištu u Gružu.²³ Veliki radovi počinju u Gružu 1525. godine kada se gradi veliko brodogradilište. Trgovačka mornarica Dubrovačke Republike 1540. godine imala je oko 130 brodova nosivosti od oko 15000 kara²⁴, a 70-ih godina, broj se popeo do 170 brodova nosivosti od oko 36000 kara. Za to vrijeme Dubrovačka Republika je imala veliki potencijal koji se može usporediti, pa čak i reći da je jednak tadašnjoj mletačkoj mornarici.²⁵ Zahvaljujući izrazito razvijenoj pomorskoj trgovini i međunarodnom dubrovačkom brodarstvu, brodogradnja u Dubrovniku bila je na najvišoj cijeni u stranom svijetu. U knjizi *La Nautica Mediterranea* (Rim 1602), Bartolomeo Crescentio, koji je bio pomorski pisac, kazao je da su

¹⁸ Bernard Stulli, *Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u 16. stoljeću*. Zagreb: Konzor (2001), str 35. – 38.

¹⁹ Vinko Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808*. Zagreb: Fortuna (2019), str 50.

²⁰ Vinko Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808*. Zagreb: Fortuna (2019), str 51.

²¹ Antun Ničetić, *Povijest dubrovačke luke*. Zagreb (1996), str 178.

²² Josip Luetić, *Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 37.

²³ Bernard Stulli, *Studije iz povijesti Dubrovnika, Do potresa i nakon 1667. godine*. Zagreb: Konzor (2001), str 66.

²⁴ Kar (carro) – mjerna jedinica za obujam broskog prostora (1 kar = 2/3 današnje brodske tone).

²⁵ Antun Ničetić, *Povijest dubrovačke luke*. Zagreb (1996), str 168.

Dubrovčani najsposobniji i najbolji stručnjaci u gradnji velikih tipova brodova.²⁶ Dubrovačka Republika u 16. stoljeću imala je jaku trgovačku flotu, a mnoštvo brodova je plovilo pod tuđom zastavom. Navodno da su Dubrovčani sa svojim jedrenjacima bili treći u svijetu. Kada bi se uzelo u obzir da je u to vrijeme Dubrovačka Republika imala oko 28 000 stanovnika, zaključak bi bio takav da su gotovo svi dubrovački državljani živjeli od pomorskog gospodarstva. Za taj veliki uspjeh dubrovačkog pomorstva, naravno, zaslužni su i stanovnici koji su bili visokokvalificirani i kvalificirani pomorci i brodovlasnici.²⁷

OPADANJE POMORSKE MOĆI U 17. STOLJEĆU

Pomorstvo i pomorska trgovina Dubrovačke Republike morali su se suočiti sa slomom jer se slom krajem 16. stoljeća već počeo isticati. Utjecaj su imale recesije na Mediteranu koje su izazvala geografska otkrića, jer na taj način sav sjaj koji je bio uperen na Mediteran prelazi na oceane i oceanske plovne puteve. Za Dubrovačku Republiku to je bio iznimno jak udarac.²⁸ Dubrovačka vlada je na sve načine pokušala eliminirati problem te ujedno izaći iz recesije, tako da se okrenula ulaganju u obrte. Treba istaknuti svilarску proizvodnju koja je potaknula razvoj svih ostalih obrta te proizvodnju soli u stonskim solanama.²⁹ Uz svu recesiju i gospodarske poteškoće koje su zahvatile Dubrovačku Republiku, najgora katastrofa koja ju je zadesila je veliki potres 6. travnja 1667. godine. Grad Dubrovnik je sam najteže stradao u potresu, dok su okolni krajevi nešto manje. Bio je ogroman broj ljudskih žrtava, a i materijalne štete. Da bi situacija bila još gora, nakon potresa uslijedio je i požar koji je nastupio svega dvadesetak dana nakon potresa.³⁰ Čak se može reći da je oslabljena dubrovačka vlastela nakon potresa na neko vrijeme zapostavila brodarstvo. Tada je najvažnije bilo da dubrovački brodovi plove i zarađuju. Kapetani su na taj način imali više slobode i samostalnosti u odlučivanju o sudbini brodova.³¹ Uz sve to postojala je i mogućnost da dubrovačka država izgubi svoju samostalnost jer nakon velikih materijalnih gubitaka i ljudskih žrtava došlo je do pogoršavanja međunarodnog položaja Republike.³² Može se pretpostaviti da je u neprilikama stradao i pokojni brod, što u dubrovačkoj

²⁶ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 40.

²⁷ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 44.

²⁸ Bernard Stulli, *Studije iz povijesti Dubrovnika, Do potresa i nakon 1667. godine*. Zagreb: Konzor (2001), str 63.

²⁹ Bernard Stulli, *Studije iz povijesti Dubrovnika, Do potresa i nakon 1667. godine*. Zagreb: Konzor (2001), str 64.

³⁰ Bernard Stulli, *Studije iz povijesti Dubrovnika, Do potresa i nakon 1667. godine*. Zagreb: Konzor (2001), str 78.

³¹ Stjepan Vekarić, *Naši jedrenjaci*. Split: Književni krug (1997), str 274.

³² Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 47.

luci, a što i nedovršeni brodovi u gruškome brodogradilištu. No, po svemu sudeći većina brodova tada je bila izvan Dubrovnika, ili su bili usidreni u stranim lukama ili su plovili. Nakon potresa trgovačka flota je navodno reducirala brodove na brodove male obalne plovidbe. Kroz nekoliko idućih desetljeća nijedan brod, dubrovački, neće isploviti iz Jadranskog mora. Postojali su i dalje veliki brodovi, ali oni su bili isključivo za plovidbu Sredozemljem. Na pomorstvo i pomorsku trgovinu je utjecao i pad kopnene trgovine, koji je uzrokovan samim potresom i mletačkim tlačenjem. Dubrovčani su veliki dio kapitala ulagali u građevinsku obnovu grada, iz tog razloga nisu mogli obnoviti pomorsku flotu jer nije bilo sredstava za gradnju novih brodova. Zbog toga će nekoliko narednih desetljeća broj brodova opadati, a Dubrovčani će čak biti i primorani da ih i prodaju.³³ Prosječan broj brodova koje je posjedovala dubrovačka mornarica nakon potresa i požara iznosi od 5 do 28 brodova nosivosti od 50 kara do 200 kara.³⁴ Prema Appeninijevim bilješkama, 1742. godine isplovio je prvi dubrovački brod nakon velikog potresa 1667. godine. Prema Gjelačiću prvi brod je isplovio oko 1750. godine, a navodno je išao u Izmir. Kapetan broda bio je Kazilari iz Cavtata, te su to isplavljanje u Dubrovniku smatrali velikim događajem.³⁵ Treba naglasiti kako plovidba morem oduvijek sa sobom nosi rizik, te je praćena različitim nezgodama. O rizicima, nezgodama i nesrećama na moru mogli su jedino govoriti i raspravljati samo najupućeniji stručnjaci. Štete koje su nastajale bile su posljedica elementarnih nepogoda i oružanih sukoba. Dolaskom u luku štete bi se prijavljivale u poseban ured koji nosi naziv Pomorski konzulat.³⁶ Dubrovnik je sa preookeanskim putovanjima prestao kada je Francuska okupirala grad 1806. godine. Takva vrsta putovanja bila je najzahtjevnija, te brodovi koji bi se vratili dokazali bi svoje navigacijske sposobnosti. Iako na takvim putovanjima su se nizali neuspjesi, nekolicina nije odustala od takve vrste plovidbe.³⁷ U godinama opadanja dubrovačkog pomorstva i brodarstva, dubrovački su pomorci odlazili u pomorsku službu izvan domovine, posebice u Španjolsku.³⁸ Nastojeći obnoviti trgovačko-pomorske odnose dubrovačka vlada pokušava iskoristiti venecijansko-turski ratni sukob. No, zaraćene države ulaze na dubrovačko područje i pljačkaju ga, a Dubrovnik je bio u strahu da neka od te dvije države ne zaposjedne dubrovački teritorij. Senat je tražio pomoć na sve strane

³³ Vinko Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808.* Zagreb: Fortuna (2019), str 213.

³⁴ Ivo Rusko, *Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke Republike početkom 19. stoljeća.* Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku (1952), str 208.

³⁵ Ivo Rusko, *Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke Republike početkom 19. stoljeća.* Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku (1952), str 207.

³⁶ Josip Luetić, *Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke.* Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 27.

³⁷ Vinko Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808.* Zagreb: Fortuna (2019), str 304.

³⁸ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike.* Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 41.

kako bi se izvukao iz navedene situacije. Najistaknutiji Dubrovčanin koji se zalagao za korist Dubrovačke Republike bio je Stjepan Gradić.³⁹ Godine 1669. mirom na Kreti između Turske i Venecije, Dubrovčanima se pružila prilika da pokušaju učvrstiti svoj međunarodni položaj. Tako je uslijedilo mirno obnavljanje porušenog Dubrovnika te ujedno sređivanje prekinutih pomorsko-trgovačkih odnosa i brodarskih poslovanja.⁴⁰

POMORSKI USPON U 18. STOLJEĆU

Dubrovačka Republika i njeno gospodarstvo su se jako sporo obnavljali, te će ta spora obnova okarakterizirati prvu polovicu 18. stoljeća. Spora obnova povezuje se i sa mletačko – turskim ratovanjem od 1715. godine do 1718. godine. U tom ratu Dubrovačka Republika bila je na meti Mlečana, dolazi do okupacije dubrovačkog područja oko kopnenih granica, te blokada i s kopna i s mora.⁴¹ Obnovu pomorstva u 18. stoljeću nosili su upravo Antunini⁴² i Lazarini⁴³, a ne plemići.⁴⁴ Taj ponovni uspon pomorstva bio je više posljedica kratkotrajne ratne nestabilnosti nego smišljene dubrovačke politike. Razvitak u tom periodu ukazuje da je brodarsko-poduzetnički sloj u Dubrovniku mogao reagirati brže na gospodarsku djelatnost.⁴⁵ Dubrovčani su u pomorskoj trgovini 18. stoljeća bili uspješni, zahvaljujući neutralnom položaju samoga Grada. Tom uspjehu pogodovala je ratna situacija, tj. sukob velikih europskih sila.⁴⁶ Otežane odnose unutar vladajućih staleža dodatno je uzrokovao razvoj pomorstva. Broj karatista među vlastelom je sve više rastao. Karatisti su bili vlasnici i suvlasnici brodova i tereta. S takvim postupkom jačala je skupina *marittima*. Njihov zadatak u Senatu je bio da promiču i građanske interese, jer su građani većinski bili vlasnici brodova. No, kako je pozamašan dio državnih prihoda dolazio iz pomorstva, za građanski sloj vezuje se dio osiromašenih plemića.⁴⁷ Postojale su mjere za obnovu pomorstva, ali u prvim desetljećima 18. stoljeća nisu bile znatno pokrenute. Nastojali su aktivirati brodogradnju u škveru u Gružu. Vlada je za škver u Gružu

³⁹ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 47.

⁴⁰ Josip Luetić, *Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 30.

⁴¹ Bernard Stulli, *Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u prvoj polovici 18. stoljeća*. Zagreb: Konzor (2001), str 93.

⁴² Najpoznatije bratovštine u Dubrovniku, bratovštine = udruženja građana.

⁴³ Najpoznatije bratovštine u Dubrovniku, bratovštine = udruženja građana.

⁴⁴ Vesna Čučić, *Posljednja kriza Dubrovačke Republike*. Zagreb - Dubrovnik: Matica hrvatska Dubrovnik (2003), str 24.

⁴⁵ Stjepan Čosić, *Dubrovnik nakon pada Republike*. Dubrovnik: zavod za povijesne znanosti HAZU (1999), str 18.

⁴⁶ Vesna Čučić, *Posljednja kriza Dubrovačke Republike*. Zagreb - Dubrovnik: Matica hrvatska Dubrovnik (2003), str 32.

⁴⁷ Stjepan Čosić, *Dubrovnik nakon pada Republike*. Dubrovnik: zavod za povijesne znanosti HAZU (1999), str 19.

govorila kako je Republiku učinio uvaženom u svijetu te donio mnoga bogatstva koja su proslavila grad. Promet koji se odvijao kroz luku nastojali su stimulirati putem carinskih mjera. Bilo je otežano, no ne izvedivo jer su smanjeni državni prihodi. Već oko 1729. potiče se proizvodnja jedara i konopa za brodove, također, bila je niska carina za uvoz strojeva. Dubrovačka Republika je 1745. donijela norme o pomorstvu, odnosno *Pravilnik o plovidbi*. Glavna načela iz tih odredbi nastala su iz razdoblja od 1745. do 1750. Jedna od najistaknutijih odredbi je “patent nacionalne zastave” može se dodijeliti podaniku Dubrovačke Republike i to koji dokaže vlasništvo broda, te na temelju toga se ukida mogućnost da patent dobije i stranac. Također, brod mora biti kupljen vlastitim novcem, sudionici na brodu moraju biti podanici Dubrovačke Republike, ujedno i posada.⁴⁸ U razdoblju od 1744. do 1761. godine došlo je do napredaka u pomorskom životu dubrovačke države, a usporedno s tim dolazi i opći i kulturni napredak.⁴⁹ Za drugu polovicu 18. stoljeća bitno je naglasiti nastavljanje uspješnog razvitka pomorstva. Dio gospodarskih snaga koji je bio raspoloživ usmjeren je prema pomorstvu i pomorsko-trgovačkom poslovanju. Pred kraj razdoblja dubrovačka mornarica je brojila oko 270 brodova velike obalne i duge plovidbe, uz 80 brodova male obalne plovidbe. U razdoblju potkraj stoljeća dubrovačko poslovanje se proširuje i na tržišta koja se nalaze na prekontinentalnim područjima. Mjere pomorske politike u drugoj polovici 18. stoljeća usmjerene su na korektno poslovanje, kontrolu djelatnosti, suvlasništvo kapetana broda te o posadi broda.⁵⁰ Dakle, Dubrovčani su oko 1740. godine, kada su bili najveći naponi, počeli podizati svoju trgovačku mornaricu koja je u 17. stoljeću opala. Nепrestano su radili na povećanju mornarice sve do kraja svoje samostalnosti 1806. godine.⁵¹ Obnova trgovačke mornarice i oživljavanje pomorsko-trgovačkih poslova po Mediteranu i van njega, doprinijeli su povećanju broja generalnih konzulata, vicekonzulata i konzularnih agencija, tako je Dubrovačka Republika u drugoj polovici 18. stoljeća i u početku 19. stoljeća imala konzularno-diplomatska predstavništva u više od 85 mjesta, ujedno i gradova.⁵²

⁴⁸ Bernard Stulli, *Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u prvoj polovici 18. stoljeća*. Zagreb: Konzor (2001), str 95.

⁴⁹ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 56.

⁵⁰ Bernard Stulli, *Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u drugoj polovici 18. stoljeća*. Zagreb: Konzor (2001), str 108. – 110.

⁵¹ Ivo Rusko, *Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke Republike početkom 19. stoljeća*. Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku (1952), str 212.

⁵² Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 58.

POMORSTVO I BRODARSTVO

Specifičnost gospodarsko-društvenog uređenja dubrovačkog društva počivala je na prirodnim prilikama i uvjetima, na materijalnim osnovama unutarnjeg uređenja, na zakonitostima općih društvenih kretanja i vanjskog razvitka. Sve navedeno je određivalo i modificiralo oblike, vrste i načine proizvodnih odnosa, ponajviše djelujući na razvoj Dubrovnika i aktivnosti Dubrovčana. Te prilike upućivale su na pomorstvo u širem smislu, brodarstvo, međunarodnu pomorsku trgovinu i brodarenje, jadransku pomorsku trgovinu, brodogradnju, tranzit kopnene trgovine koji ovisi o pomorstvu i brodarstvu te lokalno putničko-teretno brodarenje bez kojega bi život dubrovačkog priobalnog i otočnog kraja bio nezamisliv. Pomorstvo i brodarstvo zajedno su nastali, rasli te padali, ali uz pomorstvo i brodarstvo, također je zajedno s njima nastala, rasla i pala moć Dubrovačke Republike.⁵³ U drugoj polovici 18. stoljeća, pred samu propast Dubrovačke Republike, Dubrovačko pomorstvo se znatno podignulo. Iako su pomorci imali jaku volju da ojačaju svoju mornaricu, ona više nije imala uvjete za razvoj i uspon, kao nekada.⁵⁴ Najslabije razdoblje pomorstva u Dubrovačkoj Republici bilo je od šezdesetih godina 17. stoljeća do četvrtog desetljeća 18. stoljeća kada su dubrovački brodovi zbog vrlo slabe gospodarske djelatnosti bili u raspremi.⁵⁵ Broj mornara i kormilara u Dubrovačkoj Republici iznosi u 18. stoljeću oko 1100, uzimajući u obzir samo brodove koji su plovili izvan Jadrana. Napuštanje radne snage se znatno osjetilo, prvenstveno zbog jako sporog razvitka, ujedno i zbog pomame oko iskorištavanja boljih uvjeta zarade brodovlasnika i kapetana.⁵⁶ U 18. stoljeću najvažnija stavka državnih prihoda bila je ona od ubiranja poreza iz pomorstva, brodarstva i pomorske trgovine. Tako je dubrovačka vlada željela što više ojačati pomorsko gospodarstvo, a ponajviše izvanjadransku (dugu) plovidbu koja je donosila najviše prihoda.⁵⁷ Kako se dubrovačka vlada trudila da ponovno oživi pomorsku trgovinu, na taj način je pospjela kopnenu i tranzitnu trgovinu.⁵⁸ Francuska i Engleska vlada su uvele rigorozne odredbe, no bez obzira na to dubrovački su brodovi nastavili prevoziti teret. Prijevozi su bili znatno poskupjeli, ali je i rizik bio velik. Usprkos tom riziku ostvarivali su se veliki dobitci. Veći broj Dubrovčana se obogatio na način da su prevozili žito u mediteranske luke. Francuzi

⁵³ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 9.

⁵⁴ Josip Luetić, *Pomorac i diplomat Ivan Kaznačić, S osvrtnom na dubrovačko pomorstvo 18. i poč. 19. st.* Dubrovnik (1954), str 5.

⁵⁵ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 55.

⁵⁶ Bernard Stulli, *Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u prvoj polovici 18. stoljeća*. Zagreb: Konzor (2001), str 105.

⁵⁷ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 56.

⁵⁸ Vinko Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808*. Zagreb: Fortuna (2019), str 132.

i gusari su plijenili dubrovačke brodove, što je uzrokovalo intervencije od strane vlade.⁵⁹ Radi zaštite od gusara bili su naoružani i trgovački brodovi koji su plovili pod dubrovačkom zastavom.⁶⁰ Prema podacima broj zaposlenog osoblja na trgovačkim brodovima izvanjadranske plovidbe Dubrovačke Republike bio je oko 2200, možda čak i više. Brodovlasnika je bilo oko 400. No, kada bi se u to uračunala i druga zanimanja vezana uz pomorstvo, broj zaposlenih u pomorstvu iznosio bi vrtoglavih 25 000 stanovnika Republike.⁶¹ Dubrovački trgovački jedrenjaci najviše poslova su obavljali u slobodnoj plovidbi između mnogih luka Levanta i zapadnoeuropskih država.⁶² Također, zbog tako jako razvijenog pomorstva i brodarenja bio je potrebno da se osnuje pomorsko osiguranje. Tako u Dubrovniku toga doba djeluje nekolicina osiguravajućih društava. Osiguravajuća društva su bila čvrst oslonac i pouzdano jamstvo za bolje i uspješnije obavljanje poslova trgovačke mornarice.⁶³ Pomorci koji su dolazili iz krajeva Istre i Hrvatskog primorja te sami Dubrovčani su jedni u drugih kupovali i unajmljivali brodove. Na taj način su se obostrano zapošljavali kao članovi brodskih posada te se oslanjaju na dubrovačka osiguravajuća društva.⁶⁴ Dubrovačka trgovačka flota imala je jednu znamenitost, a to je da je plovila pod insignijama. Dubrovačka insignija bila je bijela zastava s likom Svetog Vlaha, a nekada se znala koristiti i sporedna s natpisom “Libertas”.⁶⁵ Dakle, dok su drugi narodi bili zaokupljeni ratovanjem, Dubrovačka Republika koja je bila neutralna, mogla je slobodno trgovati i ploviti sve do francuske okupacije.⁶⁶ Pomorski poduzetnici iz Dubrovnika imali su veliki ugled posvuda, čak i u Veneciji. Velika razvikanost o Dubrovačkoj Republici u cijelom pomorskom svijetu bila je dvosjekli mač, jer je potražnja bila kratkotrajna. A kako su Dubrovčani pozamašan dio svog kapitala uložili u brodove i obnovu grada, nakon pada gospodarstva i propasti Republike, zajedno s Republikom propast će i dubrovačko brodarstvo te pomorstvo.⁶⁷

⁵⁹ Vinko Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808.* Zagreb: Fortuna (2019), str 280.

⁶⁰ Ilija Mitić, *Dubrovačka država u međunarodnoj zajednici.* Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (2004), str 84.

⁶¹ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike.* Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 57.

⁶² Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike.* Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 59.

⁶³ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike.* Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 60.

⁶⁴ Vinko Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808.* Zagreb: Fortuna (2019), str 220.

⁶⁵ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike.* Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 62.

⁶⁶ Ivo Rusko, *Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke Republike početkom 19. stoljeća.* Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku (1952), str 211.

⁶⁷ Josip Luetić, *Brodari i pomorci Dubrovačke Republike.* Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1997), str 63.

Robni tokovi koji su dolazili iz zaleđa u Dubrovnik, odnosno koji su bili namijenjeni tranzitu kroz dubrovačku luku, većinski su odlazili na suprotnu stranu jadranske obale, u talijanske luke. Primjer takvog tranzita je prijevoz srebra koji se kretao Jadranom u Anconu ili u Veneciju, pa sve do Španjolske ili Francuske. Unutar Jadrana to je poticalo dubrovačko brodarstvo i pomorsku trgovinu brodovima manje nosivosti. Takvi brodovi manje nosivosti postali su atraktivni i u prijevoznim poslovima između dubrovačke luke i ostalih jadranskih luka. Može se reći da je pomorska trgovina bila u procvatu usprkos agresiji od strane Mlečana jer Mleci tada još uvijek u potpunosti nisu mogli nametnuti svoju pomorsko-trgovačku politiku na Jadranu u svoju korist.⁶⁸ Brodarstvo nije bila jedna od gospodarskih djelatnosti koja je mogla ponuditi dugoročni razvitak i društvenu stabilnost. Ratni rizik i obustava plovidbe iziskivali su velike troškove. U nestalnim političkim okolnostima, opcija neutralnosti, sve je manje osiguravala uspjeh pomorskih podviga.⁶⁹ U drugoj polovici 18. stoljeća razvija se trgovačka flota pod dubrovačkom zastavom. Doduše, nije ni približno bila jaka kao u 16. stoljeću, ali dubrovačka se zastava vijorila po Sredozemnom moru.⁷⁰ Zahvaljujući brodarima u državni proračun je pritrjecala godišnja taksa. Ta taksa bila je promjenljiva i ujedno ovisna o poslovanju i kapacitetu broda.⁷¹

Brođovi koje je posjedovala dubrovačka mornarica u vrijeme prvog uspona su mljetska gondula, barka, koka, karaka (također se koristio i naziv karakun), argosy, galijun, nava, marsilijana, berton, a tokom drugog uspona prevladavali su grip, fregata, ormanica, fregaton, šajka, pinka, šionica, patač, urka, tartana, filjuga, pulaka, brik i trabakula. “Neve” i “karake” poznati dubrovački brođovi, bili su česta inspiracija umjetnicima dubrovačke slikarske škole u 16. stoljeću. Motivi koji su bili neizbježna tema dubrovačke književnosti, poput mora, “korablje” i “plavi”, mogu se uvidjeti u pjesničkom djelu M. Vetranovića. U svojoj pjesmi *Galijun*, Vetranović se diči dubrovačkom trgovačkom mornaricom.⁷² Prema pohvalama Vetranovića dubrovačka mornarica je “kraljica od svijeh plavih i svijeh drijeva, što po slanoj vodi pliva”.⁷³ Naoružani dubrovački brođovi služili su dubrovačkoj vladi za prijevoz uglednih

⁶⁸ Bernard Stulli, Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u 15. i 16. stoljeću. Zagreb: Konzor (2001), str 20.

⁶⁹ Stjepan Čosić, Dubrovnik nakon pada Republike. Dubrovnik: zavod za povijesne znanosti HAZU (1999), str 24.

⁷⁰ Josip Luetić, Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 72.

⁷¹ Stjepan Čosić, Dubrovnik nakon pada Republike. Dubrovnik: zavod za povijesne znanosti HAZU (1999), str 23.

⁷² Bernard Stulli, Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u 16. stoljeću. Zagreb: Konzor (2001), str 40.

⁷³ Bernard Stulli, Studije iz povijesti Dubrovnika, Dubrovačka Republika u 15. i 16. stoljeću. Zagreb: Konzor (2001), str 24.

osoba i pošte.⁷⁴ Pogledom na dubrovačku povijest pomorstva može se zaključiti da je kroz svoju povijest posjedovala više vrsta brodova.

Mljetska gondula predstavljala je brod namijenjen za lokalnu, ali sigurnu plovidbu. Gondula je bila nalik na lađu, drugim riječima jako mali brod. Održala se u upotrebi od 13. stoljeća, pa sve do druge polovice 18. stoljeća. Također, na temelju samog naziva, pretpostavlja se da su Mlečani bili ti koji su dali ideju Dubrovčanima u izgradnji ovoga broda.⁷⁵

Karaka ili karakun je tip jedrenjaka koji je građen na dubrovačkom brodogradilištu u razdoblju od 15. stoljeća do početka 18. stoljeća. Pripada najvećim trgovačkim brodovima na svijetu u to doba. Karake su obično imale tri jarbola.⁷⁶

Argosy je zapravo dubrovačka karaka, ali Englezi su karaku nazvali argosy (poslije isti naziv nosi i galijun). Naziv je došao iz romanskog imena Dubrovnika, odnosno Ragusa. Argosy je bio veliki trgovački jedrenjak posebne građe.⁷⁷

Galijun kao najčuvaniji dubrovački jedrenjak u 16. stoljeću. Njegovom izgradnjom proslavili su se dubrovački brodograditelji. Navodno su Dubrovčani bili najbolji u izgradnji velikih brodova, a specifično galijuna. Sastojao se od tri jarbola prednji, glavni i krmni. U razdoblju 16. i 17. stoljeća bio je pojam za tip trgovačkog naoružanog broda.⁷⁸

Nava, najsigurniji tip jedrenjaka kojim su se obavljali pomorsko-trgovački poslovi.⁷⁹ Prema P. Panteru nave su bile najveći i najcjenjeniji brodovi.⁸⁰

Filjuga je najznačajniji ratni brod Dubrovačke Republike u razdoblju druge polovice 17. stoljeća, pa do 19. stoljeća. Filjuga je bila jako brz brod zbog svoje vitke linije. Nije bila namijenjena samo za prijevoz tereta, nego i za ribarenje, lov, pa čak kao i pomoćni ratni brod.⁸¹

⁷⁴ Ilija Mitić, Dubrovačka država u međunarodnoj zajednici. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (2004), str 84.

⁷⁵ Josip Luetić, Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 191.

⁷⁶ Josip Luetić, Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 199.

⁷⁷ Josip Luetić, Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 216.

⁷⁸ Josip Luetić, Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 224.

⁷⁹ Josip Luetić, Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 227.

⁸⁰ Josip Luetić, Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 229.

⁸¹ Josip Luetić, Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 280.

Pulaka je brod duguljasto-ovalnog oblika. Mogla je imati ili dva ili tri jarbola. Pulaka je kao svoj pogon mogla upotrebljavati i vesla, no bila je tipičan mediteranski tip jedrenjaka.⁸²

ZAKLJUČAK

Možemo zaključiti kako je pomorstvo zaista najvažnija djelatnost za Dubrovačku Republiku. Putem mora Dubrovnik je ostvarivao pomorsko-trgovačke veze sa drugim gradovima koje su doprinijele velikom bogatstvu samom gradu. Zahvaljujući pomorstvu odvijala se pomorska trgovina sa Sredozemljem i šire. Mora se spomenuti i jako dobro učene pomorce koji su izlazili na kraj sa svim nedaćama i jako dobro izgrađene brodove. Kada bi se pogledalo na ukupno dubrovačko stanovništvo i djelatnosti kojima su se bavili, mogli bi vidjeti da su u većini slučajeva prevladavale djelatnosti vezane uz pomorstvo. Tako da možemo reći da se gotovo svo stanovništvo bavilo poslovima koji su bili povezani uz najznačajniju djelatnost u Dubrovačkoj Republici, a to je pomorstvo. Zaključujemo da je razdoblje od 16. stoljeća do 18. stoljeća bilo zaista burno. Uvjerili smo se kako se Dubrovačka Republika nakon potresa uspjela oporaviti. No, ta obnova jako je sporo napredovala. Treba spomenuti brodogradilišta, specifično ono gradilište u Gružu na kojem su nastajali najznačajniji dubrovački brodovi i jedrenjaci poput karaka i galijuna. Mnogi su Dubrovčane smatrali vrsnima u gradnji brodova. Gruško brodogradilište nije bilo jedino, bilo ih je još na Elafitskim otocima. Pred sam kraj Dubrovačke Republike pomorstvo se znatno podignulo. Dubrovački pomorci su imali veliku želju i volju da ojačaju svoju mornaricu, ali to nije bilo moguće jer ona više nije imala prostora, a ni snage za daljnji razvoj i uspon.

Dakle, razlike između dva uspona su znatno vidljive. Broj brodova koje je posjedovala dubrovačka mornarica u 16. stoljeću iznosio je od 130 brodova do 170 brodova nosivosti između 15000 kara i 36000 kara. U 17. stoljeću zatičemo strahovite brojke od 5 do 28 brodova nosivosti od 50 kara do 200 kara. Prosječan broj brodova u 18. stoljeću varira između 270 brodova i 350 brodova ukupne nosivosti oko 25000 kara. Na temelju ovih podataka možemo zaključiti da je dubrovačka mornarica postigla značajan i zavidan uspon. Također, u 18. stoljeću nastao je *Pravilnik o plovidbi* koji je u pomorstvo uveo razne odredbe.

⁸² Josip Luetić, *Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke*. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske (1984), str 288.

POPIS LITERATURE

1. Andrić, Aleksandar. (1953) Pomorstvo kroz vjekove, Od splavi do atomske podmornice. Zagreb: Matica hrvatska.
2. Čučić, Vesna. (2003) Posljednja kriza Dubrovačke Republike. Zagreb - Dubrovnik: Matica hrvatska Dubrovnik.
3. Ćosić, Stjepan. (1999.) Dubrovnik nakon pada Republike. Dubrovnik: zavod za povijesne znanosti HAZU.
4. Foretić, Vinko. (2019) Povijest Dubrovnika do 1808, Od 1526. do 1808. Zagreb: Fortuna.
5. Fusko, Paladije. (1990) Opis obale ilirika. Zagreb: Latina et greca.
6. Luetić, Josip. (1954) Pomorac i diplomat Ivan Kaznačić, S osvrtom na dubrovačko pomorstvo 18. i poč. 19. st. Dubrovnik.
7. Luetić, Josip. (1984) Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske.
8. Luetić, Josip. (1997) Brodari i pomorci Dubrovačke Republike. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske.
9. Mitić, Ilija. (2004) Dubrovačka država u međunarodnoj zajednici. Zagreb: Nakladni zavod Matice hrvatske.
10. Ničetić, Antun. (1996) Povijest dubrovačke luke. Zagreb.
11. Poparić, Bare. (1932) Pregled povijesti pomorstva, Od najstarijih vremena do izuma parobroda. Zagreb: Matica Hrvatska.
12. Rusko, Ivo. (1952) Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke Republike početkom 19. stoljeća. Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku.
13. Stulli, Bernard. (2001) Studije iz povijesti Dubrovnika. Zagreb: Konzor.
14. Vekarić, Stjepan. (1997) Naši jedrenjaci. Split: Književni krug.