

Pomorski Dubrovnik 1918. - 1941.

Dujmić, Daniel

Doctoral thesis / Disertacija

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zadar / Sveučilište u Zadru**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:162:769596>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-12**



Sveučilište u Zadru
Universitas Studiorum
Jadertina | 1396 | 2002 |

Repository / Repozitorij:

[University of Zadar Institutional Repository](#)

SVEUČILIŠTE U ZADRU

POSLIJEDIPLOMSKI SVEUČILIŠNI STUDIJ
JADRAN - POVEZNICA MEĐU KONTINENTIMA



Daniel Dujmić

POMORSKI DUBROVNIK 1918. – 1941.

Doktorski rad

Zadar, 2022.

SVEUČILIŠTE U ZADRU
POSLIJEDIPLOMSKI SVEUČILIŠNI STUDIJ
JADRAN - POVEZNICA MEĐU KONTINENTIMA

Daniel Dujmić

POMORSKI DUBROVNIK 1918. – 1941.

Doktorski rad

Mentorica

izv. prof. dr. sc. Marija Benić Penava

Komentor

prof. dr. sc. Mithad Kozličić

Zadar, 2022.

SVEUČILIŠTE U ZADRU

TEMELJNA DOKUMENTACIJSKA KARTICA

I. Autor i studij

Ime i prezime: Daniel Dujmić

Naziv studijskog programa: Poslijediplomski sveučilišni studij Jadran – poveznica među kontinentima

Mentorica: izv. prof. dr. sc. Marija Benić Penava

Komentor: prof. dr. sc. Mithad Kozličić

Datum obrane: 20. lipnja 2022.

Znanstveno područje i polje u kojem je postignut doktorat znanosti: humanističke znanosti, povijest

II. Doktorski rad

Naslov: Pomorski Dubrovnik 1918. – 1941.

UDK oznaka: 94(497.5Dubrovnik): 656.61“1918/1941“

Broj stranica: 359

Broj slika/grafičkih prikaza/tablica: 18/17/24

Broj bilježaka: 1302

Broj korištenih bibliografskih jedinica i izvora: 243

Broj priloga: 1

Jezik rada: hrvatski

III. Stručna povjerenstva

Stručno povjerenstvo za ocjenu doktorskog rada:

1. izv. prof. dr. sc. Mateo Bratanić, predsjednik
2. izv. prof. dr. sc. Ante Bralić, član
3. doc. dr. sc. Marinko Marić, član

Stručno povjerenstvo za obranu doktorskog rada:

1. izv. prof. dr. sc. Mateo Bratanić, predsjednik
2. izv. prof. dr. sc. Ante Bralić, član
3. doc. dr. sc. Marinko Marić, član

UNIVERSITY OF ZADAR
BASIC DOCUMENTATION CARD

I. Author and study

Name and surname: Daniel Dujmić

Name of the study programme: Postgraduate doctoral study Adriatic – a Link between
Continents

Mentor: Associate Professor Marija Benić Penava, PhD

Co-mentor: Professor Mithad Kozličić, PhD

Date of the defence: 20. June 2022.

Scientific area and field in which the PhD is obtained: Humanities, History

II. Doctoral dissertation

Title: Maritime Dubrovnik 1918. – 1941.

UDC mark: 94(497.5Dubrovnik): 656.61“1918/1941“

Number of pages: 359

Number of pictures/graphical representations/tables: 18/17/24

Number of notes: 1302

Number of used bibliographic units and sources: 243

Number of appendices: 1

Language of the doctoral dissertation: Croatian

III. Expert committees

Expert committee for the evaluation of the doctoral dissertation:

1. Associate Professor Mateo Bratanić, PhD, chair
2. Associate Professor Ante Bralić, PhD, member
3. Assistant Professor Marinko Marić, PhD, member

Expert committee for the defence of the doctoral dissertation:

1. Associate Professor Mateo Bratanić, PhD, chair
2. Associate Professor Ante Bralić, PhD, member
3. Assistant Professor Marinko Marić, PhD, member



Izjava o akademskoj čestitosti

Ja, **Daniel Dujmić**, ovime izjavljujem da je moj **doktorski** rad pod naslovom **Pomorski Dubrovnik 1918. – 1941.** rezultat mojega vlastitog rada, da se temelji na mojim istraživanjima te da se oslanja na izvore i radove navedene u bilješkama i popisu literature. Ni jedan dio mojega rada nije napisan na nedopušten način, odnosno nije prepisan iz necitiranih radova i ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem da ni jedan dio ovoga rada nije iskorišten u kojem drugom radu pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj, obrazovnoj ili inoj ustanovi.

Sadržaj mojega rada u potpunosti odgovara sadržaju obranjenoga i nakon obrane uređenoga rada.

Zadar, 20. lipanj 2022.

Sadržaj:

Predgovor	III
1. Uvod.....	1
2. Opće prilike u gospodarstvu monarhističke Jugoslavije	6
3. Pomorstvo monarhističke Jugoslavije.....	17
4. Dubrovačka luka Gruž	32
4.1. Pomorska uprava i objekti sigurnosti plovidbe na dubrovačkom području	33
4.2. Prometna povezanost luke Gruž sa zaleđem	37
4.3. Razvoj luke Gruž.....	43
4.4. Promet luke Gruž	58
4.5. Kružna putovanja u Dubrovniku.....	63
5. Dubrovačka pomorska poduzeća	71
5.1. Dubrovačka parobrodaska plovidba (Dubrovačka plovidba).....	72
5.1.1. Poslovanje Dubrovačke parobrodaska plovidbe prije fuzije	73
5.1.2. Poslovanje Dubrovačke parobrodaska plovidbe nakon fuzije	80
5.2. Slobodna plovidba Ivo Račić i drugovi (Atlantska plovidba Ivo Račić)	111
5.3. Jugoslavensko-amerikanska plovidba	125
5.4. Jugoslavenski Lloyd	134
5.5. Obalna paroplovidba d.s.o.j.	156
5.6. Prvo dalmatinsko trgovačko društvo – parobrodarski odjel.....	165
5.7. Slobodna plovidba brodarska zajednica s.o.j.	177
5.8. Plovidba Rad.....	180
5.9. Jugolevant parobrodarsko društvo s.o.j. u Dubrovniku.....	183
5.10. Pomorsko društvo s.o.j.	187
5.11. Alcesu parobrodsko društvo s.o.j.	188
5.12. Ostala pomorska poduzeća i pojedinci vlasnici brodova	191
6. Gospodarske djelatnosti povezane s dubrovačkim pomorstvom	199
6.1. Bankarstvo	199
6.1.1. Dubrovačka trgovačka banka	201
6.1.2. Dubrovačka veresijska banka	205
6.1.3. Pomorska banka.....	212

6.2. Hotelijerstvo.....	217
6.3. Gospodarski subjekti različitih djelatnosti povezani s dubrovačkim pomorstvom...	224
6.3.1. Prvo dalmatinsko trgovačko društvo s.o.j.	225
6.3.2. Bistrina d.s.o.j.....	234
6.3.3. Dubravka d.s.o.j.....	238
6.3.4. Povlašteno hrvatsko industrijsko trgovačko d.d. (POHIT).....	241
7. Pomorsko obrazovanje	244
7.1. Općenito o pomorskom obrazovanju u međuratnom razdoblju.....	245
7.2. Dubrovačka pomorska škola „Nautika“	250
7.2.1. Rad dubrovačke pomorske škole u međuratnom razdoblju	256
7.2.2. Nastavnici i ravnatelji dubrovačke pomorske škole u međuratnom razdoblju ...	271
7.3. Pomorska vojna akademija u Dubrovniku.....	278
7.4. Školski brodovi	292
7.4.1. Školski brod pomorskih škola u Bakru, Dubrovniku i Kotoru <i>Vila Velebita</i>	293
7.4.2. Školski brod ratne mornarice <i>Sitnica</i>	298
7.4.3. Školski brod ratne mornarice <i>Dalmacija</i>	301
7.4.4. Školski brod ratne mornarice <i>Jadran</i>	304
8. Zaključak	310
Izvori i literatura	318
Sažetak	335
Summary	336
Slikovni prilozi	337
Popis tablica, grafikona i slikovnih priloga.....	350
Životopis autora	354

Predgovor

Odluka o izboru i formiranju teme doktorskog rada *Pomorski Dubrovnik 1918. - 1941.* nastala je u sklopu pohađanja poslijediplomskog doktorskog studija *Jadran – poveznica među kontinentima* na Sveučilištu u Zadru. Primarni razlog za odabir navedene teme bilo je osobno zanimanje za suvremenu povijest i dubrovačko pomorstvo tijekom 20. stoljeća iz perspektive nekadašnjeg pomorca i djelatnika jednog od dubrovačkih pomorskih poduzeća. U sklopu tih interesa pojavila se ideja o mogućem istraživanju dubrovačkog pomorstva i njegova utjecaja na dubrovačko gospodarstvo u razdoblju između dva svjetska rata.

Spomenuti segment dubrovačke povijesti nije dovoljno istražen ni objedinjen u kontekstu povezanosti s ostalim gospodarskim djelatnostima dubrovačkog područja. Naime, do sada objavljeni radovi daju uglavnom općenite prikaze pojedinih komponenti dubrovačkog pomorstva tijekom međuratnog razdoblja.

Tijekom istraživanja za potrebe pisanja rada korišteni su brojni izvori kao i opsežna literatura, te se zahvaljujem djelatnicima svih ustanova koje su mi omogućile istraživanje na temelju kojega je rad nastao. Spomenuti djelatnici su mi ne samo omogućili pristup izvorima i literaturi već i nesebično izašli u susret tijekom istraživanja upućujući na određene izvore.

Ovom prilikom želim izraziti zahvalnost mentorici, izv. prof. dr. sc. Mariji Benić Penava kao i komentoru, nedavno preminulom, prof. dr. sc. Mithadu Kozličiću, koji su mi svojim idejama, pitanjima, sugestijama i višegodišnjom podrškom pomogli tijekom studija kao i pri izradi rada.

Na kraju zahvaljujem svojoj supruzi Mireli na neizmjernom strpljenju i podršci pruženoj tijekom pisanja doktorskog rada.

1. Uvod

Pomorstvo¹ je u prošlosti imalo važnu ulogu u gospodarskom razvoju Dubrovnika. Dubrovačka Republika (1358. - 1808.) bila je, s obzirom na veličinu teritorija, ekonomski iznimno prosperitetna država koja je svoje gospodarstvo temeljila na pomorstvu i trgovini. Međutim, pomorska orijentacija Dubrovnika nastavljena je i u godinama nakon pada Republike, osobito u drugoj polovici 19. stoljeća. Razvoj dubrovačkog pomorstva nastavlja se i u razdoblju između dva svjetska rata i to unutar Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije.²

Naime, nakon Prvog svjetskog rata Dubrovnik se našao u sastavu novoosnovane Kraljevine SHS, države koja nije bila pomorski orijentirana, pa je pomorstvo u monarhističkoj Jugoslaviji tijekom cijelog međuratnog razdoblja bilo marginalizirano. Međutim, pomorske djelatnosti, prije svega brodarstvo, i dalje su dominirale nad drugim djelatnostima u gospodarskoj strukturi Dubrovnika. Tako je pomorstvo uz turizam postalo temelj gospodarskog razvoja Dubrovnika u 20. stoljeću. Pomorski Dubrovnik uspješno se usmjerio na turizam i postao najpoznatija hrvatska turistička destinacija u 21. stoljeću. Usmjerenost pomorskog Dubrovnika na turizam očitovala se na više razina, od dolazaka brodova na kružnim putovanjima u Dubrovnik pa sve do ulaganja pomorskog kapitala u hotelijerstvo.

Dubrovačkim pomorstvom tijekom različitih povijesnih razdoblja, a prije svega tijekom razdoblja Dubrovačke Republike, bavili su se brojni autori. Međutim, interes za istraživanjem gospodarske (a time i pomorske) povijesti Dubrovnika 20. stoljeća bitno je manji. Stoga se pomorstvom Dubrovnika u razdoblju između dva svjetska rata bavila svega nekolicina autora. Uz radove Ive Perića iz područja pomorstva i gospodarske povijesti Dubrovnika, jedan doktorski rad obradio je život i djelovanje dubrovačkog brodovlasnika Federika Glavića. Premda postoje brojni članci o pojedinim segmentima iz područja povijesti dubrovačkog pomorstva, sustavna povijesna sinteza pomorskog Dubrovnika za razdoblje između dva svjetska rata izostaje.

Prostorno određenje rada odnosi se na područje gradske općine Dubrovnik koja je bila dio Kotara Dubrovnik. Kotar Dubrovnik je osim općine Dubrovnik uključivao i općine Cavtat, Janjina, Kuna, Lopud, Mljet, Orebić, Slano, Ston, Šipan, Trpanj i Zaton. Tijekom

¹ Pomorstvo po svojoj široj definiciji obuhvaća širok spektar djelatnosti (privrednih i neprivrednih), vještina i društvenih odnosa koji su u izravnoj ili neizravnoj vezi s morem. Tako primjerice pomorske privredne djelatnosti uključuju brodarstvo, brodogradnju, turizam i sl., dok neprivredne djelatnosti uključuju ustroj ratne mornarice, pomorsko školstvo, tijela pomorske uprave i sigurnosti plovidbe itd.

² U radu će se koristiti još i izraz monarhistička Jugoslavija.

međuratnog razdoblja granice područja Kotara Dubrovnik bile su promjenjive zbog čestih administrativnih promjena. Dubrovnik je tako u sastavu monarhističke Jugoslavije bio isprva u sastavu Dubrovačke oblasti, a od 1929. godine postaje dijelom Zetske banovine, da bi pred sam početak Drugog svjetskog rata, 1939. godine, ušao u sastav Banovine Hrvatske. Gledajući s aspekta pomorske uprave, područje gradske općine Dubrovnik bilo je dijelom Pomorskog okruga Dubrovnik u nadležnosti Lučke kapetanije 1. reda Dubrovnik I i Lučke kapetanije 2. reda Dubrovnik II.³

Na početku izrade doktorskog rada tijekom faze istraživanja pronađeni su, zatim prikupljeni te naposljetku i pregledani svi dostupni izvori: arhivsko gradivo, literatura, tisak i internetske stranice. Tijekom istraživanja i tijekom kasnije izrade doktorskog rada primijenjene su opće znanstvene metode kao što su: metode analize i sinteze, indukcije i dedukcije, apstrakcije i konkretizacije, deskripcije, kompilacije i komparacije. Ujedno je kod obrade statističkih podataka primijenjena i statistička metoda.

Rad ima cilj znanstvenom metodologijom, na temelju arhivskog gradiva i relevantne literature analizirati te sintetizirati prinos pomorstva gospodarskoj strukturi Dubrovnika tijekom razdoblja između dva svjetska rata. Posebno je istraženo poslovanje dubrovačkih pomorskih društava i njihov utjecaj na oblikovanje gospodarstva Dubrovnika u navedenom razdoblju. Pri tome je potvrđena temeljna radna hipoteza da je dubrovačko pomorstvo odigralo značajnu ulogu u razvoju Dubrovnika te je ujedno bilo pokretač dubrovačkog gospodarstva. Potvrđene su i pomoćne hipoteze: (1) U okviru tercijarnih djelatnosti ostvarena je snažna povezanost pomorstva, turizma i bankarstva; (2) Političke strukture značajno su utjecale na ostvarenja u dubrovačkom pomorstvu odnosno gospodarstvu; (3) Sustav školovanja pomoraca bio je jedna od temeljnih pretpostavki razvoja pomorskih djelatnosti.

Neke već objavljene, ali tijekom povijesti zanemarene činjenice ponovo su aktualizirane te sagledane u suvremenom kontekstu. Tako je detaljnije istraživanje povezanosti dubrovačkog pomorstva s lukama Sredozemlja otvorilo mogućnost međunarodne suradnje sa znanstvenicima u inozemstvu koji se bave sličnim istraživanjima iz povijesti pomorstva na eventualnim budućim projektima.⁴

³ Od 1. prosinca 1938. godine na dubrovačkom području postojala je samo Lučka kapetanija 1. reda Dubrovnik.

⁴ Riječ je o izv. prof. dr. sc. Kobi Cohen Hattabu sa izraelskog sveučilišta Bar-Ilan autoru knjige *Zionism's Maritime Revolution: The Yishuv's Hold on the Land of Israel's Sea and Shores 1917-1948*, koji je autoru ukazao na neke činjenice o povijesnoj posjeti dubrovačkog parobroda *Četvrti* izraelskoj luci Tel Aviv. (opisanoj u potpoglavlju 5.6. Prvo dalmatinsko trgovačko društvo – parobrodarski odjel).

U izradi rada kao polazište za analizu djelatnosti dubrovačkih pomorskih poduzeća koja su bila nosilac razvoja pomorskog Dubrovnika korišteno je arhivsko gradivo Državnog arhiva u Dubrovniku. Od arhivskog gradiva iz dubrovačkog arhiva korišteni su izvori iz fondova: *Pomorska škola Dubrovnik*, *Trgovačko-obrtnička komora za grad Dubrovnik*, *Kotarski odbor Narodnog vijeća Slovenaca Hrvata i Srba Dubrovnik*, *Prvo dalmatinsko industrijsko društvo d.d. Dubrovnik*, *Obitelj Čingrija*, *Javni bilježnik Melko Stanković i Okružni sud u Dubrovniku*. Također su korišteni i materijali iz fundusa Pomorskog muzeja, Dubrovnik, točnije iz *Zbirke pomorskih i zemljopisnih karata i atlasa*, te *Zbirke fotografija*. Međutim, za detaljnije sagledavanje dubrovačkog pomorstva na razini tadašnje države bilo je potrebno pronaći i analizirati dostupno arhivsko gradivo Arhiva Jugoslavije u Beogradu. Arhivska građa beogradskog Arhiva Jugoslavije korištena u radu potječe iz fondova: *Stojadinović Milan*, *Ministarstvo trgovine i industrije Kraljevine Jugoslavije*, *Centrala industrijskih korporacija u Kraljevini Jugoslaviji*, *Stošović Dobrivoje* i *Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije*. Tijekom izrade rada također je korišteno i arhivsko gradivo iz Hrvatskog državnog arhiva u Zagrebu iz fondova: *Banovina Hrvatska*, *Odjel za obrt industriju i trgovinu* i *Povlašteno hrvatsko industrijsko trgovačko dioničko društvo*.

Značajan izvor podataka je bio i tadašnji tisak. Prije svega dubrovačke novine *Narodna svijest* kao jedine dubrovačke novine koje su izlazile kontinuirano tijekom gotovo cijelog međuratnog razdoblja (od rujna 1919. do ožujka 1941. godine). Primjerci *Narodne Svijesti* korišteni u radu su iz fonda Znanstvene knjižnice Dubrovnik. Kao izvor podataka za događaje u pomorstvu na državnoj i međunarodnoj razini korišten je časopis *Jadranska straža* (od 1923. do 1941. godine) iz fonda Pomorskog muzeja Dubrovnik.

Za izradu statističkih analiza, kao i za izradu grafikona i tablica, korištene su onodobne pomorske statističke publikacije i pomorski godišnjaci iz fondova Pomorskog muzeja Dubrovnik i Znanstvene knjižnice Dubrovnik, dok su statistike turizma iz fonda Centra za turističku dokumentaciju i informaciju Dubrovnik. Slikovni prilozi u obliku fotografija i pomorskih karata su iz fonda Pomorskog muzeja u Dubrovniku koji je odobrio njihovo korištenje u radu.

Doktorski rad sastoji se od šest poglavlja (cjelina). Prvo poglavlje opisuje opće prilike u gospodarstvu monarhističke Jugoslavije. Poglavlje analizira opće prilike koje su vladale u gospodarstvu tadašnje države te ukazuje na opću zanemarenost pomorstva u gospodarskoj politici. Svrha mu je da zajedno sa sljedećim poglavljem *Pomorstvo monarhističke*

Jugoslavije prikaže okvire u kojima je djelovalo dubrovačko pomorstvo tijekom međuratnog razdoblja.

Nastavno na prvo, drugo poglavlje pobliže analizira stanje u pomorstvu monarhističke Jugoslavije tijekom međuratnog razdoblja. Navedeno razdoblje bilo je obilježeno ne samo Velikom gospodarskom krizom (1929. - 1933.) već i globalnom krizom u pomorstvu koja je započela svega nekoliko godina nakon završetka Prvog svjetskog rata. Poglavlje stoga prikazuje i prilike u pomorstvu na globalnoj razini koje su utjecale na pomorstvo tadašnje države, a time ujedno i na dubrovačko pomorstvo.

U poglavlju *Dubrovačka luka Gruž* analiziraju se lučke djelatnosti Dubrovnika tijekom međuratnog razdoblja. Iako je Dubrovnik tijekom međuratnog razdoblja bio grad s dvije luke (gradskom lukom i gruškom lukom), pomorske, odnosno lučke djelatnosti u radu se analiziraju isključivo u kontekstu dubrovačke luke Gruž. Naime, gruška luka je početkom 20. stoljeća postala glavna luka Dubrovnika, a gradska je luka do međuratnog razdoblja potpuno marginalizirana u smislu pomorskog prometa i lučkih djelatnosti. Ujedno je kroz razvoj gruške luke u usporedbi s važnijim lukama tadašnje države prikazan i odnos tadašnjih vlasti ne samo prema pomorstvu, već i odnos prema Dubrovniku. Prikazan je i utjecaj kružnih putovanja na razvoj kruzing turizma u Dubrovniku koji je u novije vrijeme postao važnim segmentom dubrovačkog turizma.

Nakon lučkih djelatnosti, u poglavlju *Pomorska poduzeća*, u 12 potpoglavlja analizirano je poslovanje dubrovačkih pomorskih poduzeća kao glavnih čimbenika dubrovačkog pomorstva tijekom međuratnog razdoblja. Pri analizi stavljen je naglasak na brodove koji čine osnovu pomorskih poduzeća te je detaljno prikazan životni vijek brodova dubrovačkih pomorskih poduzeća. Djelovanjem i razvojem dubrovačkih pomorskih poduzeća opisana je njihova uloga u pomorstvu tadašnje države, a također i utjecaj na dubrovačko gospodarstvo.

Utjecaj pomorskih poduzeća na dubrovačko gospodarstvo detaljnije je analiziran u poglavlju 6. Povezanost dubrovačkog pomorstva i gospodarstva većim se dijelom odvijala preko banaka koje su bile važna komponenta u poslovanju pomorskih poduzeća osiguravajući kapital potreban za investicije. Prikazana je i povezanost pomorskih poduzeća s drugim granama gospodarstva preko investicija kapitala stečenog u pomorstvu, ali i obratno, preko primjera Prvog dalmatinskog trgovačkog društva.

Posljednje, (7.) poglavlje *Pomorsko obrazovanje* posvećeno je pomorcima kao čimbeniku koji je uz brodove temelj pomorskih aktivnosti. Pomorsko obrazovanje u Dubrovniku analizirano je kroz djelovanje dviju pomorskih škola: dubrovačke pomorske škole („Nautike“) i Pomorske vojne akademije Dubrovnik. Na kraju rada u zaključku su donesene sve spoznaje do kojih se došlo istraživanjem.

Radom se nastojalo prikazati i objasniti jedno razdoblje dubrovačke pomorske povijesti o kojem je relativno malo pisano i istraživano te ga sagledati s gospodarskog aspekta. Istraživanje bi ujedno moglo poslužiti kao osnova za slične projekte kojima bi cilj bio prikazati pomorske aktivnosti ostalih lučkih gradova monarhističke Jugoslavije tijekom međuratnog razdoblja. Tako bi konačni rezultat bio prikaz pomorskih aktivnosti monarhističke Jugoslavije pri čemu bi se pomorstvo stavilo u kontekst tadašnjeg gospodarstva.

2. Opće prilike u gospodarstvu monarhističke Jugoslavije

Glavna obilježja gospodarstva monarhističke Jugoslavije tijekom cijelog međuratnog razdoblja bila su: nedovoljna modernizacija, zlouporaba političke moći, glomazna i neučinkovita administracija te sveprisutna korupcija.⁵ Spomenuti čimbenici su uz nejednak gospodarski razvoj pojedinih krajeva znatno usporavali gospodarski razvoj na razini države što je dovelo do opće gospodarske zaostalosti monarhističke Jugoslavije za razvijenim europskim zemljama.

Razvoj gospodarstva monarhističke Jugoslavije je između dva svjetska rata prolazio kroz nekoliko razdoblja. Prvo razdoblje od samog nastanka nove države pa do početka 1930-ih, odnosno Velike gospodarske krize (1929. - 1933.), obilježila je poslijeratna obnova i rast investicija. Spomenuto razdoblje (od 1918. do 1929./1930. godine) može se podijeliti na dva dijela. Prvi dio (do 1925. godine) obilježavaju inflacijska monetarna politika, relativno visoke cijene agrarnih proizvoda, investicije u industriju, snažan razvoj trgovine i pasivna platna bilanca s inozemstvom. Drugi dio prvog razdoblja (od 1925. godine do Velike gospodarske krize) obilježavaju deflacijska monetarna politika, pad cijena agrarnih proizvoda (uz politiku agrarnog protekcionizma kod inozemnih kupaca) te politika industrijskog protekcionizma. Početak sljedećeg (drugog) razdoblja koje je trajalo od Velike gospodarske krize pa sve do propasti Kraljevine Jugoslavije poklapa se s početkom diktature kralja Aleksandra I. Karađorđevića. Upravo je tijekom spomenutog razdoblja završen prijenos gospodarske moći i koncentracije kapitala iz Zagreba u Beograd odnosno iz Hrvatske u Srbiju. Posljedica toga je stvaranje državno-monopolnog kapitalizma koji traje sve do propasti Kraljevine Jugoslavije.

Političke promjene 1918. godine vezane za raspad Austro-Ugarske Monarhije i stvaranje nove države imale su dalekosežne ekonomske posljedice ne samo za hrvatske prostore, već i za cijelo područje novostvorene države. Prije svega, stvoreno je novo gospodarsko područje po veličini i kvaliteti različito od onoga u čijem se sastavu prethodno

⁵ Zlouporaba političke moći i korupcija bili su jedno od glavnih obilježja Kraljevine SHS/Jugoslavije tijekom cijelog postojanja. Korupcija je bila duboko ukorijenjena u politički sustav jer su temelje korupciji postavili čelnici tadašnje države kralj Aleksandar I. Karađorđević, i Nikola Pašić, a koje je kasnije naslijedio Milan Stojadinović. Sukladno tome, jedan od najpoznatijih sudionika mnogobrojnih korupcijskih afera tijekom međuratnog razdoblja bio je Radomir (Rade) Pašić, sin Nikole Pašića. Više o korupciji i aferama u monarhističkoj Jugoslaviji u: Zvonimir KULUNDŽIĆ, *Politika i korupcija u kraljevskoj Jugoslaviji*, Zagreb, 1968.

nalazilo hrvatsko gospodarstvo. S vremenom se (kako je i prethodno spomenuto) gospodarski sustav iz liberalnog kapitalizma postupno transformirao u monopolni kapitalizam.

Stvaranje nove države je za gospodarski razvijenije zapadne krajeve (kojima je pripadala Hrvatska) i koji su nekada bili u sastavu Austro-Ugarske Monarhije značilo smanjenje veličine tržišta s približno 54 milijuna stanovnika na približno 12 milijuna stanovnika. Za Kraljevinu Srbiju, međutim, to je značilo upravo suprotno, odnosno znatno povećanje tržišta, koje se s približno 2,9 milijuna stanovnika višestruko povećalo. Uz spomenuto smanjenje, novo tržište bilo je i znatno siromašnije. Narodni dohodak novostvorene države iznosio je 3.000 dinara po stanovniku (prema vrijednosti dinara iz 1938. godine) što je bilo znatno manje od narodnog dohotka u austrijskom dijelu Austro-Ugarske Monarhije koji je iznosio 5.200 dinara, a također i od dohotka u mađarskom dijelu Austro-Ugarske Monarhije koji je iznosio 4.400 dinara po stanovniku.⁶

Iako su hrvatski (i slovenski) krajevi bili najnerazvijeniji dijelovi Austro-Ugarske Monarhije, oni su prilikom nastanka Kraljevine SHS bili gospodarski najrazvijeniji dijelovi nove države. Ujedno je Zagreb bio i prvo financijsko središte monarhističke Jugoslavije. Naime, gospodarstva Srbije i Crne Gore bila su devastirana ne samo ratnim zbivanjima tijekom Prvog svjetskog rata već i ratnim zbivanjima (i zaduživanjima) tijekom Balkanskih ratova. Potrebno je spomenuti i da je izdvajanje Rijeke i Zadra kao važnih pomorskih luka iz teritorija (i gospodarskog sustava) Hrvatske dodatno otežalo stanje u gospodarstvu jer se radilo o lučkim gradovima s razvijenom industrijom. S vremenom je koncentracija vlasti i političke moći u Beogradu uzrokovala premještanje gospodarske i financijske moći u Srbiju.

Unatoč svojoj relativnoj razvijenosti u odnosu na gospodarstva Srbije i Crne Gore, i hrvatsko gospodarstvo se također temeljilo na poljoprivrednoj proizvodnji.⁷ Hrvatska poljoprivreda je u godinama neposredno nakon završetka Prvog svjetskog rata, odnosno tijekom prve polovice 1920-ih, uspješno iskoristila povećanu potražnju za poljoprivrednim proizvodima na inozemnim tržištima. Upravo je plasman poljoprivrednih proizvoda na

⁶ Ujedno je i struktura novog tržišta bila različita. Naime, u razdoblju prije Prvog svjetskog rata na domaćem je tržištu (unutar Austro-Ugarske Monarhije) postojala potražnja za poljoprivrednim proizvodima iz Hrvatske, međutim u novoj državi su i ostali (istočni) krajevi proizvodili poljoprivredne proizvode, stoga na „novom“ domaćem (drastično smanjenom) tržištu nije postojala dovoljna potražnja za eventualnim viškovima hrvatske poljoprivrede. Rudolf BIČANIĆ, *Ekonomске promjene u Hrvatskoj izazvane stvaranjem Jugoslavije*, u: *Prilozi za ekonomsku povijest Hrvatske*, ur. Ivo Vinski, Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske, Zagreb, 1967., 84.

⁷ Godine 1921. udio poljoprivrednog stanovništva u ukupnom broju stanovnika Hrvatske iznosio je 72,6%. Vladimir STIPETIĆ, *Dva stoljeća razvoja hrvatskoga gospodarstva: (1820.-2005.)*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2012., 225.

inozemnim tržištima omogućio hrvatskom gospodarstvu relativno brz oporavak od posljedica rata. Unatoč tome izvoz poljoprivrednih proizvoda iz Hrvatske u realnoj se vrijednosti smanjuje za polovicu u odnosu na stanje prije rata. Smanjena vrijednost izvoza ujedno se odrazila i na prihode poljoprivrednika, što je u konačnici znatno umanjilo ukupnu kupovnu moć stanovništva.⁸

Nakon Prvog svjetskog rata mijenjaju se prilike i u hrvatskoj industriji i obrtu. Stvaranjem nove države Hrvatska i Slovenija postaju glavni dobavljači industrijskih proizvoda na domaćem tržištu jer su industrijska postrojenja u istočnim dijelovima zemlje bila ili devastirana ili tehnološki zaostala. Dolazi do snažne ekspanzije hrvatske industrije. Međutim, nakon 1925. godine opće gospodarske prilike u razvijenijim dijelovima zemlje se mijenjaju jer je ekonomska politika vladajućeg režima favorizirala razvoj srpskog gospodarstva koji se poticao na štetu gospodarski razvijenijih dijelova zemlje.⁹

Stanje u gospodarstvu monarhističke Jugoslavije, kao i odnos prema hrvatskom gospodarstvu, prikazuje pregled investicija tijekom međuratnog razdoblja. Naime, prema procjenama, ukupne investicije u proizvodne i neproizvodne gospodarske djelatnosti na području Hrvatske tijekom razdoblja od 1920. do 1940. godine iznosile su približno 23.598.000.000 dinara.¹⁰ Od spomenutog iznosa u proizvodne je djelatnosti investirano 63%, a u neproizvodne 37%. Tako je, unatoč golemoj važnosti poljoprivrede za ukupno gospodarstvo, u poljoprivredu i ribolov investirano svega 3.491.000.000 dinara, odnosno 15% ukupnih investicija. Investicije u industriju i rudarstvo iznosile su približno 4.055.000.000

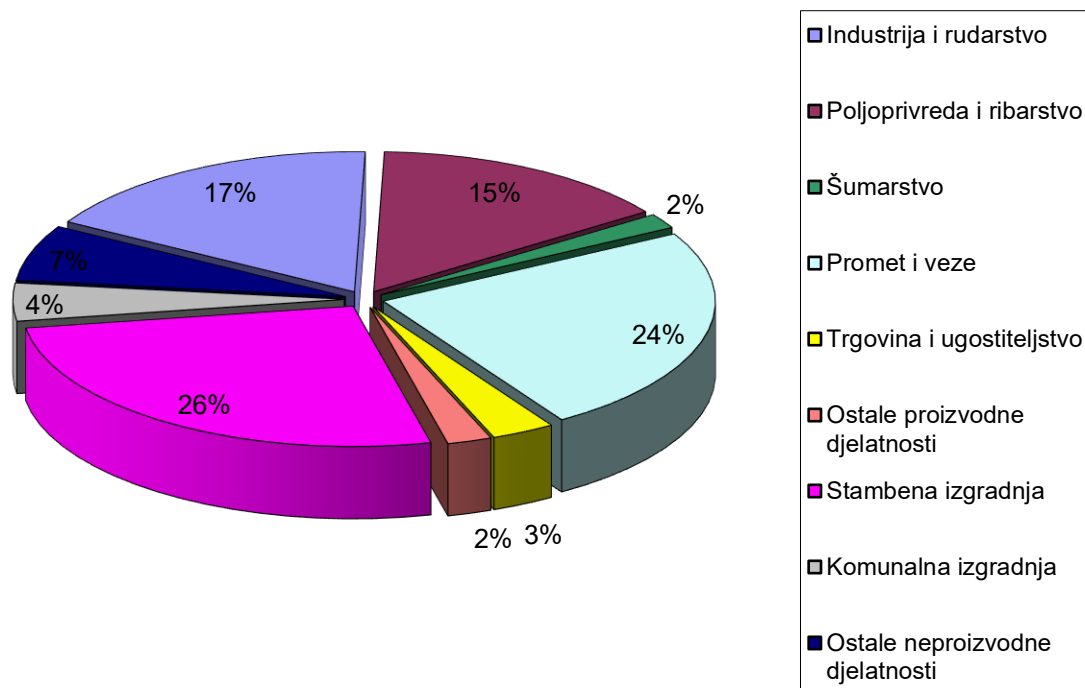
⁸ Smanjenju ukupne kupovne moći stanovništva na područjima koja su se do kraja Prvog svjetskog rata nalazila u sastavu Austro-Ugarske Monarhije značajno je doprinijela i politika zamjene kruna za dinare koja se isprva provodila po (za stanovništvo vrlo nepovoljnom) tečaju 1:1, a koji je s vremenom promijenjen na 4 kruna za 1 dinar, što je predstavljalo dodatni financijski udar na stanovništvo. Uz ovakav nepovoljan tečaj zamjene krune za dinare, tadašnje vlasti su u svrhu sprečavanja inflacije markirale (žigosale) krunske novčanice koje su bile u optjecaju na području Hrvatske. Tako je prilikom markiranja (žigosanja) država oduzimala 20% od iznosa markiranog novca da bi se smanjila ukupna količina novca u optjecaju. Rudolf BIČANIĆ, *Ekonomski podloga hrvatskog pitanja*, Vladko Maček, Zagreb, 1938., 41-42.

⁹ Tijekom razdoblja Austro-Ugarske Monarhije Hrvatska je svoje poljoprivredne proizvode plasirala na tadašnja domaća tržišta unutar Monarhije (Austrija, Češka itd.). Hrvatski industrijski proizvodi uglavnom su zadovoljavali lokalne potrebe jer su na tržištu prevladavali industrijski proizvodi iz razvijenijih dijelova Monarhije. Vladimir STIPETIĆ, *Gospodarstvo Hrvatske 1919.-1940., Rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Razred za društvene znanosti*, 495, (44), Zagreb, 2006., 203-298, 223-225.

¹⁰ Ivo VINSKI, Procjena kapitala na području Hrvatske u razdoblju između dva svjetska rata, u: *Prilozi za ekonomsku povijest Hrvatske*, ur. Ivo Vinski, Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske, Zagreb, 1967., 122.

dinara ili približno 17% ukupnih investicija, što je u konačnici bilo nedovoljno za značajniji razvoj industrije (Grafikon 1.).¹¹

Grafikon 1. Struktura investicija u hrvatskom gospodarstvu tijekom razdoblja od 1920. do 1940. godine



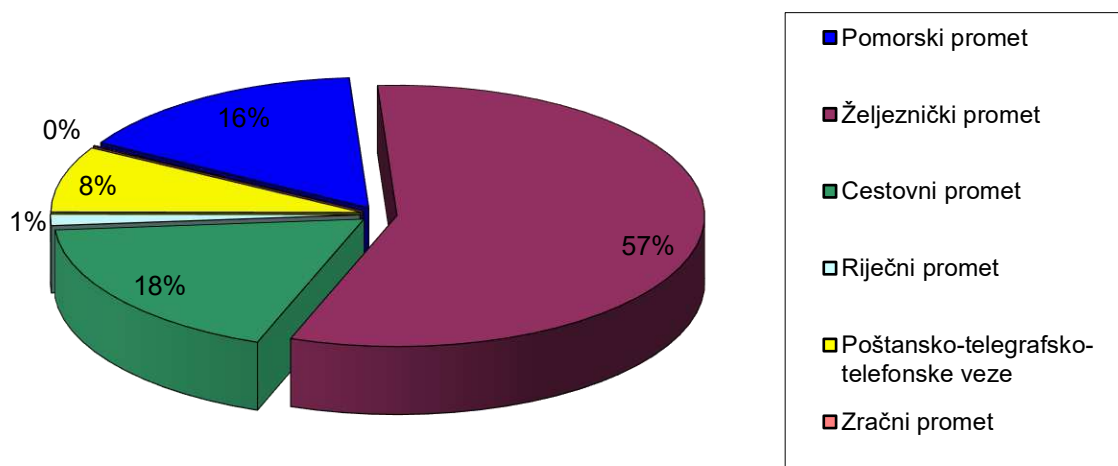
Izradio autor prema: Ivo VINSKI, Procjena kapitala na području Hrvatske u razdoblju između dva svjetska rata, u: *Prilozi za ekonomsku povijest Hrvatske*, ur. Ivo Vinski, Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske, Zagreb, 1967., 122.

Investicije u pomorstvo pripadale su kategoriji proizvodnih djelatnosti promet i veze. Investicije u promet i veze na području Hrvatske u razdoblju od 1920. do 1940. godine iznosile su približno 5.653.000.000 dinara, odnosno 24% ukupnih investicija u gospodarstvo. Od ukupnih investicija u promet i veze, najveći dio bio je namijenjen željezničkom prometu (57%) dok je pomorstvu bilo namijenjeno 16%, odnosno približno 885.000.000 dinara (Grafikon 2.). Od spomenutog iznosa za pomorstvo, u nabavu teretnih brodova investirano je približno 730.000.000 dinara, u nabavu putničkih brodova investirano je 115.000.000 dinara,

¹¹ Iznosi investicija izraženi su u vrijednosti dinara iz 1938. godine i tijekom spomenutog razdoblja su u svim granama gospodarstva, osim u industriji, rudarstvu, trgovini i ugostiteljstvu, bili manji od početne vrijednosti fiksnih fondova. Spomenuto povećanje investicija u trgovini i ugostiteljstvu ostvareno je izgradnjom hotelskih objekata. I. VINSKI, Procjena kapitala na području Hrvatske u razdoblju između dva svjetska rata, 122-123.

dok je u izgradnju svjetionika, pristaništa i ostalih objekata pomorske infrastrukture investirano približno 40.000.000 dinara.¹²

Grafikon 2. Struktura investicija u promet i veze na području Hrvatske tijekom razdoblja od 1920. do 1940. godine



Izradio autor prema: Ivo VINSKI, Procjena kapitala na području Hrvatske u razdoblju između dva svjetska rata, u: *Prilozi za ekonomsku povijest Hrvatske*, ur. Ivo Vinski, Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske, Zagreb, 1967., 130.

Investicije u pomorstvo i veze na području Hrvatske su u usporedbi s ostalim razvijenim zemljama bile relativno skromne, ali su u hrvatskim okvirima one bile znatne i predstavljale su značajan čimbenik gospodarskog razvoja. U usporedbi s prosječnim povećanjem vrijednosti fiksnih fondova¹³ na području tadašnje države od 50,13%, ukupno povećanje na području Hrvatske iznosilo je 42,14 %. Ujedno je prosječno povećanje fiksnih fondova prometa i veza, u koje je pripadalo i pomorstvo, iznosilo 32,96% za područje Hrvatske, dok je državni prosjek iznosio 40,68%.¹⁴ Spomenuto je pokazatelj gospodarske zapostavljenost hrvatskih područja u odnosu na ostale dijelove zemlje.

¹² Od ukupnog iznosa investiranih sredstava za nabavu teretnih brodova u novogradnje je utrošeno 420 milijuna dinara, dok je za nabavu rabljenih brodova utrošeno 310 milijuna dinara. Ujedno je od ukupnog iznosa investicija u putničke brodove gotovo polovica iznosa utrošena za nabavu brodova *Prestolonaslednik Petar i Kralj Aleksandar I. I.* VINSKI, Procjena kapitala na području Hrvatske u razdoblju između dva svjetska rata, 130-131.

¹³ Pojam fiksni fondovi (osnovni fondovi) označava jednu od komponenti bogatstva stečenog ljudskim radom (druga komponenta su zalihe). Fiksni fondovi dijele se na proizvodne (osnovna sredstva u gospodarstvu: strojevi i oprema, zgrade, prometnice itd.) i neproizvodne (stambene zgrade, škole, bolnice, komunalna infrastruktura, upravne zgrade itd.). Fiksni fondovi mogu biti u upotrebi i u izgradnji (investicije u tijeku). Ibidem, 114.

¹⁴ Tako je od ukupne vrijednosti fiksnih fondova gospodarstva na kraju 1919. godine na fiksne fondove na području Hrvatske otpadalo 28,9%, dok je krajem 1940. godine taj postotak smanjen na 27,3%. Pri tome je udio

Monarhistička Jugoslavija je tijekom cijelog postojanja bila gospodarski zaostala zemlja. Ukupni godišnji nacionalni dohodak je tijekom razdoblja od 1923. do 1925. godine iznosio približno 80,1 milijardu tadašnjih dinara.¹⁵ Poljoprivreda i šumarstvo su u ukupnom dohotku sudjelovali s 53%, dok je dohodak industrije, obrta i građevinarstva iznosio 18% ukupnog dohotka. Pri tome je potrebno spomenuti da je na teritoriju Hrvatske sredinom 1920-ih godina nacionalni dohodak po glavi stanovnika bio za približno jednu trećinu viši od prosjeka Kraljevine SHS. Navedena činjenica proizlazi iz toga što su industrija i bankarstvo na području Hrvatske bili znatno razvijeniji nego u ostalim dijelovima države (osim Slovenije). Ujedno je i dohodak po glavi stanovnika u poljoprivredi na području Hrvatske bio za 17% viši nego u ostatku države.¹⁶ Vladajući režim svojom je gospodarskom politikom favorizirao gospodarski razvitak Srbije i istočnih dijelova države što se odvijalo na štetu gospodarskog razvoja Slovenije i Hrvatske te se s vremenom razlika između dohotka hrvatskih područja i ostalih dijelova države smanjivala.

Vladajući režim monarhističke Jugoslavije tijekom cjelokupnog međuratnog razdoblja sustavno je eksploatirao razvijene dijelove države, odnosno one dijelove koji su se do završetka Prvog svjetskog rata nalazili u sastavu Austro-Ugarske Monarhije. Gospodarska eksploatacija odvijala se prikupljanjem proračunskih sredstava pretežno u razvijenijim krajevima države. Tako prikupljena proračunska sredstva neravnomjerno su se raspoređivala u korist Srbije i ostalih istočnih dijelova države. Pri tome su glavnu ulogu imale državne intervencije u gospodarstvo koje su izravno pogodovala „podobnim“ gospodarskim subjektima u istočnim dijelovima države.¹⁷

Tijekom cijelog međuratnog razdoblja rast gospodarstva monarhističke Jugoslavije promatran kroz rast nacionalnog dohotka bio je relativno spor. Tako je u razdoblju od 1923. do 1940. godine ukupni nacionalni dohodak porastao za približno 37,6%, odnosno s 37,04 milijarde dinara na 50,99 milijardi dinara (prema vrijednosti dinara iz 1938. godine).¹⁸ Na spor rast nacionalnog dohotka i gospodarstva značajno je utjecala i Velika gospodarska kriza ali i neadekvatna ekonomska politika tadašnjih vlasti. Tako je u razdoblju krize, od 1932. do

Hrvatske u stanovništvu Kraljevine SHS/Jugoslavije smanjen s 25,9% na 23,5%. I. VINSKI, Procjena kapitala na području Hrvatske u razdoblju između dva svjetska rata, 136.

¹⁵ V. STIPETIĆ, *Dva stoljeća razvoja hrvatskoga gospodarstva: (1820.-2005.)*, 65.

¹⁶ Ibidem, 65.

¹⁷ Opisana eksploatacija odvijala se pod motom jednakosti svih naroda koji su živjeli u monarhističkoj Jugoslaviji, a štitila se političkom silom, odnosno pomoću vladajućeg režima u kojem su većinu kadrova u ministarstvima i državnoj upravi činili Srbi. R. BIČANIĆ, *Ekonomski podloga hrvatskog pitanja*, 220.

¹⁸ V. STIPETIĆ, *Dva stoljeća razvoja hrvatskoga gospodarstva: (1820.-2005.)*, 69.

1937. godine nacionalni dohodak po stanovniku pao na razinu ispod dohotka iz 1923. godine.¹⁹

Posebno opterećenje razvoju gospodarstva predstavljao je golemi birokratski aparat od približno 350.000 činovnika i službenika za čije je potrebe godišnje izdvajan iznos od približno 5 milijardi dinara proračunskog novca.²⁰ Osim što je bila znatan potrošač proračunskih sredstava, birokracija je (uz centralizaciju države) pogodovala razvoju korupcije. Tako je tijekom međuratnog razdoblja zabilježen velik broj korupcijskih afera koje su, osim što su nanosile velike gubitke gospodarstvu, podrivale temelje pravne države jer su prolazile uz minimalne ili gotovo nikakve kazne za sudionike afera. Korupcija je uz to imala podršku samog državnog vrha, isprva kralja Aleksandra I. Karađorđevića i premijera Nikole Pašića, a od druge polovice 1930-ih godina i tadašnjeg premijera Milana Stojadinovića.²¹

Nasuprot izdvajanjima za državnu upravu, iznosi namijenjeni potpori gospodarstvu bili su znatno manji. Tako je za potporu poljoprivredi, koja je bila najznačajnija gospodarska grana, godišnje iz proračuna izdvajano približno 29 milijuna dinara. Za šumarstvo, koje je bilo također značajna gospodarska grana, godišnja proračunska izdvajanja iznosila su približno 4,6 milijuna dinara, dok je za turizam iz proračuna izdvajano svega 240.000 dinara.²²

Kao što je već spomenuto, poljoprivreda je u monarhističkoj Jugoslaviji bila najvažnija grana gospodarstva jer je i Kraljevina Srbija bila izrazito agrarna zemlja.²³ Navedeno se također odnosilo i na hrvatske krajeve gdje je poljoprivreda bila glavna gospodarska grana još od razdoblja Austro-Ugarske Monarhije. Međutim, poljoprivreda u Hrvatskoj, a poglavito u Dalmaciji, bila je u posebno teškom položaju zbog talijanske

¹⁹ Godišnja razina nacionalnog dohotka po glavi stanovnika u spomenutom je razdoblju iznosila između 93% i 98% nacionalnog dohotka iz 1923. godine. V. STIPETIĆ, *Dva stoljeća razvoja hrvatskoga gospodarstva: (1820.-2005.)*, 69.

²⁰ Od uvođenja Šestosiječanjske (Šestojanuarske) diktature pa do 1937. godine broj državnih činovnika povećan je za 45.000. R. BIČANIĆ, *Ekonomski podloga hrvatskog pitanja*, 67.

²¹ Korupcijskih afera bilo je zaista mnogo, a u lancu korupcije sudjelovali su ne samo najviše rangirani političari (ministri, zastupnici i sl.) već i djelatnici svih razina državnih službi. Uz to, korupcija nije bila ograničena samo na Beograd kao centar političke moći, već je bila široko rasprostranjena po cijeloj državi. Prema riječima Zvonimira Kulundžića autora knjige *Politika i korupcija u kraljevskoj Jugoslaviji* „Stara, kraljevska Jugoslavija bila je – kao što se vidi – poseban, da tako kažem krajnji slučaj takvih *entente cordiale* između političara i financijera.“ Z. KULUNDŽIĆ, *Politika i korupcija u kraljevskoj Jugoslaviji*, 749-750.

²² R. BIČANIĆ, *Ekonomski podloga hrvatskog pitanja*, 99.

²³ Prema strukturi zaposlenih u Kraljevini Jugoslaviji 1931. godine je od ukupno 6.682.615 zaposlenih, u poljoprivredi, stočarstvu, šumarstvu i ribarstvu bilo zaposleno njih 5.098.888 ili 76,3%, dok su industrija i obrt zapošljavali svega 717.002 odnosno 10,7% stanovništva. Mijo MIRKOVIĆ, *Ekonomski historija Jugoslavije - druga knjiga*, Čakavski sabor, Istarska naklada, Otakar Keršovani, Centro di ricerche storiche, Pula, Rijeka, 1985., 194.

okupacije dijela hrvatskog teritorija, prometne izdvojenosti, administrativne podijeljenosti, nedostatka domaćeg kapitala ali i zbog nerazumijevanja vlasti u Beogradu.²⁴

Unatoč važnosti poljoprivrede tijekom cjelokupnog međuratnog razdoblja, nije postojala jasna agrarna politika tako da je u razdoblju do Velike gospodarske krize poljoprivreda bila prepuštena sebi i ovisila je o prirodnim i tržišnim prilikama. Tijekom Velike gospodarske krize problem razvoja poljoprivrede je aktualiziran, međutim, bez većeg uspjeha. Glavne prepreke razvoju poljoprivrede predstavljale su agrarna prenapučenost, odnosno višak poljoprivrednog stanovništva, i usitnjenost posjeda.²⁵ Budući da su u tadašnjoj državi prevladavali mali posjedi koji većinom nisu bili samodostatni, agrarna prenapučenost imala je za posljedicu nedovoljnu mogućnost prehrane stanovništva uz nedostatno iskorištavanje radne snage.²⁶ Ujedno je provođenje agrarne reforme teklo vrlo sporo što je imalo dalekosežne nacionalne gospodarske i socijalne posljedice.²⁷

Određeni broj stanovnika koji su predstavljali tzv. poljoprivredni višak pokušao je naći zaposlenje u industriji što je bilo vrlo teško zbog nedovoljno razvijene industrije. Razvoj industrije bio je vrlo spor te je do 1931. godine broj zaposlenih u industriji porastao za svega 90.000 unatoč povoljnoj gospodarskoj situaciji, odnosno konjunkturi koju su obilježile visoke cijene poljoprivrednih i industrijskih proizvoda, visoke carinske zaštite, znatni iznosi utrošeni na naoružanje, povoljni krediti te investicije stranog kapitala.²⁸ Nasuprot tomu, u spomenutom

²⁴ Jedan od većih problema za dalmatinsku poljoprivredu predstavljala je promjena granica u Europi nakon Prvog svjetskog rata čime je Dalmacija odvojena od svojih glavnih tržišta za prodaju vina (Austrije, Čehoslovačke i Poljske). Spomenuta (domaća) tržišta nakon propasti Austro-Ugarske Monarhije postaju strana što je dovelo do obveze plaćanja carina. Zdenka ŠIMONČIĆ BOBETKO, *Agrarno pitanje u Dalmaciji između dva rata (1918-1941)*, *Povijesni prilozi*, 8, Zagreb, 1989., 91-141, 99.

²⁵ Agrarna prenapučenost za područje Hrvatske je 1931. godine iznosila 34,1%, odnosno 886.389 od ukupno 2.601.406 stanovnika koji su se bavili poljoprivredom. Tako je trećina poljoprivrednog stanovništva Hrvatske pripadala kategoriji tzv. skrivene nezaposlenosti. V. STIPETIĆ, *Gospodarstvo Hrvatske 1919.-1940.*, 242.

²⁶ U monarhističkoj Jugoslaviji je prema podacima iz 1931. godine 67,8% poljoprivrednih gospodarstava imalo površinu ispod pet hektara te su u ukupnoj površini svih poljoprivrednih gospodarstava sudjelovala sa svega 28%. Zbog male površine na spomenutim gospodarstvima nije se mogla razvijati napredna poljoprivredna proizvodnja. Štoviše, na posjedima površine manje od 2 hektara (kojih je bilo 33,8% od ukupnih gospodarstava u Kraljevini Jugoslaviji) nije bilo moguće niti držanje tegleće stoke. M. MIRKOVIĆ, *Ekonomska historija Jugoslavije - druga knjiga*, 222-223.

²⁷ Rješavanje agrarnih i vlasničkih odnosa na području Hrvatske započelo je još 1848. godine likvidacijom feudalnih odnosa. Spomenuti proces bio je dugotrajan i složen zbog različitog stupnja razvoja kao i različitog upravno-administrativnog statusa hrvatskih krajeva koji su za posljedicu imali veliki broj različitih oblika agrarnih i vlasničkih odnosa. Razdoblje rješavanja agrarnih i vlasničkih odnosa na području Hrvatske prije Prvog svjetskog rata obilježilo je i relativno dugo razdoblje agrarne krize (1873. - 1895.). Nakon Prvog svjetskog rata agrarna reforma iz 1919. godine znatnim je dijelom provedena kao oblik borbe protiv stranih zemljoposjednika. Više u: Zdenka ŠIMONČIĆ BOBETKO, *Agrarna reforma i kolonizacija u Hrvatskoj 1918.-1941*, Hrvatski institut za povijest, AGM, Zagreb, 1997.

²⁸ Mijo MIRKOVIĆ, *Ekonomska struktura Jugoslavije 1918.-1941.*, Nakladni zavod Hrvatske, Zagreb, 1950., 45.

razdoblju poljoprivredno stanovništvo povećalo se za 1.450.000 što je dovelo i do povećanja agrarne prenapučenosti, pri čemu nedovoljan razvoj industrije nije mogao osigurati dovoljno radnih mjesta u industrijskom sektoru.²⁹ Tako su nepovoljne gospodarske i socijalne prilike postale jedan od glavnih razloga iseljavanja stanovništva u prekomorske zemlje.

Tijekom međuratnog razdoblja dolazi i do razvoja turizma kao relativno novog oblika gospodarske djelatnosti. Nakon donekle skromnih početnih rezultata tijekom razdoblja Austro-Ugarske Monarhije, Hrvatska, odnosno Dalmacija s Dubrovnikom, postaje glavno odredište stranih turista. Potrebno je spomenuti da se turizam razvijao bez državnih poticaja, subvencija i povoljnih kredita. Unatoč svemu, Dubrovnik je tijekom 1930-ih postao odredište s najvećim brojem stranih turista u Kraljevini Jugoslaviji. Također, tijekom međuratnog razdoblja u Dubrovniku dolazi do ubrzanog razvoja specifičnih oblika turizma kao što su: kruzing turizam, kongresni turizam i filmski turizam. Time su postavljeni temelji suvremenoj turističkoj ponudi Dubrovnika.

Razdoblje Velike gospodarske krize ostavilo je traga, uza sve negativne posljedice na globalno gospodarstvo, na ionako nerazvijeno gospodarstvo Kraljevine Jugoslavije. Ekonomske posljedice krize bile su znatne i dovele su do niza poremećaja u gospodarskom sustavu tadašnje države. Pri tome je kriza najteže pogodila poljoprivredne djelatnosti koje su činile osnovu jugoslavenskog gospodarstva. Tako je u poljoprivrednom sektoru došlo do sloma organizacije izvozne trgovine poljoprivrednih proizvoda i do pada kupovne moći poljoprivrednih proizvođača. Istodobno je došlo do pada cijena industrijskih proizvoda i do sveopćeg pada nadnica te porasta nezaposlenosti. Naposljetku je uslijedio i slom privatnog bankarstva, što je posebno pogodilo hrvatske krajeve jer su hrvatske banke bile osnova financijskog sektora tadašnje države.³⁰

Velika gospodarska kriza potresla je cjelokupno jugoslavensko gospodarstvo, odnosno sve gospodarske grane, a ponajviše bankarstvo. Jedan od glavnih uzroka krize na globalnoj razini bila je prekomjerna poljoprivredna proizvodnja koja je za sobom donijela i pad cijena poljoprivrednih proizvoda na svjetskim tržištima. Time je znatno narušena kupovna moć stanovništva Kraljevine Jugoslavije koja je bila pretežno poljoprivredna zemlja. Poljoprivrednici nisu bili u stanju podmirivati svoje kreditne obveze prema bankama koje su,

²⁹ Industrijski sektor je mogao zaposliti svega 8% viška poljoprivrednog stanovništva. M. MIRKOVIĆ, *Ekonomska struktura Jugoslavije 1918.-1941.*,45.

³⁰ Ibidem, 49.

prema procjenama, iznosile gotovo 7 milijardi dinara.³¹ Država tako 19. lipnja 1932. godine donosi *Zakon o zaštiti poljoprivrednika* s ciljem olakšavanja teškog položaja u kojemu su se našli poljoprivrednici. Spomenutim zakonom proglašen je moratorij na dugove poljoprivrednika te je zabranjena prinudna prodaja objekata pod hipotekom što je, s druge strane, dovelo bankarski sektor u tešku situaciju. Naime, banke više nisu bile u stanju unovčiti svoje plasmane te su imale poteškoća pri isplati obveza prema štedišama. Štediše su počele ubrzano povlačiti svoj novac što je bankama uzrokovalo dodatne poteškoće te su naposljetku morale zatražiti pomoć od države da bi prevladale krizu.³²

Aдекватna pomoć države bankama je izostala, a poglavito prema bankama na području Hrvatske. Naime, tadašnja politika državnog vrha i *Narodne banke* bila je usmjerena na to da se kriza iskoristi za uništavanje financijske moći hrvatskih banaka. To je naposljetku i ostvareno te se uz pomoć krize centar financijske moći premjestio u Beograd. Kriza je tako dovela do političke ovisnosti hrvatskih banaka o vladajućem režimu, a ujedno je ostvarena značajna koncentracija kapitala u državnim bankama. Stavljanjem državnih banaka pod upravu Ministarstva financija krajem 1934. godine, stvoren je sustav državnih banaka koji je vladajućem režimu omogućio provođenje tzv. financijske diktature.³³

Velika gospodarska kriza tako je označila konačnu transformaciju gospodarskog sustava monarhističke Jugoslavije iz liberalnog kapitalizma u državni (monopolni)

³¹ Vladimir STIPETIĆ, Nepoznata studija Iva Belina o sanaciji novčarstva iz 1933. godine, *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 39, Zagreb, Dubrovnik, 2001., 461-496, 463.

³² Jedna od prvih banaka koja je zatražila pomoć od države bila je tada najsnažnija financijska institucija u zemlji – *Prva hrvatska štedionica*. Stanje u bankarskom sektoru Kraljevine Jugoslavije u kriznom razdoblju detaljno je opisao Ivo Belin u svojoj studiji u sklopu koje je izložio niz prijedloga za sanaciju novčarstva. Jedan od prijedloga bio je reforma kreditne politike *Narodne banke* nakon koje bi se podjednako vodilo računa o kreditnim potrebama svih dijelova države što do tada nije bio slučaj. Tako je omjer kredita *Narodne banke* prema zagrebačkim i beogradskim bankama bio nesrazmjernan njihovim udjelima u ukupnom gospodarstvu. Primjerice, banke na području Zagreba raspolagale su sa 4,117 milijardi dinara depozita, a banke na području Beograda sa svega 850 milijuna dinara depozita. Međutim, beogradske banke su imale više kredita *Narodne banke* nego depozita, a zagrebačke tek jednu osminu od iznosa depozita. Više u: V. STIPETIĆ, Nepoznata studija Iva Belina o sanaciji novčarstva iz 1933. godine, 461-496.

³³ U sustav državnih i privilegiranih banaka bile su uključene sljedeće banke: *Narodna banka*, *Državna hipotekarna banka*, *Poštanska štedionica*, *Privilegovana agrarna banka* i *Privilegovana zanatska banka*. Spomenute banke (osim *Privilegovane zanatske banke*) bile su u mogućnosti podijeliti ukupno 7,5 milijardi dinara kredita, dok je 20 najvećih poslovnih banaka Kraljevine Jugoslavije u privatnom vlasništvu moglo podijeliti svega 4,2 milijarde dinara kredita. Nakon završetka krize ukupni depoziti u državnim bankama 1937. godine porasli su za 279% u odnosu na iznos depozita iz 1931. godine, dok su ukupni depoziti u privatnim bankama 1937. godine znatno smanjeni i iznosili su 67% od iznosa depozita iz 1931. godine. R. BIČANIĆ, *Ekonomski podloga hrvatskog pitanja*, 178-179.

kapitalizam. U novom gospodarskom sustavu država je imala značajnu ulogu, što je potrajalo sve do propasti Kraljevine Jugoslavije u Travanjskom ratu 1941. godine.³⁴

Potrebno je još spomenuti i ulogu stranog kapitala, odnosno njegove važnosti u gospodarstvu monarhističke Jugoslavije. Naime, tijekom međuratnog razdoblja dionička društva bila su dominantan oblik velikih poduzeća na području monarhističke Jugoslavije. Upravo je anonimnost kapitala u dioničkim društvima omogućavala stranom kapitalu jednostavno ulaganje i preuzimanje vlasništva nad poduzećima. Nominalna vrijednost dionica svih dioničkih društava u Kraljevini Jugoslaviji je 1938. godine iznosila 7,44 milijarde dinara, od čega je više od polovice bilo u stranom vlasništvu.³⁵ Velik udio stranog vlasništva u industriji, bankarstvu, osiguranjima itd. imao je znatan utjecaj na opću politiku države. Ujedno je većina dioničkih društava u stranom vlasništvu bila uzajamno povezana. Tako se i bankarski sektor većinom nalazio u stranom vlasništvu a s njime su ujedno bili povezani i strani vlasnički udjeli u rudarstvu, industriji, veletrgovini itd.³⁶

Kada se promatra struktura gospodarstva dubrovačkog područja ono se, kao i ostali dijelovi tadašnje države, pretežno oslanjalo na poljoprivredu. Industrija nije nikada imala znatnog udjela u dubrovačkom gospodarstvu, međutim pomorstvo je bila gospodarska komponenta koja je donekle nadomjestila izostanak industrijskih pogona. Uz to je razvoj turizma, koji je između ostalog bio potpomognut pomorskim kapitalom kao i dolascima putničkih brodova u Dubrovnik, osiguravao nova radna mjesta stanovnicima dubrovačkog područja. Tako su tijekom međuratnog razdoblja pomorstvo i turizam bili osnova gospodarskog razvoja dubrovačkog područja. Pri tome su bili potpomognuti i razvijenim bankarskim sektorom koji je osiguravao financiranje prosperitetnim poduzećima.³⁷

³⁴ Važnost uloge države u tadašnjem gospodarstvu očitovala se kroz više značajki. Prije svega država je bila najveći poslodavac koji je za birokratski, vojni i policijski aparat izdvajao velik dio proračunskog novca. Ujedno je velik dio privatnih poduzeća bio ovisan o poslovanju s državom preko javnih nabava za državne potrebe, što je državi osiguralo status najvećeg kupca. Država je putem uprave monopola i raznih privilegiranih poduzeća imala kontrolu nad proizvodnjom, trgovinom te izvozom znatnog dijela dobara (od poljoprivrednih do industrijskih). Država je također kontrolirala promet i veze vlasništvom nad željeznicama i poštom te subvencijama u pomorstvu. Naposljetku, država je, preko sustava državnih i privilegiranih novčarskih ustanova, osigurala status najvećeg akumulatora kapitala, a time i najvećeg kreditora (i mogućeg investitora), čime je osigurana državna kontrola bankarskog sektora. R. BIČANIĆ, *Ekonomska podloga hrvatskog pitanja*, 202.

³⁵ M. MIRKOVIĆ, *Ekonomska struktura Jugoslavije 1918.-1941.*, 65-66.

³⁶ Čest je bio slučaj i da je u vlasničkoj strukturi jedne banke kapital iz više stranih zemalja. Tako je u vlasništvu *Zemaljske banke za Bosnu i Hercegovinu* sudjelovao njemački, talijanski, mađarski, švicarski, austrijski i belgijski kapital. Ibidem, 66-67.

Domaći kapital bio je prisutan pretežno u tekstilnoj i prehrambenoj industriji. Ibidem, 72.

³⁷ Osnovne djelatnosti dubrovačke poljoprivrede tijekom međuratnog razdoblja bile su: vinogradarstvo, maslinarstvo, voćarstvo, povrtlarstvo, uzgoj buhača i ljekovitog bilja te ribarstvo. Više u: Marija BENIĆ

3. Pomorstvo monarhističke Jugoslavije

Nakon završetka Prvog svjetskog rata i stvaranja Kraljevine SHS državni je vrh neprestano promicao važnost mora i pomorstva za opći razvoj države. Međutim, do stvarnog razvoja pomorstva nije nikada došlo jer su čelni ljudi vladajućeg režima bili većinom političari iz Srbije koja kao samostalna država nije nikada imala pomorsku tradiciju. Tako je u praksi vladalo nerazumijevanje i zanemarivanje problematike razvoja pomorstva.³⁸

Dodatnu prepreku predstavljale su i ekspanzionističke težnje Italije za dominacijom na Jadranu. Stoga je Italija, uz okupaciju dijelova istočne obale Jadrana, vodila agresivnu pomorsku politiku, prije svega vezanu za izgradnju vlastite ratne mornarice koja je trebala osigurati talijansku dominaciju ne samo na Jadranu već i na čitavom Sredozemlju. Talijanski državni vrh znatnim je subvencijama u pomorstvu omogućio ubrzani razvoj trgovačke mornarice i lučke infrastrukture.³⁹

Općenito gledajući s aspekta razvoja pomorstva, preciznije brodarstva, u monarhističkoj Jugoslaviji temeljno polazište predstavljao je sporazum Trumbić-Bertolini u okviru Konferencije mira u Parizu. Spomenutim sporazumom riješeno je pitanje raspodjele trgovačke mornarice, odnosno dijela trgovačke mornarice poražene Austro-Ugarske Monarhije koji je trebao pripasti Kraljevini SHS. Sporazum je zaključen 7. rujna 1920. godine, a potpisali su ga Ante Trumbić kao ministar vanjskih poslova Kraljevine SHS i Pietro Bertolini, opunomoćenik ministra Kraljevine Italije.⁴⁰ Prema sporazumu, Kraljevina SHS od

PENAVA, Franko MIROŠEVIĆ, *Političke i gospodarske prilike u Dubrovniku i okolici tridesetih godina dvadesetoga stoljeća*, Ogranak Matice hrvatske u Dubrovniku, Dubrovnik, 2019.

³⁸ Tako je u pomorskom sektoru 1924. godine bilo zaposleno svega 20.317 djelatnika, dok je ukupni proračun Pomorske uprave za 1926./1927. godinu iznosio 73.674.150 dinara. *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1925., 41-42.

³⁹ Iako je Kraljevina Italija tijekom Prvog svjetskog rata bila službeni saveznik Kraljevine Srbije, nakon proglašenja Kraljevine SHS dolazi do razilaženja interesa dviju strana te njihovi međusobni politički odnosi postupno zahlađuju. Unatoč tomu, gospodarski odnosi između Italije i monarhističke Jugoslavije tijekom međuratnog razdoblja bili su vrlo dobri te je Italija bila jedan od najvažnijih vanjskotrgovinskih partnera monarhističke Jugoslavije. Budući da je velik udio robne razmjene između Italije i Jugoslavije išao morskim putem, između spomenutih se zemalja razvilo i pomorsko suparništvo. Talijanska trgovačka mornarica bila je znatno razvijenija od jugoslavenske, a uz to su talijanske luke bile opremljenije te kvalitetnije povezane sa zaleđem od jugoslavenskih. Zahvaljujući tome, talijanska strana je u spomenutom pomorskom suparništvu ostvarila znatnu nadmoć koja je trajala tijekom cijelog međuratnog razdoblja. Više u: Goran LATINOVIĆ, *Jugoslovensko-italijansko pomorsko rivalstvo na Jadranskom moru 1919-1929.*, *Historija 20. veka*, 2, Beograd, 2017., 59-70.

⁴⁰ Sporazum Trumbić-Bertolini sadržavao je tri tzv. aranžmana od kojih je svaki imao više točaka razjašnjenja ili specifikacija. Sporazumom je obuhvaćena definitivna podjela trgovačke mornarice bivše Austro-Ugarske Monarhije. Iako je sporazum potpisan 7. rujna 1920. godine, ratificiran je tek 28. srpnja 1922. godine. Opširnije o sporazumu Trumbić-Bertolini u: Ivo ŠIŠEVIĆ, *Sporazum Trumbić-Bertolini u sklopu rješavanja jadranskog pitanja*, *Pomorski zbornik*, 3, Zadar, 1965., 917-948.

cjelokupne austrougarske trgovačke mornarice dobila je 148 parobroda s ukupno 133.705 BRT.⁴¹ Kao članovi delegacije Kraljevine SHS, odnosno pomorske sekcije Kraljevine SHS, u radu Konferencije sudjelovali su Melko Čingrija⁴² i Božo Banac⁴³, osobe koje su dale nemjerljiv doprinos u razvoju ne samo dubrovačkog pomorstva već i cjelokupnog dubrovačkog gospodarstva.⁴⁴

⁴¹ Ukupna trgovačka mornarica Austro-Ugarske Monarhije na dan 31. prosinca 1913. godine sastojala se od 432 broda s ukupno 1.070.545 BRT. I. ŠIŠEVIĆ, Sporazum Trumbić-Bertolini u sklopu rješavanja jadranskog pitanja, 924 i 938.

⁴² Melko Čingrija (1873. -1949.) bio je jedna od najpoznatijih ličnosti dubrovačkog političkog i gospodarskog života tijekom međuratnog razdoblja. Sin dubrovačkog političara Pera Čingrije, svoje političko djelovanje započeo je još u ranoj mladosti. Godine 1903. izabran je za zastupnika u Dalmatinskom saboru, a 1911. za zastupnika u Bečkom parlamentu. Godine 1912. postaje dubrovački gradonačelnik. Za vrijeme Prvog svjetskog rata (1914. godine) kao protivnik režima uhapšen je i interniran u mjestu Grünau (Austrija). Unovačen je 1915. godine i raspoređen na službu u Budjevovce (Češka) gdje ostaje do 1917. godine. Krajem rata odlazi u Švicarsku gdje sudjeluje u donošenju Ženevske deklaracije (9. studenoga 1918. godine), a sljedeće godine sudjeluje na mirovnoj konferenciji u Parizu kao član delegacije Kraljevine SHS (u svojstvu predsjednika pomorske sekcije). Kao pristalica vladajućeg režima dinastije Karađorđevića, 1926. godine pristupa Radikalnoj stranci. Osim u politici, Melko Čingrija bio je iznimno aktivan i na gospodarskom planu, tako je još 1902. godine bio ravnatelj *Hrvatske vjeresijske banke* u Dubrovniku, a kasnije i član uprave *Jadranske banke* i *Prve hrvatske štedionice*. Godine 1931. postaje viceguverner *Narodne banke Kraljevine Jugoslavije* gdje je od 1934. do 1935. godine obnašao i dužnost v. d. guvernera. Bio je također i jedan od dioničara te članova uprave *Dubrovačke parobrodске plovidbe*, predsjednik dubrovačkog Saveza za unapređenje turizma, član uprave putničke agencije *Putnik* iz Beograda, a od 1923. godine i predsjednik Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku. Za zasluge na političkom i gospodarskom planu odlikovan je Ordenom Svetog Save III. reda, Ordenom Belog orla V. reda i Ordenom Karađorđeve zvezde IV. reda. Nakon propasti Kraljevine Jugoslavije, u svibnju 1941. godine po nalogu talijanskih vlasti, uhapšen je i sproveden u Split gdje u kućnom pritvoru ostaje sve do dolaska postrojbi NOVJ u Split. Preminuo je u Dubrovniku 8. prosinca 1949. godine. Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik (dalje: HR-DADU), fond 257, *Obitelj Čingrija* (dalje: OČ), , kut. XIV A 27, Autobiografija Melka Čingrije, i HR-DADU, fond 257, OČ, kut. XIV A 37, Dopis Gradskom NOO Split od 29. studenoga 1944. godine.

⁴³ Božo Banac (1883. – 1945.), dubrovački brodovlasnik, sin dubrovačkog pomorskog kapetana i brodovlasnika Boža Banca. Nakon završenog školovanja živio je u Londonu gdje je osnovao pomorsko poduzeće i tako započeo s radom u pomorstvu. Radio je kao zastupnik domaćih i stranih pomorskih poduzeća, između ostalog i za *Atlantsku plovidbu Ivo Račić*. S vremenom postaje poslovni suradnik dubrovačkog brodovlasnika Iva Račića, a ujedno se i vjenčao s njegovom kćeri Marijom Račić (preminulom 1918. godine). Nakon Prvog svjetskog rata i sudjelovanja u radu delegacije Kraljevine SHS za raspodjelu trgovačke flote Austro-Ugarske Monarhije (sporazum Trumbić-Bertolini) nastavlja rad u pomorstvu. Jedan je od osnivača pomorskog poduzeća *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* (1924. godine) koje se 1929. godine fuzioniralo s *Atlantskom plovidbom Ivo Račić* u *Jugoslavenski Lloyd*, najveće pomorsko poduzeće Kraljevine Jugoslavije. Godine 1936. kao prvi strani brodovlasnik postaje član glavnog odbora *Lloyd's Register of Shipping*. Početkom Drugog svjetskog rata odlazi u Veliku Britaniju a zatim u SAD gdje je i preminuo 16. travnja 1945. godine. *Hrvatski biografski leksikon*, Božo Banac, <https://hbl.lzmk.hr/clanak.aspx?id=1218>, pristup 25. svibnja 2021.

Prema izvještajima Poreznog suda Sjedinjenih Država (United States Tax Court), Božo Banac preminuo je 14. travnja 1945. godine. Prema spomenutim izvještajima Božo Banac bio je vlasnik 46,8% dionica *Jugoslavenskog Lloyda*. Izvještaji također navode da je Božo Banac u trenutku smrti posjedovao dva računa u američkim bankama (*First National Bank of Boston* i *Chase National Bank of the City of New York*) s ukupnim iznosom pologa od 181.709,31 američkih dolara, dok je na poslovnom računu poduzeća *Combined Argosies Incorporated* (u vlasništvu Boža Banca) bilo položeno 1.598.010,71 američkih dolara. Vrijednost spomenutog poduzeća bila je procijenjena na 595.039,02 američkih dolara. *Reports of the Tax Court of the United States (July 1, 1951, to March 31, 1952) Volume 17*, United States Government Printing Office, Washington, 1952., 748-751.

⁴⁴ Melko Čingrija nalazio se na čelu pomorske sekcije koja je izradila osnovu za sporazum Trumbić-Bertolini, dok je Božo Banac bio jedan od članova navedene sekcije.

Sporazumom Trumbić-Bertolini Kraljevina SHS dobila je ne samo brodove za svoju trgovačku mornaricu nego je i brodovima priznato pravo isticanja nacionalne zastave čime je Kraljevina SHS službeno postala pomorska država. Iako je s geografskog i demografskog aspekta monarhistička Jugoslavija posjedovala sve preduvjete za razvoj pomorstva, do toga nije došlo. Politički vrh, u kojem su dominirali srpski političari, Kraljevinu SHS/Jugoslaviju smatrao je kontinentalnom državom, što je bila posljedica povijesnog naslijeđa Srbije te je u skladu s time koncipirana i pomorska politika države.⁴⁵

Sukladno svojoj kontinentalnoj orijentaciji, monarhistička Jugoslavija nije imala ministarstvo pomorstva, već je postojao Odjel za pomorstvo koji se nalazio u sklopu Ministarstva prometa (Ministarstva saobraćaja). U državnim i političkim krugovima prevladavalo je mišljenje da je problematika pomorstva stvar od regionalne važnosti, prije svega za područje Dalmacije i ostalih primorskih krajeva. To je naposljetku imalo utjecaja i na iznose sredstava koja su iz državnog proračuna izdvajana za pomorstvo.⁴⁶

Organizacija pomorske uprave u monarhističkoj je Jugoslaviji bila vrlo loše riješena. Prvih nekoliko poslijeratnih godina (od 1919. do 1921. godine) poslovima iz domene pomorstva relativno je uspješno rukovodila Pomorska oblast u Bakru.⁴⁷ Međutim, s vremenom je pomorska uprava centralizirana što je bilo štetno za razvoj pomorstva. Pri tome je smanjen utjecaj Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu koja je tako postala samo izvršno

⁴⁵ Iako je prema svom geografskom položaju monarhistička Jugoslavija bila pomorska zemlja, pomorstvo je tijekom međuratnog razdoblja bilo zapostavljeno. Tako je 1926. godine u usporedbi s ostalim pomorskim zemljama trgovačka mornarica Kraljevine SHS s ukupno 159.062 BRT bila znatno manja od trgovačkih mornarica Nizozemske i Norveške koje su imale približno 2,5 milijuna BRT svaka, a također i od grčke trgovačke mornarice koja je raspolagala s približno 800.000 BRT. Gledajući ukupni udio trgovačke mornarice Kraljevine SHS u svjetskim razmjerima on je iznosio oko 0,25% svjetske bruto tonaže koja je iznosila približno 60 milijuna BRT. Pri tome je više od polovice (51,6%) brodova trgovačke mornarice Kraljevine SHS bilo starije od 20 godina, dok je svega 11,9% brodova bilo mlađe od 10 godina. *Jadranska straža*, Split, br. 1, 1927., 6-7.

⁴⁶ Pomorska politika monarhističke Jugoslavije općenito nije bila u skladu s geografskim položajem i gospodarsko-prometnim mogućnostima države. Državna vlast nije uspjela prepoznati postojeće preduvjete za razvoj pomorstva, stoga ih nije mogla ni iskoristiti. Slabom razvoju pomorstva pridonijelo je i nedovoljno izdvajanje iz proračuna koje je također bilo posljedica neadekvatnog promišljanja vladajućih struktura o pomorskoj politici. Više u: Ferdo ČULINOVIĆ, Pomorska politika stare Jugoslavije, u: *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962*, ur. Grga Novak i Vjekoslav Maštrović, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Institut za historijske i ekonomske nauke Zadar, Zagreb, Zadar, 1962., 671-690.

⁴⁷ Potrebno je spomenuti da je neposredno nakon završetka Prvog svjetskog rata postojala inicijativa za premještanje sjedišta Pomorske oblasti u Dubrovnik. Spomenutu inicijativu podupirale su tvrdnje da Dubrovnik ima povoljan geografski položaj, a ujedno je (uskotračnom) željezničkom prugom povezan s ostalim dijelovima države. U prilog inicijativi išla je i razvijenost pomorstva na dubrovačkom području koja se ogledala u razvijenosti dubrovačkih pomorskih poduzeća i u velikom broju kvalificiranih pomoraca na dubrovačkom području. Istodobno su na relativno malom prostoru djelovale i dvije od tri postojeće pomorske škole (Dubrovnik i Kotor). Srbija – Arhiv Jugoslavije, Beograd (dalje: SR-AJ), fond 65, *Ministarstvo trgovine i industrije Kraljevine Jugoslavije* (dalje: MTI), kut. 291, dopis Trgovačko obrtničke komore Dubrovnik od 30. listopada 1921. godine.

tijelo Ministarstva prometa. Sve konačne odluke o pomorstvu bile su i dalje vezane za spomenuto ministarstvo (koje se nalazilo u Beogradu), što je značajno utjecalo na brzinu i efikasnost rada. Uvidjevši štetnost centralizacije pomorske uprave, Ministarstvo prometa odlučilo je u studenome 1939. godine pri Direkciji pomorskog saobraćaja u Splitu osnovati tzv. Pomorski savjet. Savjet je trebao imati isključivo savjetodavnu ulogu, a sva su se važnija pitanja vezana za pomorstvo i dalje rješavala u Ministarstvu prometa. Centralistički pristup organizaciji pomorstva tako je bio prisutan sve do propasti Kraljevine Jugoslavije.⁴⁸

Tijekom međuratnog razdoblja nije ni moglo biti govora o nekoj smišljenoj i adekvatno provedenoj pomorskoj politici, već su tadašnje vlasti pokušale unaprijediti razvoj pomorstva povremenim pojedinačnim potezima i akcijama. Jedan od najznačajnijih poteza državnog vrha koji je uvelike utjecao na razvoj pomorstva bila je Odluka Ministarstva financija od 21. listopada 1921. godine. Spomenutom odlukom bila su obuhvaćena sva pomorska poduzeća koja su nakon sporazuma Trumbić-Bertolini premjestila svoja sjedišta na teritorij Kraljevine SHS. Takva poduzeća su temeljem Odluke bila oslobođena svih administrativnih davanja vezanih za upis poduzeća i brodova u odgovarajuće registre, kao i plaćanja taksi za razna odobrenja povezana s poslovanjem. Ujedno su na razdoblje od 10 godina (s početkom od 28. srpnja 1921. godine) pomorska poduzeća oslobođena od plaćanja poreza, prireza i taksi vezanih za poslovanje.⁴⁹

Drugi značajan potez državnog vrha bilo je subvencioniranje pomorskih poduzeća koja su obavljala linijsku plovidbu. Naime, većina linija u obalnoj plovidbi bila je nerentabilna i stoga neodrživa bez državne pomoći. Subvencioniranje pomorstva isprva je predviđeno proračunom za godinu 1922./1923. s godišnjim iznosom od 13,7 milijuna dinara koji je slijedeće godine bio nešto manji (11,3 milijuna dinara), ali je već 1924./1925. godine iznos subvencije porastao na 40 milijuna dinara.⁵⁰ Godine 1928. zaključen je i desetogodišnji ugovor o subvencijama u razdoblju od 1. travnja 1928. do 1. ožujka 1938. godine. Subvencionirana pomorska poduzeća tijekom spomenutog razdoblja imala su obvezu izgraditi

⁴⁸ F. ČULINOVIĆ, Pomorska politika stare Jugoslavije, 675-676.

⁴⁹ To je u praksi značilo da su pomorska poduzeća bila oslobođena od plaćanja poreza na dohodak, plaćanja poreza na dividende, plaćanja članarine u komori, plaćanja za upis brodova itd. SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 291, Dopis Ministarstva saobraćaja od 6. prosinca 1921. godine br. 40992/21.

Finansijskim zakonom za godinu 1927/28. oslobađanje od poreza za pomorska poduzeća produženo je na razdoblje od 12 godina. F. ČULINOVIĆ, Pomorska politika stare Jugoslavije, 677.

Godine 1939. *Uredbom o produženju zakona o poreskim povlasticama brodarskim društvima i brodogradilištima* produžen je rok primjene prethodnog zakona do 1950. godine. Alija KADRAGIĆ, *Naša pomorska privreda i pomorski kredit*, Privredni pregled, Beograd, 1940., 103.

⁵⁰ M. MIRKOVIĆ, *Ekonomska struktura Jugoslavije 1918.-1941.*, 131.

24 nova parobroda propisanog tipa i veličine. Ukupne godišnje subvencije za obalnu plovidbu prema spomenutom ugovoru iznosile su 49,5 milijuna dinara.⁵¹ Od spomenutog iznosa najveći dio (30,5 milijuna dinara) bio je predviđen za *Jadransku plovidbu*, dok je za *Dubrovačku parobrodsku plovidbu* bilo predviđeno 11,3 milijuna dinara. Ostatak iznosa bio je namijenjen pomorskim poduzećima *Boka* (7 milijuna dinara) i *Korčulanska plovidba* (750.000 dinara).⁵² Iznosi za subvencioniranje linija u preookeanskoj (dugoj) plovidbi bili su znatno manji, tako je za *Jugoslavenski Lloyd* bilo predviđeno 8,5 milijuna dinara, a za pomorsko poduzeće *Oceanija* 6 milijuna dinara godišnje. Prema ugovoru o subvenciji *Jugoslavenski Lloyd* je u pet godina imao obvezu izgraditi četiri nova parobroda s preko 32.000 tona ukupne nosivosti, a *Oceanija* dva nova parobroda u razdoblju od 10 godina.⁵³

Isprva su subvencije korištene uglavnom za pokrivanje troškova poslovanja pomorskih poduzeća jer od njih nisu nabavljani novi brodovi, što je u konačnici bio glavni cilj subvencioniranja. S vremenom su ipak nabavljani i novi brodovi, međutim i dalje je velik dio dobivenih subvencija odlazio na podmirivanje troškova poslovanja, a prije svega za podmirivanje obveza prema državi. Tako je tijekom međuratnog razdoblja pomorskim poduzećima podijeljeno gotovo 800 milijuna dinara subvencija koje ipak nisu ostvarile željeni učinak iako je tijekom međuratnog razdoblja bruto tonaža trgovačke mornarice Kraljevine SHS/Jugoslavije znatno povećana.⁵⁴

Također je potrebno spomenuti da su iznosi subvencija obračunavani nejednako za različita poduzeća tako da su subvencije dijeljene uglavnom prema osobnim vezama i poznanstvima s pripadnicima vladajućih struktura tadašnje države. *Dubrovačka parobrodsko plovidba* tako je uspijevala ishoditi znatne iznose za subvencioniranje linija u obalnoj plovidbi. Prilikom lobiranja za dodjelu subvencija *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi* od iznimne koristi bila je obiteljska povezanost jednog od direktora *Poduzeća*, Stefija Račića, s Nikolom Pašićem.⁵⁵ Još su neki od vodećih ljudi u *Poduzeću* imali velik politički ugled. Primjerice, Melko Čingrija koji je kao istaknut član Radikalne stranke (kasnije i viceguverner

⁵¹ M. MIRKOVIĆ, *Ekonomska struktura Jugoslavije 1918.-1941.*, 131.

⁵² Ibidem, 131-132.

⁵³ Do zaključenja desetogodišnjeg ugovora, ukupni iznos subvencija iznosio je 170 milijuna dinara. Ibidem 131-132.

Prema stavkama spomenutog desetogodišnjeg ugovora subvencionirana pomorska poduzeća su između ostaloga imala obvezu obavljanja popravaka i redovnog održavanja svojih brodova u domaćim brodogradilištima što je trebalo imati pozitivan učinak na razvoj domaće brodogradnje. A. KADRAGIĆ, *Naša pomorska privreda i pomorski kredit*, 116.

⁵⁴ A. KADRAGIĆ, *Naša pomorska privreda i pomorski kredit*, 123-124.

⁵⁵ Supruga Stefija (Stefana) Račića je bila Pave (Petrosava) Račić, mlađa kćer Nikole Pašića. Stefi Račić bio je sin Antuna Račića, brata Iva Račića, poznatog brodograditelja i osnivača *Atlantske plovidbe Ivo Račić*.

Narodne banke Kraljevine Jugoslavije) bio vrlo dobro povezan s vladajućim režimom te Stijepo Knežević, veliki župan Dubrovačke oblasti i predsjednik Saveza pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije.⁵⁶ Ujedno su veća pomorska poduzeća zbog broja zaposlenih bila i moguće glasačko tijelo koje bi moglo osigurati znatan broj glasova za režimske izborne liste na lokalnim i parlamentarnim izborima.⁵⁷

Osim prethodno opisanih mjera, vlasti monarhističke Jugoslavije donosile su i čitav niz sličnih mjera kojima je cilj bio razvoj pomorstva. Međutim, one nisu imale većeg uspjeha jer su bile usmjerene samo na pojedine segmente pomorstva tadašnje države. Primjerice, *Odobrenje upotrebe bescarinske nafte za brodove u domaćem prometu* koje je stupilo na snagu tek u veljači 1936. godine omogućilo je napredak u poslovanju malim brodovlasnicima koji su posjedovali brodove na motorni pogon (pretežno motorne jedrenjake) i kojih je pred Drugi svjetski rat bilo približno 150.⁵⁸ Za veća pomorska poduzeća koja su posjedovala brodove duge plovidbe ova mjera nije imala željeni učinak jer su gotovo svi brodovi duge plovidbe koristili ugljen kao pogonsko gorivo.⁵⁹

Pokušaj zaštite domaće brodogradnje uvođenjem zaštitne carine (u iznosu od 30% vrijednosti broda nabavljenog u inozemstvu) također nije bio uspješan. Naime, umjesto da pomogne razvoju pomorstva, ova mjera dovela je pomorska poduzeća u vrlo težak položaj jer domaća brodogradilišta nisu imala resursa za gradnju brodova duge plovidbe. Pomorska poduzeća su brodove duge plovidbe tako mogla nabaviti jedino u inozemstvu, međutim njihova nabava je zbog visoke carine postala neisplativa. Carinska zaštita s vremenom je znatno ublažena, što se odrazilo i na poslovanje pomorskih poduzeća, a zaštita domaće

⁵⁶ Od djelatnika dubrovačkih pomorskih poduzeća godine 1936. u rukovodstvu *Saveza Pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije*, osim Stijepa Kneževića, bili su još i Ivo Banac (*Jugoslavenski Lloyd*) i Tomo Glavić (*Dubrovačka parobrodaska plovidba*) kao članovi Uprave, te Josip Lovrić (*Dubrovačka parobrodaska plovidba*) i Pavo Svilokos (*Slobodna Plovidba Dubrovnik*) kao članovi Nadzornog odbora *Saveza. Jadranska straža*, Split, br.3, 1936., 126-127.

⁵⁷ Spomenutu činjenicu istaknuo je dubrovački odvjetnik Antun Buconić (kandidat na izornoj listi Milana Stojadinovića) u pismu upućenom Milanu Stojadinoviću. U pismu napominje kako „Bilo bi dobro Gospodine Presjedniče, kada biste na neki zgodan način stavili do znanja Dubrovačkoj Plovidbi, da poradi kod svojih namještenika da svi glasaju za Vašu listu.“. SR-AJ, fond 37, *Stojadinović Milan* (dalje: SM), kut. 64, Pismo Antuna Buconića od 18. studenoga 1938.

Na parlamentarnim izborima 1938. godine lista Milana Stojadinovića u gradu Dubrovniku dobila je 1.354 glasa, odnosno 34,64% glasova koje je lista dobila u cijelom dubrovačkom kotaru. Istodobno je u Cavtatu, kao prebivalištu (tada već pokojnog) Stefija Račića, izborna lista Milana Stojadinovića dobila čak 66,31% od ukupnih prebrojenih glasova. Naime, u Cavtatu je postojala jaka struja u kojoj je, osim obitelji Stefija Račića, bilo još nekoliko imućnih obitelji koje su još od 1918. godine podržavale monarhistički režim tadašnje države. Franko MIROŠEVIĆ, *Dubrovački kotar u Nezavisnoj Državi Hrvatskoj*, Udruga antifašista Dubrovnik, Dubrovnik, 2016., 34.

⁵⁸ A. KADRAGIĆ, *Naša pomorska privreda i pomorski kredit*, 104.

⁵⁹ Prvi brod duge plovidbe na motorni pogon u trgovačkoj mornarici monarhističke Jugoslavije bio je *Nikolina Matković*, vlasništvo brodovlasnika Eugena Matkovića, kupljen 1937. godine.

brodogradnje nastavljena je ugovorima o subvenciji pomorskih poduzeća. Prema ugovorima o subvenciji, subvencionirana poduzeća bila su dužna svoje brodove održavati i popravljati u domaćim brodogradilištima.⁶⁰

Općenito je pomorska politika monarhističke Jugoslavije provedena povremenim neplanskim i nesustavnim mjerama. Stoga je razvitak brodarstva, a time i cjelokupnog pomorstva, uvelike ovisio o uspješnom poslovanju pomorskih poduzeća u okviru tržišnih prilika na državnoj i na globalnoj razini.

Unatoč nezainteresiranosti vladajućih struktura za pomorska pitanja te krizi u pomorstvu koja je obilježila gotovo cijelo međuratno razdoblje, trgovačka mornarica Kraljevine Jugoslavije neprestano se povećavala. Godine 1939. neposredno pred početak Drugog svjetskog rata u Kraljevini Jugoslaviji postojala su 32 pomorska poduzeća sa 176 brodova ukupne bruto tonaže 398.130 BRT.⁶¹ Uspoređujući bruto tonažu trgovačke mornarice Kraljevine SHS/Jugoslavije nakon sporazuma Trumbić-Bertolini s bruto tonažom iz 1939. godine vidljivo je da je ostvareno znatno povećanje. Spomenuto povećanje jedan je od najznačajnijih pokazatelja razvoja brodarstva tadašnje države, pa tako i cijelog pomorstva. Međutim, porast tonaže trgovačke mornarice nije bio rezultat smišljene i sustavno provedene pomorske politike, već privatne poslovne inicijative pomorskih poduzeća koja su bila motivirana isključivo vlastitim profitom. Uz to, kako je već spomenuto, neka od pomorskih poduzeća bila su potpomognuta državnim subvencijama što je znatno doprinijelo njihovoj poslovnoj uspješnosti.⁶²

Nerazumijevanje i nezainteresiranost vladajućih struktura za pitanja pomorstva bio je otežavajući čimbenik ne samo u razvoju pomorstva već i cjelokupnog gospodarstva. Naime, pomorski prijevoz bio je od velikog značaja za vanjskotrgovinsku razmjenu monarhističke Jugoslavije. Primjerice, tijekom razdoblja od 1925. do 1927. godine postotak ukupne

⁶⁰ Neke od ostalih mjera koje su trebale unaprijediti razvoj pomorstva monarhističke Jugoslavije bile su: uvođenje kombiniranih kopneno-pomorskih prijevoznih tarifa, reguliranje deviznog poslovanja pomorskih poduzeća, mjere vezane za smanjenje lučkih taksi itd. Opširnije o spomenutim mjerama u: A. KADRAGIĆ, *Naša pomorska privreda i pomorski kredit*, 102-114.

⁶¹ Pri tome su dva najveća pomorska poduzeća *Jugoslavenski Lloyd* i *Dubrovačka plovidba* sudjelovala sa 156.148 BRT odnosno 39,22% ukupne bruto tonaže trgovačke mornarice Kraljevine Jugoslavije. Pomorski godišnjak za godine 1941-1951, Ministarstvo pomorstva FNRJ, Beograd 1952., str. 20-21.

⁶² Među najuspješnija pomorska poduzeća monarhističke Jugoslavije tijekom međuratnog razdoblja ubrajaju se *Jugoslavenski Lloyd* (nastao fuzijom *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* i *Atlantske plovidbe Ivo Račić*) te *Dubrovačka parobrodsko plovidba* (kasnije *Dubrovačka plovidba*). Spomenuta pomorska poduzeća su ujedno bila i korisnici državnih subvencija. Tako je *Dubrovačka parobrodsko plovidba* primala subvencije za obalnu linijsku plovidbu a *Jugoslavenski Lloyd* za preoceansku linijsku plovidbu.

vanjskotrgovinske razmjene ostvaren morskim putem bio je u konstantnom porastu (Tablica 1.).

Godina	Ukupna robna razmjena s inozemstvom (u tonama)			Robna razmjena s inozemstvom preko pomorskih luka (u tonama)			
	Uvoz	Izvoz	Ukupno	Uvoz	Izvoz	Ukupno	% od ukupne robne razmjene
1925.	1.513.862	4.398.466	5.914.328	307.376	1.071.531	1.378.707	23,31%
1926.	1.241.054	4.884.718	6.125.772	269.939	1.398.062	1.568.001	25,60%
1927.	1.341.054	4.251.459	5.592.503	368.067	1.330.821	1.698.888	30,38%
Ukupno	4.095.970	13.534.643	17.632.603	945.382	3.800.414	4.645.596	

Tablica 1. Vanjskotrgovinska razmjena Kraljevine SHS i udio vanjskotrgovinske razmjene ostvaren morskim putem tijekom razdoblja od 1925. do 1927. godine

Izradio autor prema: Srbija – Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 81, *Stošović Dobrivoje*, kut. 1, Izvještaj *Naša pomorska trgovina u godini 1927.* autor Ivo Belin.

U ukupnom izvozu morskim putem najveći udio imali su drvo, cement i tupina (lapor) sa zajedničkim udjelom od 84,72% (1925. godine), 78,62% (1926. godine) i 62,13% (1927. godine).⁶³ Glavni vanjskotrgovinski partner za izvoz spomenutih proizvoda bila je Italija iza koje su slijedili Egipat i Grčka. Nakon 1926. godine povećan je izvoz u Južnu Ameriku, prije svega u Argentinu. Najviše se uvezio ugljen koji je u ukupnom uvozu imao udjele od 51% (1925. godine), 46% (1926. godine) i 40,29% (1927. godine). Glavni vanjskotrgovinski partner za uvoz ugljena bila je Velika Britanija iz čijih je luka dolazila većina uvoznog ugljena za luke Kraljevine SHS.⁶⁴

Najveći dio uvoza prevezen je brodovima pod talijanskom zastavom nakon kojih su slijedili brodovi pod domaćom zastavom, dok je značajan udio uvoza ostvaren brodovima pod zastavom Velike Britanije. Tijekom vremena se udio brodova pod talijanskom zastavom u ukupnom uvozu smanjio pa su tako 1927. godine brodovi pod zastavom Kraljevine SHS sudjelovali s 42,4%, brodovi pod talijanskom zastavom s 35,9%, a brodovi pod zastavom

⁶³ SR-AJ, fond 81, *Stošović Dobrivoje* (dalje: SD), kut. 1, izvještaj *Naša pomorska trgovina u godini 1927.* autor Ivo Belin.

⁶⁴ SR-AJ, fond 81, SD, kut. 1, izvještaj *Naša pomorska trgovina u godini 1927.* autor Ivo Belin.

Velike Britanije s 6,7% ukupnog uvoza morskim putem.⁶⁵ Međutim, kod izvoza je udio brodova pod talijanskom zastavom bio znatno veći i iznosio je 71,2% ukupnog izvoza morskim putem. Za usporedbu, brodovi pod zastavom Kraljevine SHS imali su svega 19,3% udjela u ukupnom izvozu morskim putem.⁶⁶ Razlog dominaciji talijanskih brodova u ukupnoj vanjskotrgovinskoj razmjeni kraljevine SHS bio je u tome što je većina izvoznih proizvoda bila namijenjena Italiji, pri čemu je talijanska vlada subvencionirala linije talijanskih brodara s inozemstvom. Zahvaljujući subvencijama, znatne količine izvozne robe koja nije bila namijenjena Italiji prevožene su talijanskim brodovima jer su talijanski brodovi na linijama za inozemstvo s polazištem iz Trsta i Rijeke mogli redovito pristajati u ostale luke na istočnoj obali Jadrana da bi ukrcali teret, što je bez subvencija bilo neisplativo.⁶⁷

Sljedeće, 1928. godine zabilježeno je povećanje udjela pomorskog prijevoza u ukupnoj vanjskotrgovinskoj razmjeni Kraljevine SHS te je od ukupnog izvoza (4.526.762 tone) morem prevezeno 1.579.635 tona (34,89%) dok je od ukupnog uvoza (1.565.409 tona) morem prevezeno 471.175 tona (30,01%). Udio brodova pod zastavom Kraljevine SHS u ukupnom izvozu tijekom 1928. godine porastao je na 375.757 tona (23,9%), dok je udio talijanskih brodova, unatoč povećanju na 1.059.039 tona, neznatno smanjen (67,4%). Ukupno je preko domaćih luka izvezeno 615.960 tona drva, 412.644 tone cementa i 267.184 tone tupine (lapora).⁶⁸ Povećanje udjela brodova pod zastavom Kraljevine SHS u ukupnom izvozu ostvaren je zahvaljujući doprinosu redovne linije iz domaćih luka za Južnu Ameriku kojom su se izvozile znatne količine drva i cementa. Kod uvoza je udio brodova pod zastavom Kraljevine SHS porastao na 48,6%, dok je udio brodova pod talijanskom zastavom smanjen

⁶⁵ SR-AJ, fond 81, SD, kut. 1, izvještaj *Naša pomorska trgovina u godini 1927.* autor Ivo Belin.

⁶⁶ Ivo Belin u svojim je izvještajima bio zagovornik subvencija za trgovačku mornaricu SHS prema uzoru na subvencije talijanske vlade čime bi se eventualno smanjila talijanska dominacija u pomorskom prijevozu. SR-AJ, fond 81, SD, kut. 1, Izvještaj *Naša pomorska trgovina u godini 1927.* autor Ivo Belin.

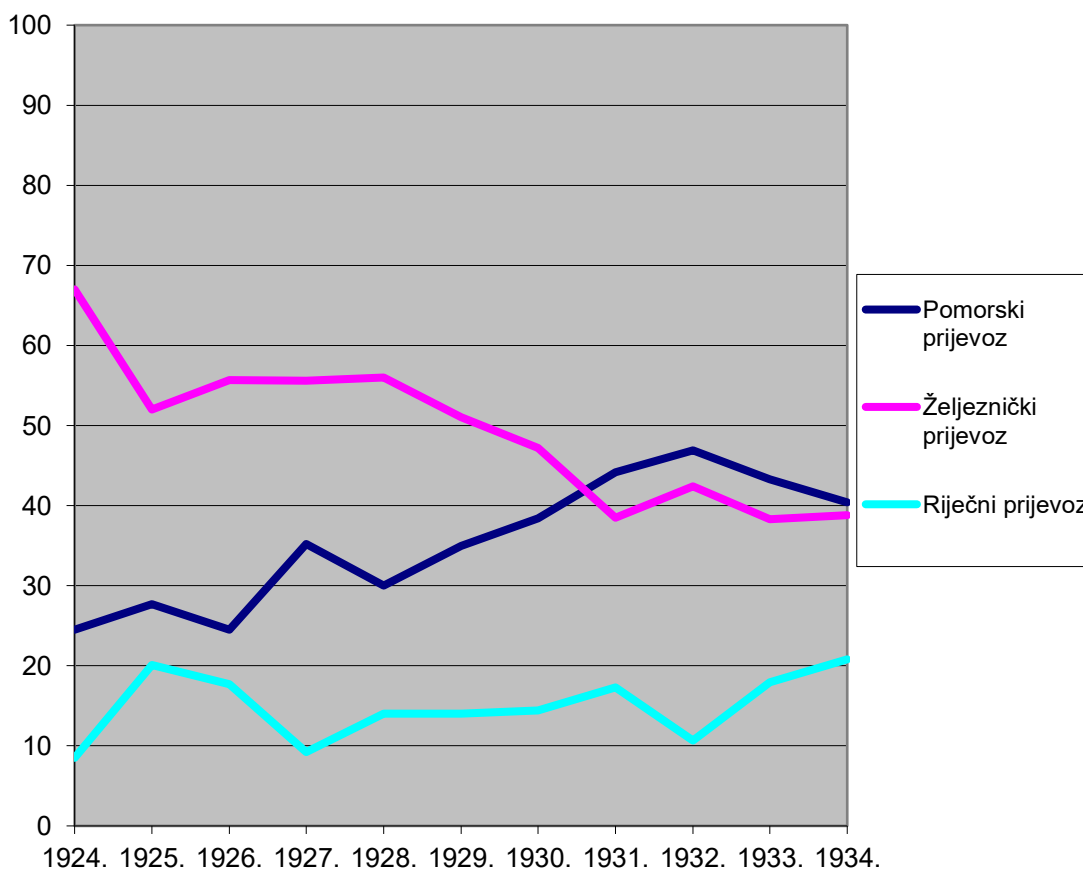
⁶⁷ Iznosi subvencija koje su talijanski brodari dobivali od talijanske vlade bili su znatno veći od iznosa kojima je vlada monarhističke Jugoslavije subvencionirala svoje brodare. Talijanska vlada je od 1927. godine za sljedećih 12 godina na ime kredita u svrhu nabave novih brodova talijanskim brodovlasnicima namijenila iznos od 684 milijuna lira (približno 1,71 milijardu dinara). Ujedno je od 1926. godine predviđeni iznos subvencija za poštanske linije tijekom sljedećih 20 godina iznosio približno 3,2 milijarde lira (nešto više od 8 milijardi dinara). Tako je iz talijanskog proračuna za 1936./1937. godinu bilo predviđeno 12.133.300 lira (približno 30.333.250 dinara) za otplatu pomorskih kredita, 7.500.000 lira (približno 18.750.000 dinara) za izravnu pomoć brodogradnji, te 281.585.000 lira (približno 704.000.000 dinara) za subvencije poštanskih linija. Tijekom razdoblja Velike gospodarske krize talijanska je vlada uvela potpore i za slobodnu plovidbu (što monarhistička Jugoslavija nije nikada napravila). Tako je u talijanskom proračunu za 1936./1937. godinu za potpore slobodnoj plovidbi bio predviđen iznos od 45.000.000 lira (približno 112.500.000 dinara). Ujedno su tijekom razdoblja krize (počevši od 1932. godine) odobrene i nagrade od 25 lira po toni za rashodovanje ukupno 200.000 tona starih brodova koji su zatim poslani u rezalište. *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1937., 313.

⁶⁸ SR-AJ, fond 81, SD, kut. 1, Izvještaj *Naša pomorska trgovina u godini 1928.* autor Ivo Belin i izvještaj *Naša zastava u našoj pomorskoj trgovini*, autor Ivo Belin.

na 26,2%, a udio uvoza ostvaren brodovima pod britanskom zastavom porastao je na 12,5% ukupnog uvoza morskim putem.⁶⁹ Najzastupljenija uvozna roba bili su ugljen i fosfati na koje je otpadalo 69,9% ukupnog uvoza. Tako je 59,87% od ukupnog uvoza ugljena i 45,07% ukupnog uvoza fosfata prevezeno brodovima pod domaćom zastavom.⁷⁰

Trend povećanja udjela pomorskog prijevoza u ukupnoj vanjskotrgovinskoj razmjeni monarhističke Jugoslavije nastavio se i tijekom razdoblja Velike gospodarske krize (1929. - 1933.). Tako je s vremenom pomorski prijevoz prema udjelu u ukupnom izvozu i uvozu zauzeo vodeće mjesto ispred, do tada dominantnog, željezničkog prijevoza (Grafikoni 3. i 4.).

Grafikon 3. Prikaz postotnih udjela pomorskog željezničkog i riječnog prijevoza u ukupnom izvozu Kraljevine SHS/Jugoslavije tijekom razdoblja od 1924. do 1934. godine

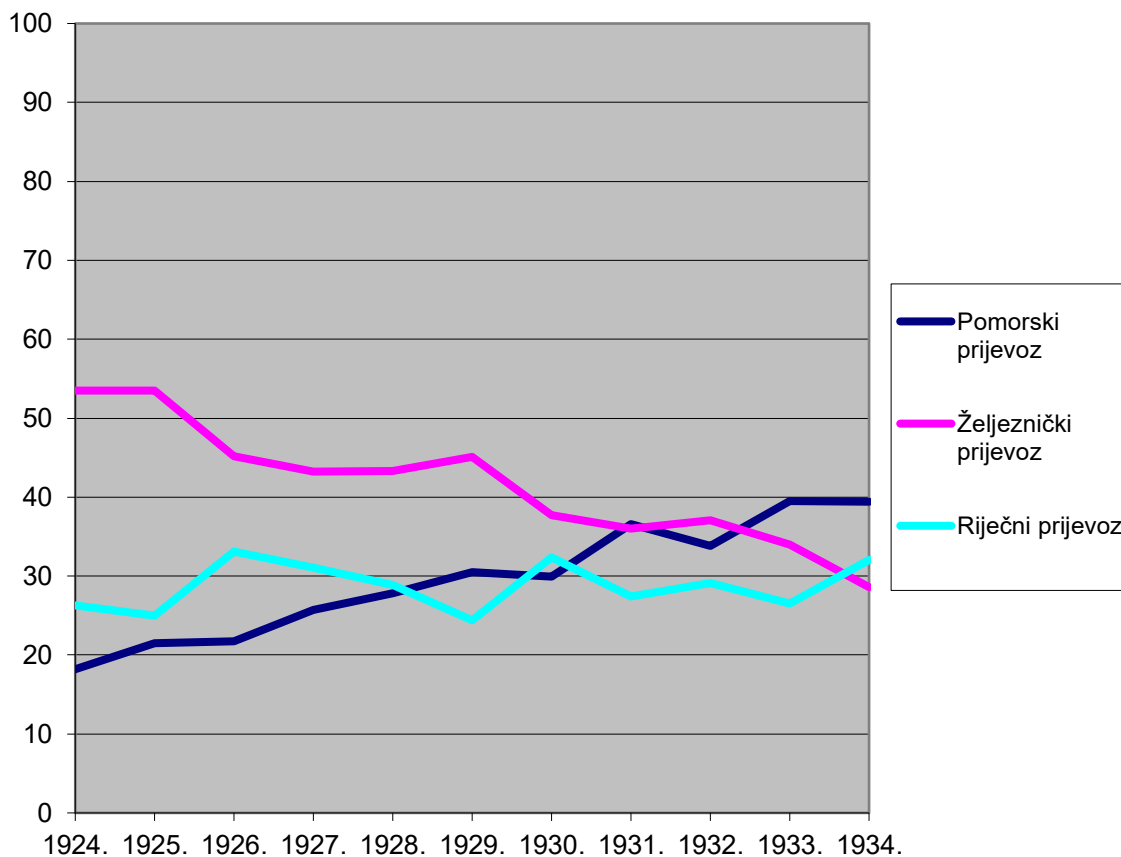


Izradio autor prema: *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1941., str 81.

⁶⁹ SR-AJ, fond 81, SD, kut. 1, Izvještaj *Naša pomorska trgovina u godini 1928.* autor Ivo Belin i izvještaj *Naša zastava u našoj pomorskoj trgovini*, autor Ivo Belin.

⁷⁰ SR-AJ, fond 81, SD, kut. 1, Izvještaj *Naša pomorska trgovina u godini 1928.* autor Ivo Belin i izvještaj *Naša zastava u našoj pomorskoj trgovini*, autor Ivo Belin.

Grafikon 4. Prikaz postotnih udjela pomorskog željezničkog i riječnog prijevoza u ukupnom uvozu Kraljevine SHS/Jugoslavije tijekom razdoblja od 1924. do 1934. godine



Izradio autor prema: *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1941., str 81.

Tijekom međuratnog razdoblja na opće prilike u pomorstvu, pa tako i na pomorstvo monarhističke Jugoslavije znatno je utjecala Velika gospodarska kriza.⁷¹ Međutim, pomorstvo je na globalnoj razini zapalo u krizu znatno prije početka Velike gospodarske krize.⁷² Kriza u

⁷¹ Međuratno razdoblje se s aspekta pomorskog poslovanja može podijeliti na dva razdoblja. Prvo razdoblje (od 1922. do 1926. godine) bilo je relativno prosperitetno, dok je drugo razdoblje (od 1927. do 1938. godine) bilo većim dijelom obilježeno djelovanjem Velike gospodarske krize koja se odrazila i na pomorstvo. Prema: Martin STOPFORD, *Maritime Economics 3rd edition*, Routledge, London, New York, 2009., str 115.

⁷² Ekonomska kretanja u svjetskoj pomorskoj trgovini između dva svjetska rata imala su velik utjecaj na pomorstvo monarhističke Jugoslavije (a time i na dubrovačko pomorstvo) zato što je većina brodova pomorskih poduzeća bila uposlena u preokoceanskoj slobodnoj plovidbi. Tako je 1928. godine udio brodova slobodne plovidbe u ukupnoj tonaži trgovačke mornarice Kraljevine SHS iznosio približno 80%. Brodovi slobodne plovidbe uglavnom su bili angažirani prijevozom ugljena iz Velike Britanije za južnoameričke luke, dok su u povratku prevozili salitru iz Čilea ili pšenicu i kukuruz iz Argentine. Brodovi slobodne plovidbe su uglavnom pristajali u strane luke, dok su u domaće luke brodovi rijetko svraćali te nisu znatnije doprinosili ukupnom pomorskom prometu tadašnje države. U domaće luke bi se uglavnom dovezio ugljen iz Velike Britanije, a u

pomorstvu bila je uzrokovana viškom ponude na tržištu brodskog prostora (Slika 1.). Naime, nakon Prvog svjetskog rata na svjetskom tržištu brodskog prostora postojao je višak tonaže trgovačkih brodova za koji s vremenom nije više bilo moguće pronaći uposlenje na prijevozu tereta.⁷³ Spomenuti višak nastao je zbog ubrzane gradnje brodova za potrebe vojnog transporta tijekom rata. Suočene s novonastalom situacijom, države koje su posjedovale najveći broj brodova (Velika Britanija i Sjedinjene Američke Države) imale su različite stavove o tome kako bi trebalo pristupiti krizi. Tako su Sjedinjene Američke Države predlagale masovnu raspremu brodova prema globalnom sporazumu, dok je u Velikoj Britaniji vladalo mišljenje da će tržište prema zakonu ponude i potražnje regulirati samo sebe, pri čemu bi neminovno došlo do propasti pojedinih manjih pomorskih poduzeća. Istovremeno se Velika Britanija oštro protivila prodaji viška brodova inozemnim pomorskim poduzećima da ne bi došlo do pojave konkurencije.

Konstantni pad indeksa vozarina za brodove u slobodnoj plovidbi započeo je neposredno nakon završetka Prvog svjetskog rata. Iako je tijekom razdoblja od 1925. do 1927. godine zabilježen lagani porast indeksa, pravi oporavak tržišta započeo je tek krajem Velike gospodarske krize, odnosno 1935. godine (Slika 2.). Međutim, unatoč trendu konstantnog pada, vozarine su i dalje bile dovoljno visoke te su pomorska poduzeća monarhističke Jugoslavije (uključujući *Jugoslavenski Lloyd* i *Dubrovačku parobrodarsku plovidbu*) uspješno poslovala sve do početka Velike gospodarske krize. Rentabilnost poslovanja pomorskih poduzeća tadašnje države, osim uz pomoć subvencija, ostvarena je i zahvaljujući niskim troškovima nabave rabljenih brodova kao i niskim troškovima njihove eksploatacije.⁷⁴ Pritom treba uzeti u obzir i plaće pomoraca na brodovima pod domaćom zastavom koje su bile znatno niže u odnosu na plaće pomoraca u razvijenim zemljama, što je također bila znatna stavka u općem smanjenju troškova poslovanja.⁷⁵

povratku bi se prevozilo drvo za mediteranske luke ili boksit za Nizozemsku (luka Rotterdam) i Francusku. Kao što je spomenuto, slobodnu plovidbu, za razliku od linijske plovidbe, nije subvencionirala država, stoga se tijekom krize nalazila u znatno težem položaju. *Jadranska straža*, Split, br. 6. 1928., 176-178.

⁷³ Spomenutu situaciju „viška tonaže“ uspješno su koristili grčki, talijanski i španjolski brodovlasnici koji su kupovali starije rabljene brodove po niskim cijenama, stoga su na tržištu mogli konkurirati niskim vozarinama jer su im i troškovi poslovanja bili znatno manji. Međutim, to je u konačnici samo doprinosilo sveopćem smanjenju vozarina. *Jadranska straža*, Split, br. 5. 1929., 134.

⁷⁴ Primjerice cijena prosječnog teretnog broda koja je 1919. godine iznosila 232.500 funti sterlinga nekoliko je godina kasnije pala na približno 60.000 funti sterlinga i nije se značajnije mijenjala tijekom sljedećih desetak godina. M. STOPFORD, *Maritime Economics 3rd edition*, 115.

⁷⁵ Plaće pomoraca na brodovima monarhističke Jugoslavije bile su i do 70% niže nego u inozemstvu. M. MIRKOVIĆ, *Ekonomska struktura Jugoslavije 1918.-1941.*, 136.

Jeftinoj radnoj snazi pogodovala je kriza i nemogućnost zaposlenja. Budući da su plaće bile niske, štrajkovi pomoraca bili su česti, međutim poslodavci su imali potporu države u suzbijanju nezadovoljstva pomoraca.

Iako se kriza u pomorstvu počela osjećati i prije početka Velike gospodarske krize, godine 1930. započinju ozbiljni poremećaji u poslovanju pomorskih poduzeća na globalnoj razini. Tijekom razdoblja od 1931. do 1934. godine obujam svjetske pomorske trgovine pao je za 26%. Tako se do 1932. godine u raspremi nalazilo približno 14 milijuna BRT trgovačkog brodovlja, odnosno oko 21% svjetske trgovačke flote, dok su cijene brodova pale i do 50%.⁷⁶

Kriza je značajno utjecala na prihode pomorskih poduzeća, te su primjerice britanska pomorska poduzeća slobodne plovidbe 1930. godine prosječno na ime dividendi mogla isplatiti približno 650.000 funti sterlinga, za razliku od 930.000 funti sterlinga koliko je iznosio prosječni iznos dividendi 1929. godine.⁷⁷ Pomorska poduzeća Kraljevine Jugoslavije koja su posjedovala brodove slobodne plovidbe ispočetka nisu bila znatnije pogođena krizom te su i dalje ostvarivala dobit unatoč niskim vozarinama. To je postignuto zahvaljujući niskim troškovima održavanja brodova kao i činjenici da su domaća pomorska poduzeća bila oslobođena plaćanja poreza i taksu. Stoga je početkom krize u raspremi bilo svega nekoliko najstarijih brodova *Jugoslavenskog Lloyd*a. Međutim, prekooceanska linijska plovidba našla se u nezavidnoj situaciji jer su linije s Južnom Amerikom bile uspostavljene tek prije kratkog vremena, ali je zahvaljujući državnim subvencijama za linijsku plovidbu kriza lakše prebrođena.⁷⁸

Godine 1937. svjetska pomorska trgovina dosegla je pretkriznu razinu te je nakon kratkotrajnog pada 1938. godine uslijedilo razdoblje povećanih vozarina i konjunktura koje je trajalo sve do početka Drugog svjetskog rata.⁷⁹ Izbijanjem Drugog svjetskog rata dolazi do povećane potrebe za pomorskim prijevozom što dovodi do daljnjeg povećanja vozarina (Grafikon 5.). Novonastala situacija posebno je pogodovala brodarima neutralnih zemalja

Najznačajniji štrajkovi pomoraca duge plovidbe dogodili su se upravo za trajanja Velike gospodarske krize, odnosno 1931. i 1932. godine. Više u: Toma MAŠTRUKO, Štrajkovi na brodovima duge plovidbe 1931-1932. godine, *Pomorski zbornik*, 2, Zadar, 1964., 877-906.

⁷⁶ M. STOPFORD, *Maritime Economics 3rd edition*, 117.

⁷⁷ *Jadranska straža*, Split, br. 4. 1931., 72.

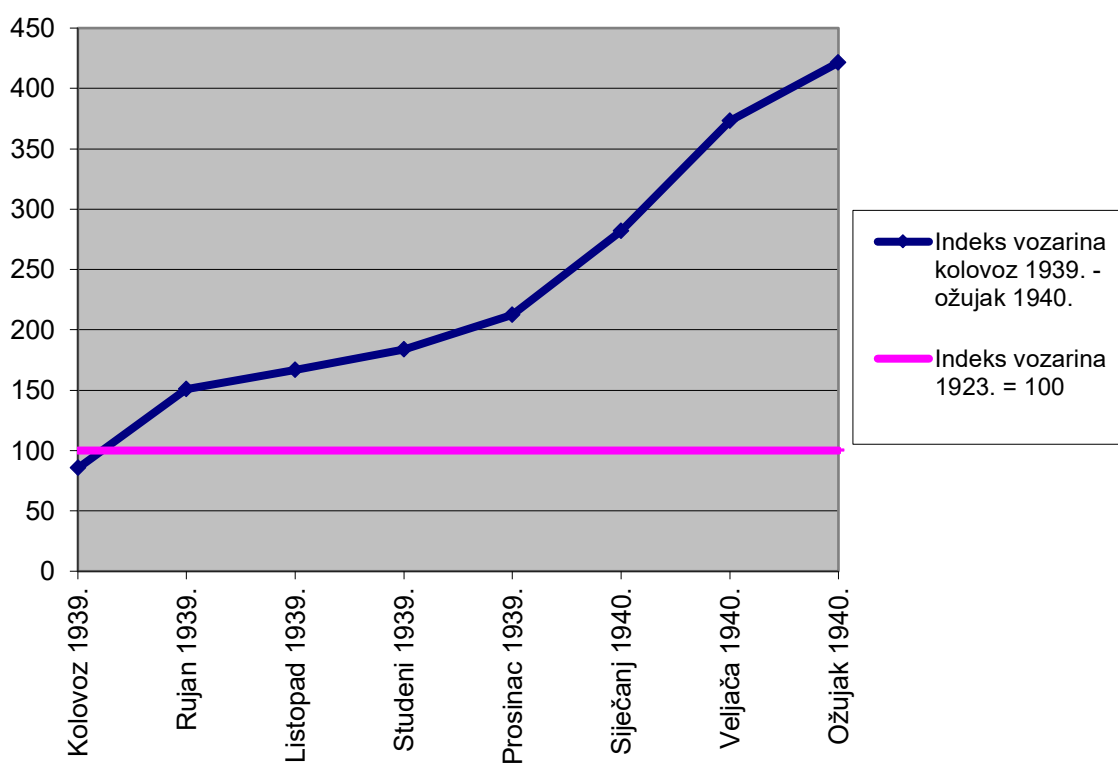
⁷⁸ Primjerice vozarine za salitru iz Čilea (jedan od glavnih tereta za brodove slobodne plovidbe tadašnje države), kretale su se u rasponu između 41% i 77% od iznosa vozarine prije početka krize. *Jadranska straža*, Split, br. 4. 1931., 71-72.

⁷⁹ Oporavak tržišta djelomično je rezultat smanjenja ponude raspoloživog broskog prostora jer je od 1935. do 1937. godine na globalnoj razini rashodovano oko 5 milijuna BRT trgovačkog brodovlja. Tako se uslijed oporavka tržišta 1938. godine u raspremi nalazilo svega 1,3 milijuna BRT od ukupne svjetske tonaže trgovačkog brodovlja. M. STOPFORD, *Maritime Economics 3rd edition*, 117-118.

Godine 1938. u raspremi se nalazilo približno 3% ukupne tonaže trgovačke mornarice Kraljevine Jugoslavije. To su uglavnom bili brodovi koji su se nalazili na preuređenju ili redovnom održavanju u brodogradilištima. Najveći postotak brodova u raspremi imala je Grčka s približno 24,3% ukupne tonaže trgovačke mornarice u raspremi. Brodovi grčkih brodovlasnika bili su većinom stari pa je za njih bilo teže ugovoriti poslove prijevoza. *Mornarički glasnik*, Zemun, br 6, 1938., 822.

među kojima je bila i Kraljevina Jugoslavija. Međutim, ratna zbivanja uzrokovala su i povećanje troškova poslovanja. Prije svega, porasle su cijene pogonskog goriva (ugljena) čime su porasli troškovi eksploatacije brodova. Uslijed ratnih rizika povećane su i premije osiguranja za brodove kao i plaće pomorcima. Uz spomenute troškove, pomorska poduzeća Kraljevine Jugoslavije imala su i dodatno financijsko opterećenje. Naime, vlasti Kraljevine Jugoslavije su uslijed globalnog povećanja vozarina uvele tzv. specijalni doprinos koji je stupio na snagu 1. siječnja 1940. godine.⁸⁰

Grafikon 5. Kretanje indeksa vozarina početkom Drugog svjetskog rata



Izradio autor prema: *Mornarički glasnik*, Zemun, br 3, 1940., 318

Unatoč povoljnim poslovnim prilikama koje su pomorskim poduzećima obećavale znatnu dobit, daljnji tijek rata koji je donio i propast Kraljevine Jugoslavije ujedno je prouzrokovao i nenadoknadive gubitke pomorskim poduzećima tadašnje države. Tako su

⁸⁰ Specijalni doprinos obračunavao se na mjesečnoj osnovi u funtama sterlinga u iznosu od 1 šilinga po toni nosivosti broda. Vlasti tadašnje države računale su da će na ime specijalnog doprinosa prikupiti 350.000 funti sterlinga ili približno 70 milijuna dinara. Potrebno je spomenuti da su pomorska poduzeća već bila obvezna plaćati dodatni porez, kao i doprinos za fond Narodne obrane. *Mornarički glasnik*, Zemun, br 2, 1940., 204-205.

tijekom Drugog svjetskog rata pomorska poduzeća Kraljevine Jugoslavije izgubila 146 brodova s ukupno 229.708 BRT.⁸¹

⁸¹ Podatak se odnosi na brodove veće od 50 BRT. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, Ministarstvo pomorstva FNRJ, Beograd, 1952., 90

4. Dubrovačka luka Gruž

Dubrovnik je tijekom razdoblja između dva svjetska rata bio grad s dvije luke u kojima se odvijao pomorski promet (gradska luka i gruška luka).⁸² Gradska luka, smještena u staroj gradskoj jezgri zaštićena valobranom Kaše i lukobranom Porporela, još je od srednjeg vijeka imala značajnu ulogu u razvoju Dubrovnika i tijekom većeg dijela dubrovačke povijesti bila je jedina dubrovačka luka u kojoj se odvijao pomorski prijevoz. Brodovi koji su pristajali u gradsku luku uglavnom su bili jedrenjaci velike i male obalne plovidbe. Uslijed tranzicije u pomorstvu, odnosno prelaska s jedrenjaka na parobrode, udio parobroda velike i male obalne plovidbe u ukupnom prometu dubrovačke gradske luke sve je više rastao. Kako se napretkom pomorske tehnologije povećavala tonaža (a time i dimenzije) parobroda tako je i gradska luka postala premalena za prihvat većih parobroda te je sve više gubila na značaju. Do međuratnog razdoblja gradska luka u potpunosti je izgubila svoj prijašnji značaj te su u nju pristajali samo brodovi koji su vršili lokalni pomorski prijevoz putnika i tereta, a ujedno je služila kao vez i zaklonište plovilima lokalnog stanovništva.

Za razliku od gradske luke, gruška luka (smještena u Gruškom zaljevu) sve do propasti Dubrovačke Republike nije imala funkciju luke za pomorski promet, nego isključivo funkciju brodogradilišta, a Gruški je zaljev brodovima služio i kao zaklonište od nevremena. S vremenom je gruška luka zbog prostranosti Gruškog zaljeva postala znatno pogodnija za parobrodski promet te je preuzela većinu teretnog i putničkog pomorskog prometa Dubrovnika.⁸³ Tako su u Gruž većinom uplovljavali parobrodi duge plovidbe i putnički parobrodi *Austrijskog Lloyd*a. Dolaskom uskotračne željezničke pruge u Gruž 1901. godine, gruška luka preuzima ulogu glavne dubrovačke luke.⁸⁴

⁸² U statističkim publikacijama gradska luka bila je označavana sa Dubrovnik I, dok se gruška luka označavala kao Dubrovnik II. Od 1922. godine prestaje zasebno vođenje statistike za gradsku i grušku luku te se podatci o prometu u obje luke vode zajednički pod naznakom Dubrovnik.

⁸³ Veličina akvatorija Gruškog zaljeva koja je bila primarni razlog premještanja pomorskog prometa iz gradske u grušku luku s vremenom je znatno smanjena. Naime, zbog potrebe izgradnje lučkih kapaciteta u Gružu (ali i ostalih infrastrukturnih projekata), tijekom vremena nasipana je obala zaljeva što je dovelo do sužavanja akvatorija Gruškog zaljeva. Navedeni proces započeo je krajem 19. stoljeća i traje sve do danas. Više u: Rudi JELIĆ, Sužavanje akvatorija Gruškog zaljeva, *Naše more*, 5-6, Dubrovnik, 1999., 190-198.

Najrecentniji primjeri sužavanja akvatorija Gruškog zaljeva su izgradnja marine *Frapa Dubrovnik* koja je otvorena u lipnju 2019. godine i građevinski radovi na proširenju Lapadske obale započeti 2021. godine.

⁸⁴ Spajanje Gruža sa željezničkom mrežom donio je povećanje putničkog i teretnog prometa gruškoj luci, dok je promet u gradskoj luci bio sve manji. Godine 1902. godine u grušku luku uplovilo je 228 jedrenjaka i 1.322 parobroda, dok je u gradsku luku uplovilo 213 jedrenjaka i 988 parobroda. Za usporedbu, 1905. godine u grušku luku uplovilo je 268 jedrenjaka i 1.638 parobroda, dok je u gradsku luku uplovilo 190 jedrenjaka i 836

Tijekom međuratnog razdoblja gruška luka (djelomično zahvaljujući i željezničkoj vezi sa zaleđem) razvija se u jednu od četiri najveće luke u tadašnjoj državi. Godine 1938. ukinuta je i Lučka kapetanija 1. reda Dubrovnik I koja se nalazila u gradskoj luci, a Lučka kapetanija 2. reda Dubrovnik II (Gruž) postaje Lučka kapetanija 1. reda Dubrovnik. Stoga se lučke djelatnosti u Dubrovniku tijekom međuratnog razdoblja mogu gotovo isključivo razmatrati u kontekstu luke Gruž (Slika 3.).

4.1. Pomorska uprava i objekti sigurnosti plovidbe na dubrovačkom području

S obzirom na to da monarhistička Jugoslavija nikada nije imala izraženu pomorsku orijentaciju, tako je i pomorstvo tijekom međuratnog razdoblja bilo marginalizirano. Sukladno tome, tijekom međuratnog razdoblja nije postojalo nadležno ministarstvo pomorstva koje bi se bavilo pomorskim pitanjima. Za pomorska pitanja bilo je mjerodavno Pomorsko odeljenje (Pomorski odjel) koji se nalazio u sastavu Ministarstva saobraćaja (Ministarstva prometa). Kao izvršno-upravno tijelo Pomorskog odeljenja, odnosno Ministarstva saobraćaja, postojala je Direkcija pomorskog saobraćaja sa sjedištem u Splitu.⁸⁵ Obalno područje Kraljevine Jugoslavije je tijekom većeg dijela međuratnog razdoblja bilo podijeljeno na pet pomorskih okruga (okružja). Pomorski okruzi gledano od sjevera prema jugu bili su sljedeći: Pomorski okrug Sušak, Pomorski okrug Šibenik, Pomorski okrug Split, Pomorski okrug Dubrovnik i Pomorski okrug Meljine (od 1933. godine Pomorski okrug Kotor).⁸⁶

parobroda. Ivo PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1984., 210.

⁸⁵ Direkcija pomorskog saobraćaja za svoje je potrebe posjedovala i određeni broj plovila. Tako se, primjerice, na polovici međuratnog razdoblja (1930. godine) u floti Direkcije pomorskog saobraćaja nalazilo 11 manjih brodova (s lukom upisa Split) namijenjenih održavanju objekata sigurnosti plovidbe te za potrebe pomorsko-ribarske policije, lučke policije u sušačkoj i splitskoj luci, tegljenja, spašavanja itd. Do početka Drugog svjetskog rata broj plovila u floti Direkcije povećao se na 14. Iste, 1930. godine, uz prethodno spomenute brodove, Direkcija pomorskog saobraćaja posjedovala je i 14 plovila za izvođenje pomorskih radova (tri jaružala namijenjenih održavanju plovnosti luka i plovnih putova te 11 maona od kojih su tri bile namijenjene za ugljen). Do propasti Kraljevine Jugoslavije rashodovane su dvije drvene maone, a nabavljeno je jedno jaružalo i jedna nova maona, tako da je broj plovila za izvođenje pomorskih radova ostao nepromijenjen. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 63-64. i *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, Ministarstvo Saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 57-58.

⁸⁶ *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 7-8.

Izvršna tijela u pomorskim okruzima bile su lučke kapetanije (1. i 2. reda) kao i njima podređena lučka zastupništva.⁸⁷ Sjedišta pomorskih okruga istodobno su bila i sjedišta lučkih kapetanija 1. reda. Prema spomenutom ustroju, dubrovačko područje (Pomorski okrug Dubrovnik) bilo je u nadležnosti Lučke kapetanije 1. reda Dubrovnik I.⁸⁸ Lučkoj kapetaniji 1. reda u Dubrovniku bile su podređene četiri kapetanije 2. reda: Dubrovnik II. (Gruž), Trpanj, Vela Luka i Korčula, te lučko zastupništvo Cavtat.

Lučkoj kapetaniji 2. reda Dubrovnik II. (Gruž) bila su podređena lučka zastupništva Sobra (otok Mljet) Ston, Slano, Luka Šipanska i Koločep.⁸⁹ U nadležnosti Lučke kapetanije Dubrovnik II u Gružu nalazili su se i sljedeći svjetionici na dubrovačkom području: Daksa, Grebeni, Slano (rt Donja) i Sveti Andrija.

Dana 1. prosinca 1938. godine ukinuta je Lučka kapetanija 2. reda Dubrovnik II. koja se nalazila u gruškoj luci, a Lučka kapetanija 1. reda Dubrovnik I iz gradske je luke premještena u Gruž. Tako je na dubrovačkom području od tada postojala samo Lučka kapetanija 1. reda Dubrovnik čije je sjedište bilo u Gružu (Dubrovnik II).⁹⁰ Prema novoj organizaciji, u dubrovačkoj gradskoj luci ostali su samo jedan činovnik i dva lučka peljara. Tako s aspekta organizacije lučke službe, gradska luka i gruška luka postaju jedinstveno područje.⁹¹

Jedno od važnijih tijela pomorske uprave bile su građevinske sekcije podređene Građevinskom odelenju (odjelu) Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu. Na području države su tako postojale četiri pomorsko-građevinske sekcije: Sušak, Šibenik, Split, Dubrovnik te jedno pomorsko građevinsko zastupništvo koje se nalazilo u Opuzenu. Pod

⁸⁷ Djelatnici lučke kapetanije nosili su uniforme slične željezničarskima jer su lučke kapetanije kao i željeznice bile u nadležnosti Ministarstva saobraćaja. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 39. 1928., 2.

⁸⁸ Pod Dubrovnik I smatrano je područje stare gradske jezgre i susjednih gradskih četvrti. Današnje dubrovačke gradske četvrti Lapad i Gruž označavane su kao Gruž ili Dubrovnik II. Iako je do međuratnog razdoblja dubrovačka gradska luka smještena u staroj gradskoj jezgri već uvelike izgubila svoju funkciju, sjedište lučke kapetanije 1. reda Dubrovnik I sve do 1938. godine nalazilo se u dubrovačkoj gradskoj luci.

⁸⁹ Lučkoj kapetaniji 2. reda u Trpnju (poluotok Pelješac) bila su podređena lučka zastupništva Crkvice i Drače. Lučkoj kapetaniji 2. reda Vela Luka bilo je podređeno lučko zastupništvo Brna. Lučkoj kapetaniji 2. reda u Korčuli su bila podređena lučka zastupništva Račišće i Prigradica (na otoku Korčuli) te lučka zastupništva Trstenik, Viganj, Kučište i Orebić (na poluotoku Pelješcu).

⁹⁰ Nakon reorganizacije Lučka kapetanija 1. reda u Dubrovniku zapošljavala je sljedeće djelatnike: Gozze Nikola (lučki kapetan), Ivo Gluhonja, Antun Crnobori, Nikola Pasarić, Ivan Knego, Milivoj Šimić, Mladen Poljanić i Niko Kovač (činovnici). Uz njih je u kapetaniji bilo zaposleno osam lučkih nadpeljara, tri lučka peljara, jedan ribarski stražar, jedan lučki čuvar i dva administrativna dnevničara. Pri Lučkoj kapetaniji Dubrovnik, kao ovlaštenu stručnjak za kompenzaciju kompasa, djelovao je i profesor dubrovačke pomorske škole Ćiril (Ćiro) Carić. Pored navedenih bilo je zaposleno i devet djelatnika zaduženih za opsluživanje četiri svjetionika u nadležnosti Kapetanije. *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 25-26.

⁹¹ *Mornarički glasnik*, br. 1, 1939., 98. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 50, 1938., 3.

nadležnost Pomorsko-građevinske sekcije Dubrovnik pripadala su područja Pomorskog okruga Dubrovnik i Pomorskog okruga Meljine (od 1933. godine Pomorski okrug Kotor).⁹²

Pomorske građevinske sekcije revidirale su planove i odobravale izvođenje radova, odnosno dodjeljivale radove putem licitacija, nadzirale izvođenje radova, a po završenim radovima obavljale kolaudaciju, odnosno stavljanje izgrađenih objekata u uporabu.

Radove u nadležnosti pomorskih građevinskih sekcija uglavnom su izvodila privatna građevinska poduzeća. Primjerice, splitska građevinska poduzeća Krstulović i Kargotić, Pero Machiedo, Mato Plazibat, ali i sušačka podružnica građevinskog poduzeća u vlasništvu Vladimira Šramela iz Ljubljane. Pomorsko-građevinske sekcije u sjedištima pomorskih okruga te zastupništvo u Opuzenu samostalno su izvodili i radove manjeg opsega vezane za održavanje pomorsko-građevinskih objekata na svom području, a također su izgradile i neke manje objekte.⁹³

Svjetionici i navigacijske oznake su kao objekti sigurnosti plovidbe tijekom međuratnog razdoblja bili u nadležnosti Direkcije pomorskog saobraćaja Split, dok je osoblje na terenu zaduženo za njihovo opsluživanje bilo podređeno mjerodavnim lučkim kapetanijama. Dubrovnik se prema shemi sigurnosti plovidbe nalazio na kraju plovidbenog pravca VII odnosno na početku plovidbenog pravca VIII.⁹⁴ Objekti sigurnosti plovidbe na području dubrovačkih luka (gradske i gruške luke) bili su relativno malobrojni i potjecali su još iz razdoblja Austro-Ugarske Monarhije.⁹⁵

Na području gradske luke smještene u staroj gradskoj jezgri postojala su dva lučka svjetla koja su služila prilikom ulaska u luku. Jedno lučko svjetlo (crveno stalno, vidljivosti tri nautičke milje)⁹⁶ nalazilo se na glavi lukobrana Porporela i bilo je postavljeno na željeznom stupu visine 5,5 m. Uslijed velike izloženosti, svjetlo se kod lošeg vremena često nije moglo

⁹² U Pomorsko-građevinskoj sekciji Dubrovnik 1939. godine bili su zaposleni sljedeći djelatnici: Antun Bače (upravitelj), Božidar Roje, Milorad Wagner i Zvonimir Krstić (činovnici). Osim njih, bili su zaposleni i jedan administrativni dnevničar, jedan građevinski nadzornik, te jedan ronilac. *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 28.

⁹³ *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 44.

⁹⁴ Početak plovidbenog pravca VII bio je na rtu Pelegrin (zapadni kraj otoka Hvara), a završetak u gruškoj luci. Početak plovidbenog pravca VIII je bio u gradskoj luci Dubrovnik, a završetak na ušću Bojane, odnosno jugoslavensko-albanskoj granici. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 329.

⁹⁵ Oba svjetionika na prilazima gruškoj luci (svjetionici Daksa i Grebeni) izgrađeni su 1872. godine. Anton BOTRIĆ, Razvoj i stanje službe označavanja pomorskih plovni putova u Jugoslaviji, Svjetioničarstvo na jugoslavenskoj obali Jadrana od početka XIX stoljeća do danas, *Pomorski zbornik*, 2, Zadar, 1964, 517-544, 524. Plutača na pličini u gruškoj luci postavljena je 1869. godine, a oznaka pličine između Dakse i poluotoka Lapad izgrađena je 1872. godine. Josip JURIČIĆ, Uspostava objekata za sigurnost plovidbe na istočnoj obali Jadranskog mora do 1875. godine, *Pomorski zbornik*, 26, Rijeka, 1988., 473-492, 486-487.

⁹⁶ U sektoru 327°-357° svjetlo je potamnjeno od otoka Lokrum. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 400-401.

upaliti jer je bilo petrolejsko.⁹⁷ Drugo lučko svjetlo u gradskoj luci (bijelo stalno sa zelenim sektorom, vidljivosti dvije nautičke milje - bijelo i jednu nautičku milju - zeleno)⁹⁸ bilo je manje izloženo jer se nalazilo unutar luke, na glavi gata ispred zgrade lučke kapetanije.⁹⁹ Svjetlo je bilo postavljeno na željeznom stupu s kamenim podnožjem visine 4,1 m.¹⁰⁰

Objekti sigurnosti plovidbe u gruškoj luci bili su nešto brojniji s obzirom na položaj i veličinu luke, kao i na broj i veličinu brodova koji su dolazili u Gruž. Tako su se na prilazu gruškoj luci nalazili svjetionici Daksa i Grebeni. Svjetionik Daksa (crveno stalno svjetlo, vidljivosti 10 nautičkih milja),¹⁰¹ kamena osmerokutna kula uz prizemnu kućicu čuvara, nalazio se na sjeverozapadnom rtu istoimenog otočića. Svjetionik je bio udaljen 38 m od mora a njegovo svjetlo bilo je na visini od 19,6 m iznad srednje razine mora.¹⁰² Svjetionik Grebeni (bijelo stalno svjetlo, vidljivosti 12 nautičkih milja)¹⁰³, kamena četverokutna kula nad jednokatnom zgradom čuvara, nalazio se na vrhu najzapadnijeg otočića u skupini Grebeni, a njegovo svjetlo bilo je na visini 26,6 m iznad srednje razine mora.¹⁰⁴ Tijekom međuratnog razdoblja svjetionici Daksa i Grebeni imali su po jednog svjetioničara i po jednog pomoćnika svjetioničara koji su brinuli o njima.

Od ostalih objekata sigurnosti plovidbe u gruškoj luci postojala su i dva lučka svjetla. Jedno lučko svjetlo se nalazilo na rtu Kantafig, odnosno na ulazu u grušku luku (zeleno stalno, vidljivosti dvije nautičke milje)¹⁰⁵ i bilo je postavljeno na sivoj željeznoj četverokutnoj kućici sa sohom visine 7 m. Lučko svjetlo na rtu Kantafig bilo je udaljeno 5 m od mora, a sastojalo se od dva vertikalna zelena svjetla postavljena na visini od 5,7 m i 7,7 m iznad srednje razine mora.¹⁰⁶ Drugo lučko svjetlo u gruškoj luci nalazilo se na glavi gata Petka

⁹⁷ Svjetlo se nalazilo na visini od 7,4 m iznad srednje razine mora. I *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 400-401.

⁹⁸ Zeleno svjetlo bilo je prema ulazu u luku u sektoru 284°-305°, a bijelo svjetlo bilo je unutar luke. Ibidem, 400-401.

⁹⁹ Spomenuti gat naziva se Veliki muo.

¹⁰⁰ Svjetlo se nalazilo na visini 5,1 m iznad srednje razine mora. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 400-401.

¹⁰¹ U sektoru 312°-358° svjetlo je potamnjeno od otočića Daksa. Ibidem, 398-399.

¹⁰² Ibidem, 398-399.

Karakteristika svjetla je 1936. godine promijenjena u bijelo bljeskajuće (tri bljeska) te je vidljivost svjetla povećana na 15 nautičkih milja. *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 462-463.

¹⁰³ U sektoru 312°-358° svjetlo je potamnjeno od otočića Daksa. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 398-399.

¹⁰⁴ Ibidem, 398-399.

¹⁰⁵ Svjetla su bila postavljena na visini od 5,7 m i 7,7 m iznad srednje razine mora. Sektor vidljivosti svjetla bio je 181°-342°. Ibidem, 400-401.

¹⁰⁶ Ibidem 400-401.

(crveno stalno, vidljivosti tri nautičke milje)¹⁰⁷ postavljeno na željeznom stupu s kamenim podnožjem visokom 5,3 m.¹⁰⁸

Osim svjetionika i lučkih svjetala, u gruškoj luci postojala su i dva pomorska znaka koja su označavala pličine. Jedan pomorski znak - kameni stup u obliku četverokutne piramide visine 3 m, nalazio se u prolazu između otočića Dakse i poluotoka Lapad i označavao je pličinu u blizini obale Lapada.¹⁰⁹ Drugi pomorski znak - bijela željezna plutača s loptom visine 3,2 m, koji je također označavao pličinu nalazio se u samoj gruškoj luci na udaljenosti 60 m od operativne obale kod željezničke stanice.¹¹⁰

Objekti sigurnosti plovidbe na području dubrovačkih luka također su bili odraz pomorske politike monarhističke Jugoslavije. Tijekom cijelog međuratnog razdoblja nisu građeni novi objekti, već su samo održavani postojeći, naslijeđeni iz razdoblja Austro-Ugarske Monarhije. Tijekom Drugog svjetskog rata objekti sigurnosti plovidbe na području bivše Kraljevine Jugoslavije pretrpjeli su znatna oštećenja, međutim svjetionici na dubrovačkom području ostali su pošteđeni unatoč ratnim zbivanjima.¹¹¹

4.2. Prometna povezanost luke Gruž sa zaleđem

Kada se razmatra prometna povezanost Dubrovnika sa zaleđem tijekom međuratnog razdoblja, tada je isključivo riječ o vezi uskotračnom željeznicom. Naime, cestovni promet robe i putnika u spomenutom razdoblju bio je zanemariv u usporedbi sa željezničkim.

Prometne veze sa zaleđem jedna su od ključnih komponenti razvoja svake luke te je i razvoj dubrovačke luke Gruž bio odraz njezinih veza sa zaleđem. Do 1918. godine luke na istočnoj obali Jadrana su kao dio Austro-Ugarske Monarhije imale veliko zaleđe. Od svih lučkih gradova Monarhije na istočnoj obali Jadrana jedino su Trst, Rijeka i Dubrovnik imali željezničku vezu sa zaleđem. Dubrovačka (uskotračna) željeznička veza sa zaleđem od svojih početaka išla preko Sarajeva te se tijekom međuratnog razdoblja nije mijenjala. Međutim,

¹⁰⁷ Karakteristika svjetla je 1935. godine promijenjena u crveno bljeskajuće, te je vidljivost svjetla povećana na četiri nautičke milje. *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, 464-465.

¹⁰⁸ Svjetlo se nalazilo na visini od 6,8 m iznad srednje razine mora. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 400-401.

¹⁰⁹ *Ibidem*, 398-399.

¹¹⁰ *Ibidem*, 400-401.

¹¹¹ Na širem dubrovačkom području uništena su obalna svjetla u Cavtatu i na pličini Čavalika (između otoka Koločepa i otoka Lopuda), a oštećena su obalna svjetla na rtu Oštra i u Moluntu. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 100.

propašću Austro-Ugarske Monarhije veličina zaleđa znatno je smanjena, a težište je pomaknuto prema istoku.¹¹²

Teritorij koji je gravitirao lukama južnog Jadrana, odnosno Dubrovniku, obuhvaćao je veći dio Hercegovine, Crnu Goru, istočnu i srednju Bosnu te Srbiju. Sa spomenutog područja postojala su tri glavna smjera za Jadran. Prvi smjer bio je dolinom rijeke Neretve s izlazom na Metković. Na spomenutom smjeru Dubrovnik (Gruž) je kao veća luka preuzimao znatni dio prometa robe. Drugi smjer bio je tzv. Drinski smjer (Trebinje – Bileća – Foča, zatim rijekom Drinom prema Zapadnoj Moravi), što je u osnovi bio stari dubrovački trgovački put. Treći smjer je kao izlaz na more imao luku Bar, stoga su za razvoj dubrovačke luke Gruž bila važna prva dva smjera.¹¹³ Potrebno je spomenuti i da je teretni promet u lukama Metković i Bar bio znatno manji od teretnog prometa Dubrovnika.¹¹⁴

Iako su prve pomorske linije između Dubrovnika i Trsta bile uvedene još prije 1840. godine, povezanost Dubrovnika sa zaleđem nije bila na visokoj razini. Naime, kopnena veza Dubrovnika s Bosnom, Hercegovinom, Crnom Gorom i Srbijom bila je u obliku starog karavanskog puta koji je vodio preko Trebinja. Spomenuti put bio je nedovoljan da bi omogućio adekvatan izlaz spomenutih krajeva na more preko Dubrovnika, što bi zatim pridonijelo razvoju dubrovačkih luka. Stoga je postavljeno pitanje izgradnje željezničke pruge kojom bi se Dubrovnik spojio sa zaleđem. Tako je u svibnju 1868. Dubrovačka trgovačko-obrtnička komora uputila Ministarstvu trgovine u Beču tzv. spomenicu kojom se između ostalog tražilo da se Dubrovnik željeznicom poveže s ostalim dijelovima tadašnje države.¹¹⁵

Zahtjevi za željezničkom povezanosti bili su još izraženiji nakon austrougarske okupacije Bosne i Hercegovine jer je tada neposredno dubrovačko zaleđe postalo dijelom iste

¹¹² Tijekom međuratnog razdoblja, stvaranjem nove države gravitacijsko područje ne samo Dubrovnika već i ostalih luka istočne obale Jadrana širi se na istok. Naime, grade se željezničke pruge Ogulin – Gospić – Knin – Split, a kasnije i Šibenik (lička pruga), te uskotračna pruga Užice – Višegrad – Sarajevo. Rudi JELIĆ, Luka Gruž (Dubrovnik), Od koksa i boksita do banana i turista. *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1991., 21-28, 21.

¹¹³ Rudolf JELIĆ, Gruška luka, u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 417-434, 420.

¹¹⁴ Godine 1938. lučki teretni promet Metkovića iznosio je 127.963,1 tonu, Bara 4.528,8 tona, a Dubrovnika 516.700,5 tona. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1938*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1939., 113.

¹¹⁵ Nakon okupacije Bosne i Hercegovine povezanost s dubrovačkim zaleđem postala je aktualna jer je zaleđe postalo dijelom iste države. Jedan od planova bilo je povezivanje Dubrovnika prugom normalnog kolosijeka Dubrovnik – Stolac – Mostar – Sarajevo. Oto DERNER, Dubrovnik i željeznica, *Dubrovački horizonti*, 23, Zagreb, 1983, 29-37, 30.

države kao i Dubrovnik.¹¹⁶ Željezničkim vezama Dalmacije s Bosnom protivili su se mađarski političari, ali su ipak prevladali strateški interesi Monarhije, odnosno zahtjevi glavnog stožera austrougarske vojske za izgradnjom željeznice do vojnopomorske baze u Boki kotorskoj. Tako je stjecajem prilika i Dubrovnik 1901. godine dobio priključak na tu strateški iznimno važnu prugu.¹¹⁷

Dužina projektirane željezničke pruge od Gabele do Zelenike iznosila je 155,5 km, a odvojaka od Huma do Trebinja 16,7 km te od Uskoplja do Gruža 16,5 km. Tijekom proljeća 1897. godine u svrhu snimanja zemljišta i obilježavanja trase na teren su izašli timovi inženjera i geometara dok je sama gradnja započela 1898. godine.¹¹⁸ U Dubrovniku je kao mjesto željezničke stanice određen Gruž, odnosno luka gdje bi se mogle vršiti operacije ukrcaja i iskrcaja tereta iz brodova na željeznicu i obratno.¹¹⁹

Gradnja pruge bila je vrlo zahtjevna i uključivala je goleme ljudske napore jer su radovi izvođeni ručno bez ikakve mehanizacije, ali uz znatnu uporabu eksploziva.¹²⁰ Uslijed vrlo loših uvjeta rada tijekom izgradnje pruge dolazilo je i do štrajkova.¹²¹

Da bi se pruga dovela u grušku luku izvršeno je zasijecanje strme padine ispod brda Nuncijata na rtu Kantafig. Također, nasipanjem je proširena obala od Kantafiga do crkve Svetog Križa pa sve do hotela *Petka* da bi se izgradio željeznički kolodvor, odnosno zgrada željezničke stanice i skladište, a ujedno i kolosijek produžio do stovarišta ugljena. Izgradnja obale u blizini željezničkog kolodvora odvijala se u etapama tijekom 1902. i 1909. godine.¹²²

¹¹⁶ Dubrovčanima je bilo iznimno važno povezati se s ostatkom države te je u tu svrhu na sjednici Dubrovačkog općinskog vijeća 20. prosinca 1879. godine izabran poseban odbor za gradnju željezničke pruge Dubrovnik – Mostar – Sarajevo. Odbor je bio sastavljen od 17 članova, a na čelu odbora bio je Pero Čingrija, tadašnji općinski načelnik. Međutim, iako je 1885. godine puštena u promet željeznička pruga Mostar – Metković, gradnja pruge do Dubrovnika nije niti započeta. Tako je, unatoč svim nastojanjima odbora za gradnju željezničke pruge, Dubrovnik morao čekati bolja vremena za željezničku vezu sa zaleđem. I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 207-208.

¹¹⁷ Luko VIDAČ, Iz stoljetne borbe Dubrovnika za veze sa zaleđem, u: *Beritićev zbornik*, ur. Vjekoslav Cvitanović, Društvo prijatelja dubrovačke starine, Dubrovnik 1960, 307-318, 315.

¹¹⁸ Za izvođenje radova bile su nadležne dvije uprave za građenje. Za dio pruge na teritoriju Hercegovine bilo je mjerodavno Građevno odjeljenje Zemaljske vlade u Sarajevu, dok je dalmatinski dio pruge bio u nadležnosti Direkcije za izgradnju željeznica u Beču koja je bila u sastavu Ministarstva željeznica. Oto DERNER, Dubrovnik i željeznica III, *Dubrovački horizonti*, 25, Zagreb, 1985, 20-27, 20.

¹¹⁹ Tako je u planu bio izvoz drva iz Bosne koje bi se željeznicom dovozilo u Gruž, te zatim ukrcalo na brodove. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 46. 1898., 3.

¹²⁰ Gradnju su dodatno otežavali i ekstremni vremenski uvjeti (velike ljetne vrućine i jaki zimski sjeverni vjetrovi) kao i malarično područje u dolini Neretve. Radovi na izgradnji pruge Gabela – Zelenika detaljno su opisani u: Stanislav VUKOREP, *Pruge koje su život značile*, Općina Ravno, Ravno, 2015., 41-54.

¹²¹ Primjerice štrajk od 24. travnja 1900. godine o kojem je pisao i dubrovački tisak. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 17. 1900., 2.

¹²² Nakon spomenutih proširenja operativne obale sljedeći radovi uslijedili su tek u razdoblju od 1926. do 1929. godine izgradnjom tzv. Nove obale. O. DERNER, Dubrovnik i željeznica III, 25-26.

Dubrovnik je naposljetku 15. srpnja 1901. godine, nakon nešto više od četiri godine od početka trasiranja pruge, dobio dugo iščekivanu željezničku vezu koja će uvelike doprinijeti razvoju putničkog i teretnog prometa u gruškoj luci, a time i razvoju cjelokupnog dubrovačkog gospodarstva. Otvorenje pruge proteklo je uz svečanosti kojima su nazočili brojni visoki uzvanici (austrijski i mađarski ministri, predsjednik Dalmatinskog sabora, općinski načelnici Sarajeva i Mostara itd.). U sklopu svečanosti, austrijski ministar željeznica Heinrich Ritter von Wittek svečano je proglasio željezničku stanicu Gruž otvorenom za putnički i teretni promet, a u 15:30 iz Gruža je krenuo prvi vlak¹²³ (Slika 4.).

Gradnja željezničke pruge Gabela – Zelenika kojom je na željezničku mrežu povezan i Dubrovnik zbog nepovoljne je konfiguracije terena za tadašnje prilike bila vrlo skupa.¹²⁴ To je ujedno bio i jedan od glavnih uzroka relativno kasnog povezivanja Dubrovnika željeznicom (Metković je bio povezan još 1885. godine). Međutim, kada su u pitanju bili vojni interesi tada novčana sredstva nisu bila upitna. Izvjesno je da Dubrovnik još dugo vremena ne bi dobio željezničku vezu sa zaleđem da je gradnja bila vođena isključivo gospodarskim interesima.

Izgradnjom željeznice Dubrovnik je s ostalim dijelovima Austro-Ugarske Monarhije odnosno Europom bio povezan uskotračnom željezničkom prugom koja je prolazila kroz Bosnu sve do Bosanskog Broda na sjeveru, a prugom normalnog kolosijeka od Bosanskog Broda nadalje. Dubrovnik je tako bio jedini lučki grad u tadašnjoj Dalmaciji koji je imao željezničku vezu s Europom.¹²⁵ Unatoč tome što je Dubrovnik željeznicom bio povezan s Europom, izostalo je povezivanje Dubrovnika s ostalim dijelovima Dalmacije.

Ispočetka je prijevoz željeznicom bio skup te zbog toga neisplativ, što je bilo i razumljivo jer željeznica nije građena iz gospodarskih već strateških interesa. Unatoč tome, već je 1905. godine na novootvorenoj pruzi od Gabele do Zelenike željeznicom bilo prevezeno 126.000 putnika.¹²⁶ Međutim, glavna komercijalna namjena željezničke pruge do

¹²³ Detaljan izvještaj s prigodnih svečanosti objavljen je u onodobnom dubrovačkom tisku. Svečanosti su započele u jutarnjim satima 15. srpnja a trajale su sve do sutradan (16. srpnja) predvečer. Za uzvanike je dana 15. srpnja upriličena i svečana večera u najluksuznijem dubrovačkom hotelu *Imperial*. Nakon svečanosti visoki uzvanici otputovali su parobrodom *Habsburg* za Trst. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 29. 1901., 3. i *Dubrovnik*, Dubrovnik, br. 29. 1901., 1.

¹²⁴ Na izgradnju pruge od Gabele do Dubrovnika kao i nastavak do Zelenike utrošeno je preko 25.000.000 kruna. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 29. 1901., 3.

¹²⁵ O. DERNER, Dubrovnik i željeznica III, 27.

Putovanje željeznicom od Dubrovnika do Beča (preko Bosanskog Broda) trajalo je od 26 do 39 sati što je bilo gotovo jednako trajanju putovanja brodom od Dubrovnika do Trsta te zatim vlakom do Beča. Oto DERNER, Dubrovnik i željeznica IV, *Dubrovački horizonti*, 26, Zagreb, 1986., 23-35, 30

¹²⁶ Ibidem, 30

Gruža bila je prijevoz drva zato što je luka Gruž uglavnom služila kao izvozna luka za industrijske proizvode drvne industrije Bosne i Hercegovine. Stoga je željeznička uprava u poslovanju favorizirala velike proizvođače drva koji su tako preko gruške luke imali mogućnost izvoza morskim putem. Zahvaljujući željeznici, preko luke Gruž je 1913. godine izvezeno 134.886 tona drva, dok je od ostale robe izvezeno svega 2.466 tona.¹²⁷

I pored luke spojene željeznicom, Dubrovnik sve do propasti Austro-Ugarske Monarhije nije znatno napredovao u pogledu razvoja prometa. Tako su se opskrba Dubrovnika, kao i putnički i teretni promet s ostalim gradovima istočne obale Jadrana, ali i s inozemstvom, i dalje odvijali morem. Naime, razvoj Dubrovnika kao trgovačke luke nije bio u skladu s tadašnjom politikom Austro-Ugarske Monarhije prema kojoj su na istočnoj obali Jadrana mogle postojati svega dvije moderne luke i to Trst kao austrijska luka i Rijeka kao mađarska luka.¹²⁸

Nakon propasti Austro-Ugarske Monarhije i stvaranja nove države pretpostavljalo se da će se poduzeti određene radnje na poboljšanju željezničke povezanosti Dubrovnika, ali tijekom cijelog međuratnog razdoblja nisu ostvareni značajni pomaci. Štoviše, 1925. godine dovršena je lička pruga (pruga normalnog kolosijeka) kojom su luke Split i Šibenik spojene na željezničku mrežu tadašnje države, a istodobno i Europe. Time je Dubrovnik ne samo izgubio svoju komparativnu prednost pred spomenutim lukama već je počeo zaostajati za njima jer je Dubrovnik i dalje bio povezan uskotračnom željeznicom.

Tijekom razdoblja između dva svjetska rata nije došlo do značajnijih pomaka u razvoju željezničke infrastrukture u Gružu unatoč povećanju putničkog i teretnog prometa. Između ostaloga, bila je planirana i izgradnja nove željezničke stanice. Prema planu željezničke uprave nova zgrada trebala se nalaziti u dijelu luke koji se nazivao Obala Radić, što bi ujedno zahtijevalo i produženje tračnica. Godine 1936. odustaje se od spomenutog projekta te je planirana izgradnja željezničke stanice na Novoj obali. Novi projekt konačno je završen 1939. godine te su radovi započeli 1940. godine. Izgradnju je zaustavio Drugi svjetski rat te je željeznička stanica u Gružu sve do ukidanja željeznice u Dubrovniku (1976. godine) ostala na istome mjestu gdje je prvobitno izgrađena.¹²⁹ Slična je situacija bila i sa

¹²⁷ Upravo je eksploatacija drva izazvala i ekspanziju gradnje uskotračnih željeznica u Bosni i Hercegovini kojih je do 1916. godine ukupno izgrađeno 1.216 km. O. DERNER, *Dubrovnik i željeznica IV*, 32-33.

¹²⁸ L. VIDAČ, *Iz stoljetne borbe Dubrovnika za veze sa zaleđem*, 316.

¹²⁹ Tijekom međuratnog razdoblja dubrovački turizam bio je u usponu, stoga je došlo i do određenog povećanja broja putnika, međutim putnici su se i dalje uglavnom vozili brodovima, dok je željeznica služila uglavnom za prijevoz tereta. O. DERNER, *Dubrovnik i željeznica IV*, 34-35.

željezničkim skladištima u luci Gruž koja su također bila u nadležnosti željezničke uprave (Generalna direkcija željeznica – Beograd). Naime, kao što je bio slučaj i sa željezničkom stanicom tako, unatoč povećanju prometa, nisu adekvatno povećani ni željeznički skladišni kapaciteti u gruškoj luci.¹³⁰

Budući da je u monarhističkoj Jugoslaviji sustav uskotračne željeznice bio relativno razvijen a kapacitetima je odgovarao krajevima u kojima je bio izgrađen, nije bilo potrebe da se uskotračne pruge preinače u pruge normalnoga kolosijeka. Tako je željeznička povezanost Dubrovnika tijekom međuratnog razdoblja ostala na razini uskotračne željezničke mreže. Međutim i proširenje postojeće mreže uskotračne željeznice (čime bi se eventualno ostvarila kvalitetnija povezanost Dubrovnika sa zaleđem, a ujedno i kontinentalnim dijelovima tadašnje države omogućio izlaz na more preko luke Gruž) nije adekvatno provođeno.¹³¹

Prema procjenama, uskotračnom prugom kojom je Dubrovnik bio povezan, godišnje se moglo prevesti maksimalno 600.000 tona tereta.¹³² Budući da promet gruške luke nije ni u najboljim godinama prelazio tu brojku, ispostavilo se da je čak i uskotračna željeznica bila sasvim zadovoljavajuća poveznica Dubrovnika s njegovim zaleđem te nije predstavljala ograničavajući čimbenik za razvoj luke.

Teretni promet željezničke stanice u Gružu u godinama prije Velike gospodarske krize (1929. - 1933.) iznosio je ukupno 37.745 ukrcanih i iskranih vagona (1928. godine), a sljedeće (1929.) godine iznosio je ukupno 36.771 ukrcanih i iskranih vagona.¹³³ Tijekom sljedeće dvije godine, kada se utjecaj krize već počeo osjećati, teretni promet željezničke stanice u Gružu iznosio je 304.281 tonu (1930. godine), odnosno 282.109 tona (1931. godine).¹³⁴ Usporedivši ukupni teretni promet dubrovačkih luka (gradske i gruške) s teretnim prometom željezničke stanice Gruž vidljivo je da je kapacitet željezničke stanice u Gružu

¹³⁰ O. DERNER, Dubrovnik i željeznica IV, 33.

¹³¹ U brošuri koju je sastavila Trgovačko-obrtnička komora u Dubrovniku detaljno je opisana problematika spajanja Dubrovnika željeznicom s ostalim dijelovima države kao i potreba izgradnje novih pruga. Više u: SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 292, Spomenica Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku o potrebi željezničkog spoja Ustiprača, Foča, Gacko, Trebinje.

¹³² SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 292, Spomenica Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku o potrebi željezničkog spoja Ustiprača, Foča, Gacko, Trebinje.

¹³³ Za usporedbu, u Splitu je 1928. godine ukrcano i iskrano 33.326 vagona, Sušaku 124.655, a u Šibeniku 27.684 vagona. Godine 1929. promet u spomenute tri luke bio je nešto povećan i iznosio je: Split 40.855 vagona, Sušak 125.300 i Šibenik 31.234 ukrcanih i iskranih vagona. *Pomorska statistika Kraljevine Srba Hrvata i Slovenaca za godinu 1928.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1929., 76-77. i *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1929.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1930., 84-85.

¹³⁴ *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1930.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1931., 111. i *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1931.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1932., 103.

udovoljavao potrebama luke. Naime, spomenutih godina ukupni teretni promet dubrovačkih luka iznosio je 333.293,4 tone (1930. godine) odnosno 289.865,4 tone (1931. godine).¹³⁵

Jedini napredak razvoja željezničke povezanosti Dubrovnika s ostalim dijelovima zemlje tijekom međuratnog razdoblja zabilježen je kada je došlo do spajanja određenih željezničkih pruga u unutrašnjosti tadašnje države. Tako se izgradnjom dionice Vardište – Užice i njenim puštanjem u promet 1925. godine mreža uskotračnih pruga zapadne Srbije povezala s bosanskohercegovačkim uskotračnim prugama. Značaj spomenute dionice očitovao se u činjenici da je od tada područje zapadne Srbije bilo izravno povezano s Dubrovnikom što je izravno utjecalo i na teretni promet gruške luke.¹³⁶

Unatoč tome, izostao je opći razvoj uskotračne željezničke mreže kojom bi se Dubrovnik kvalitetnije povezao sa zaleđem. Tako tijekom međuratnog razdoblja Dubrovnik nije dobio transverzalnu željeznicu (ali ni transverzalnu cestu) čija je gradnja početkom Drugog svjetskog rata 1941. godine ostala nedovršena u predjelu Foča – Bileća. Pomanjkanje interesa nadležnih vlasti za boljim povezivanjem Dubrovnika djelomično je uzrokovana i tadašnjim projektom izgradnje luke Aleksandrovo (današnje Ploče) koja je trebala postati glavni izlaz Bosne i Hercegovine na more. Sukladno tome, prioritet u izgradnji željeznica imala je pruga koja bi spojila Metković s novom lukom.¹³⁷

4.3. Razvoj luke Gruž

Gruž kao prirodna prikladna i zaštićena luka u razdoblju Dubrovačke Republike nije imao značenje luke za pomorski promet, već je služio isključivo kao zaklonište od nevremena.¹³⁸ Prvi spomen Gruškog zaljeva u kontekstu luke nalazi se u Dubrovačkom Statutu iz 1272., dok se povijest brodogradnje veže za 14. stoljeće odnosno 1342. godinu kada

¹³⁵ *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1930.*, 24. i *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1931.*, 24.

¹³⁶ O. DERNER, Dubrovnik i željeznica IV, 33-34.

¹³⁷ Također je odlučeno da će se izgraditi pruga između Foče i Nikšića, što je dovelo do napuštanja pravca Foča – Bileća. Luko VIDAK, *Regulacija trgovačke luke Dubrovnik, Naše more*, 6, Dubrovnik, 1957, 315-321, 321.

¹³⁸ Povijesni razvoj gruške luke općenito se može podijeliti na tri faze. Tijekom prve faze Gruž je imao ulogu najvećeg dubrovačkog brodogradilišta. Druga faza razvoja odnosi se na Gruž kao putničko-teretnu luku, a posljednja, treća faza razvoja gruške luke njezina je današnja funkcija turističko-putničke luke. Tijekom razdoblja između dva svjetska rata, gruška luka nalazila se u svojoj drugoj razvojnoj fazi, odnosno u funkciji putničko-teretne luke.

se u Gružu gradi jedan brod.¹³⁹ Vizura Gruža počinje se značajno mijenjati tijekom 15. stoljeća kada dubrovačka vlastela ondje počinje graditi ljetnikovce. Tijekom 16. stoljeća, točnije 1525. godine, Gruž postaje centar brodogradnje Dubrovačke Republike jer je brodogradilište u staroj gradskoj luci prestalo s radom.¹⁴⁰ Brodogradnja u Gružu konstantno se razvijala sve do pada Republike, točnije do 1806. godine, kada su tijekom opsade Dubrovnika ruske i crnogorske postrojbe do temelja spalile gruška brodogradilišta. Unatoč devastaciji, brodogradnja se s vremenom oporavila, a 1832. godine je na lapadskoj strani Gruškog zaljeva uspostavljen i pomorski lazaret.¹⁴¹

Brodogradnja u Gružu dostiže svoj vrhunac sredinom 19. stoljeća kada je gruško brodogradilište bilo u sastavu *Dubrovačkog pomorskog društva*. Tijekom razdoblja od 1840. do 1850. godine u brodogradilištu je izgrađeno 13 jedrenjaka ukupne nosivosti 3.859 tona, a najveći je bila pulaka *Marietta* od 492 tone nosivosti.¹⁴² Međutim, razvoj pomorske tehnologije, odnosno tranzicija s jedrenjaka na parobrode, kojoj se tadašnji brodari nisu uspješno prilagodili označio je i kraj gruške brodogradnje. Tako je jedrenjak *Petka* od 235 tona nosivosti izgrađen 1875. godine ujedno bio i posljednji jedrenjak izgrađen u Gružu.¹⁴³

Nakon zatvaranja brodogradilišta 1882. godine završena je izgradnja zidane obale od predjela Batala do ljetnikovca Gundulić, a sljedeće (1883.) godine izgrađen je gat Petka i 500 m operativne obale od ljetnikovca Gundulić do gata Petka. Ujedno se započinje s nasipanjem prostora nekadašnjih brodogradilišta s ciljem dobivanja skladišnog prostora na otvorenom.¹⁴⁴ Navedenim radovima započinje druga faza razvoja gruške luke tijekom koje se Gruž transformira u luku za putničko-teretni promet te s vremenom preuzima ulogu glavne

¹³⁹ Stjepan VEKARIĆ, O gradnji dubrovačkih brodova u XIV stoljeću, *Pomorski zbornik*, 1, Zadar, 1963., 465-476, 472.

¹⁴⁰ Iako je Arsenal u gradskoj luci kao brodogradilište za ratne brodove i dalje nastavio s radom, može se reći da je navedena godina označila početak „preseljenja“ pomorskih aktivnosti iz gradske luke u Gruž, a što će u konačnici rezultirati transferom gotovo svih pomorskih aktivnosti Dubrovnika u grušku luku.

¹⁴¹ Tijekom 19. stoljeća na navozima u Gružu znalo je istodobno biti između 20 i 30 brodova, a godišnje bi se porinulo i njih 12. O značaju brodogradnje za dubrovačko gospodarstvo govori i činjenica da je na gradnji brodova bilo zaposleno i do 1.000 ljudi, što je za Gruž koji je početkom 19. stoljeća imao između 600 i 700 stanovnika bila impozantna brojka. Antun NIČETIĆ, *Povijest dubrovačke luke*, Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, Dubrovnik, 1996., 202.

¹⁴² Najveći jedrenjak izgrađen u Gružu i ujedno ponos dubrovačke brodogradnje bio je *Dvanaesti dubrovački*, izgrađen 1875. godine. *Dvanaesti dubrovački* je sa svojih 1.264 tona nosivosti, duljinom 59,3 m i širinom 10,58 m bio drugi po veličini jedrenjak trgovačke mornarice tadašnje države. Porinuću *Dvanaestog dubrovačkog* 30. travnja 1875. godine nazočio je car Franjo Josip I. Ibidem, 184-185.

¹⁴³ Izgrađen za naručitelja *Dubrovačko pomorsko društvo* brod je sukladno dotadašnjoj praksi trebao nositi ime *Trinaesti dubrovački*, međutim zbog negativne konotacije broja 13, odlučeno je da se brod nazove *Petka*. Đivo BAŠIĆ, Pomorstvo Dubrovnika od XII. do početka XX. stoljeća, *Pomorski zbornik*, 44, Rijeka, 2006., 139-177, 172.

¹⁴⁴ R. JELIĆ, Sužavanje akvatorija Gruškog zaljeva, 195.

dubrovačke luke. Tako su primjerice od samih početaka djelovanja *Austrijskog Lloyda* (osnovanog 1836. godine) parobrodi spomenutog poduzeća koristili grušku luku u kojoj su ujedno imali i skladište ugljena.

Razvoj pomorske tehnologije, povećan pomorski promet i početci dolazaka turista bili su uzrok tome da gradska luka smještena u povijesnoj jezgri postane premala da bi udovoljila svim potrebama suvremenog pomorskog prijevoza. Logično rješenje bio je razvoj prostranijeg i dubljeg Gruškog zaljeva u glavnu dubrovačku luku. Do kraja 19. stoljeća u Gruž je pristajalo sve više brodova, te je i po broju brodova i po njihovoj nosivosti gruška luka prestigla gradsku luku. Početkom 20. stoljeća, nakon uvođenja uskotračne željezničke pruge (1901. godine), promet je u gruškoj luci dodatno povećan.¹⁴⁵ Spajanjem s Bosnom i Hercegovinom te Zelenikom, odnosno Bokom kotorskom kao vojnopomorskom bazom, gruška luka uvelike je utjecala na razvoj ne samo obalnog prostora nego i zaleđa.

Nakon Prvog svjetskog rata normalno odvijanje lučkih djelatnosti bilo je otežano zbog nestašice ugljena (pogonskog goriva) i štrajkova, a opasnost za plovidbu su još nekoliko godina nakon završetka rata predstavljale i morske mine koje su tijekom rata koristile zaraćene strane.¹⁴⁶ Opasnost od mina, unatoč naporima mornarice na raščišćavanju plovnih putova, bila je sveprisutna, a jedna mina koja je krajem rata doplutala u gradsku luku i predstavljala stalnu opasnost uklonjena je tek krajem 1922. godine.¹⁴⁷ Na samom kraju rata lučki promet u Dubrovniku bio je sveden na repatrijaciju pripadnika austrougarskih oružanih snaga te dopremu hrane i nužnih potrepština za potrebe stanovništva, ali i za potrebe oružanih snaga nove države.¹⁴⁸ Uzimajući u obzir teške poslijeratne prilike ukupni teretni promet

¹⁴⁵ Tijekom 1899. godine u luku Gruž pristalo je 1.214 brodova ukupne nosivosti 320.745 tona, a u gradsku luku 1.020 brodova ukupne nosivosti 111.254 tona. Iz navedenog se može zaključiti da su u grušku luku pristajali znatno veći brodovi nego u gradsku luku. Tijekom 1909. godine u dubrovačku luku Gruž pristala su ukupno 2.182 broda s ukupno 918.658 tona nosivosti što je znatno povećanje u odnosu na prethodno prikazano stanje iz 1899. godine. A. NIČETIĆ, *Povijest dubrovačke luke*, 196-197.

¹⁴⁶ Opasnost su predstavljala postojeća minska polja koja je položila austrougarska ratna mornarica u svrhu obrane luka na istočnoj obali Jadrana ali i mine koje bi se uslijed nevremena otrgnule sa sidra te slobodno plutale morem nošene vjetrom i morskim strujama. Tako je na užem dubrovačkom akvatoriju položeno minsko polje na ulazu u grušku luku (između Grebena i otoka Koločepa) te je ono predstavljalo opasnost i u godinama nakon rata. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br 9., 1919., 3.

Događalo se i da bi mine koje su plutale po moru udarile u obalu pa bi dolazilo do njihovog aktiviranja kao primjerice u lipnju 1920. godine kada je jedna mina eksplodirala na otočiću Supetar pred Cavtatom. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br 26, 1920., 3.

¹⁴⁷ Spomenuta mina u gradskoj luci bila je talijanskog porijekla. Krajem 1922. godine uklonili su je pripadnici ratne mornarice i potopili na otvorenom moru. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br 51, 1922., 3.

¹⁴⁸ Nakon Prvog svjetskog rata lučki promet u gradskoj luci naglo je opao pa su gradsku luku koristili uglavnom manji teretni i putnički brodovi koji su vršili lokalni pomorski prijevoz. Godine 1922. u gradsku je luku uplovilo i isplovilo 1.399 brodova s 82.749 NRT, dok je u grušku luku uplovilo i isplovilo 3.787 brodova s 1.563.671 NRT. I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 274.

gruške luke koji je prije Prvog svjetskog rata iznosio 188.749 tona dostignut je tek 1922. godine kada je iznosio 206.457 tona.¹⁴⁹

Pored navedenih poteškoća postojala je i potreba za jaružanjem, odnosno produbljivanjem luke, zbog nanosa koji se tijekom ratnih godina taložio na dnu uslijed nemogućnosti redovnog održavanja luke. Problem smanjenja dubine u luci Gruž oslikava dopis *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* upućen Trgovačko obrtničkoj komori Dubrovnik. Dopis navodi da: „Gruška luka osobito onaj njezin dio uz obalu Radić do njezinog dna kod Batale tako se napunila gliba uslijed raznog smeća koje se tamo baca, da i previše smeta u prometu u tom dijelu luke da se ukazuje neobhodna potreba da se pošalje jedan gliboder koji bi taj dio luke očistio. Još malo pa u opće se ondje neće moći nikako vršiti promet niti će ladje ni manje a kamo li veće moći pristajati.“¹⁵⁰ Međutim, tadašnje dubrovačke lučke vlasti odnosno Lučko poglavarstvo Dubrovnik nije moglo doprinijeti poboljšanju stanja jer Pomorska oblast Kraljevine SHS nije bila u posjedu jaružala (glibodera).¹⁵¹

U sastavu nove države Dubrovnik je i dalje zadržao status izvozne luke koji je stekao i prije Prvog svjetskog rata¹⁵² (Grafikon 6.). Naime, prije Prvog svjetskog rata (1913. godine) gledajući promet robe s inozemstvom kroz dubrovačke luke (gradsku i grušku luku) uvezeno je 32.188,6 tona a izvezeno je 134.353 tona robe (ukupno 166.541,6 tona). Nakon Prvog svjetskog rata dolazi do kratkotrajnog pada prometa robe s inozemstvom koji je već 1922. godine nadmašen s izvozom od 162.474,5 tona i uvozom od 20.355,8 tona robe (ukupno 182.830,3 tone).¹⁵³

Teret koji se u znatnim količinama izvezio preko luke Gruž bilo je drvo. Tako je neposredno nakon Prvog svjetskog rata u trgovini drvom (i njegovom izvozu) sudjelovalo nekoliko poslovnih subjekata koji su tada djelovali u Dubrovniku: *Srpska centralna banka za*

¹⁴⁹ Najuspješnija godina u razdoblju između dva svjetska rata bila je 1938. godina, kada je promet robe u gruškoj luci dosegao razinu od 516.698 tona. R. JELIĆ, Gruška luka, 424.

¹⁵⁰ HR-DADU, fond 196, *Trgovačko-obrtnička i zanatska komora za grad i kotar Dubrovnik* (dalje: TOK), kut. G. 1921. br. 1/450, dopis *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* od 19. ožujka 1921. godine.

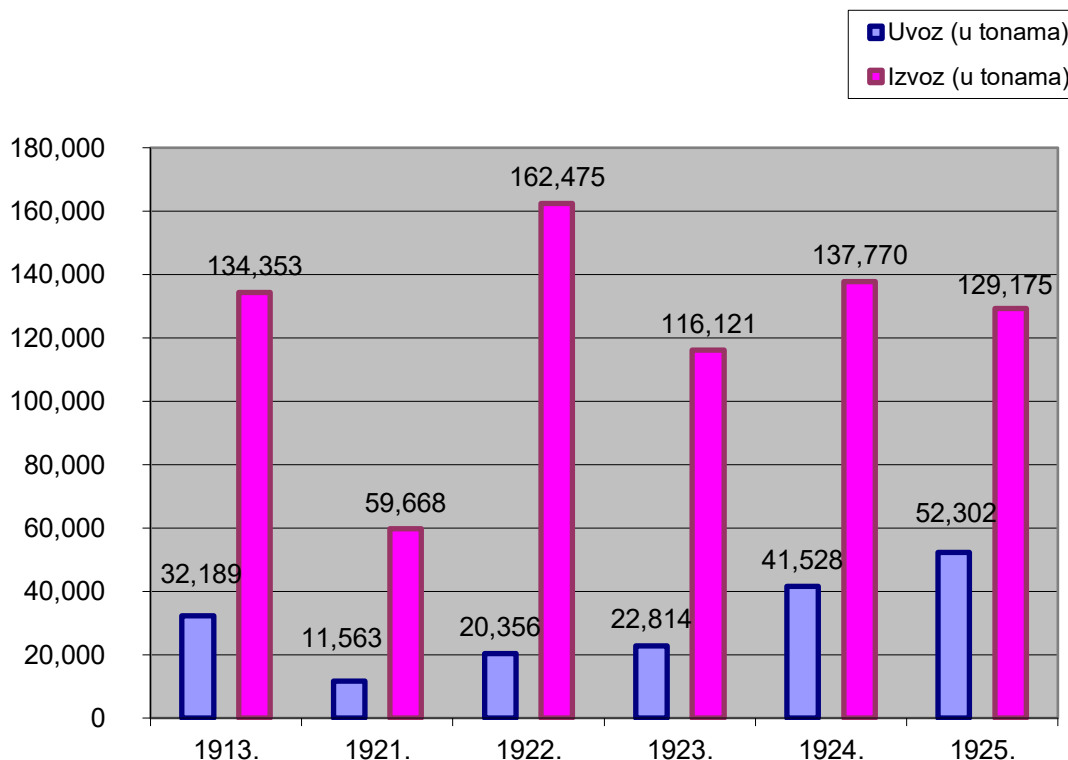
¹⁵¹ HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G. 1921. br. 451/860, dopis Lučkog poglavarstva Dubrovnik od 26. travnja 1921. godine.

¹⁵² U literaturi se često pogrešno navodi da je 1913. godine izvoz drva preko luke Gruž iznosio 1.342.862 tone. Brojke su točne, međutim radi se o količini izraženoj u kvintalima (q), stoga prava količina izvezenog drva iznosi 134.286,2 tone.

¹⁵³ Već sljedeće, 1923. godine, dolazi do pada ukupnog prometa s inozemstvom (138.934,9 tona), međutim 1924. godine on ponovo raste na ukupno 179.322,7 tona, a 1925. godine na 181.477 tona. *Statistički pregled pomorskog saobraćaja i prometa (uvoza i izvoza) robe preko mora u lukama i pristaništima Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u god. 1925.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1926., b.o.s.

primorje d.d. Dubrovnik, Prvo dalmatinsko trgovačko društvo, Pomorska agentura Gruž, poduzeće Unione, te još neka poduzeća u vlasništvu pojedinaca: Antun Zago, Antun Devo, Narciso Detoni.¹⁵⁴

Grafikon 6. Prikaz pomorskog prometa dubrovačkih luka (gradska i gruška luka) s inozemstvom (uvoz/izvoz) iskazan u tonama



Izradio autor prema: *Statistički pregled pomorskog saobraćaja i prometa (uvoza i izvoza) robe preko mora u lukama i pristaništima Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u god. 1925.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1926., b.o.s.

Pored već opisanih čimbenika koji su utjecali na lučke djelatnosti nakon rata, u gruškoj luci za normalno odvijanje teretnog prometa bio je ključan i nedostatak skladišnog prostora. Tako su zbog nedostatnih postojećih skladišnih kapaciteta gruške luke pojedina poduzeća koja su poslovala u luci bila primorana tražiti koncesije i dozvole za izgradnju skladišta da bi mogla normalno poslovati.¹⁵⁵ Promet inozemne robe bio je otežan zbog neučinkovitog rada carinskih službenika, odnosno nerazriješenih pitanja vezanih za postupke

¹⁵⁴ HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G. 1921. br. 451/860, Dopis Trgovačko obrtničke komore Dubrovnik od 26. travnja 1921. godine.

¹⁵⁵ Primjerice Otpremnička agentura *Srpske centralne banke* je u rujnu 1919. godine uputila dopis Ministarstvu trgovine i industrije s molbom za gradnju skladišta u Gružu. SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 292, brzjav Otpremničke agenture *Srpske centralne banke* od 17. rujna 1919. godine.

prilikom carinjenja inozemne robe. Uslijed neupućenosti tadašnjih službenika promet inozemnom robom bio je znatno usporen što je nanosilo štetu svim stranama.¹⁵⁶ Potrebno je spomenuti i da je tijekom razdoblja neposredno nakon završetka rata znatan dio kapaciteta luke bio usmjeren na pomorski i željeznički transport za vojne potrebe što je dodatno otežavalo odvijanje komercijalnog teretnog prometa.¹⁵⁷

Normaliziranjem stanja u pomorskom prometu jačale su i pomorske veze Dubrovnika s ostalim svjetskim lukama. Tako su 1922. godine u grušku luku počeli uplovljavati teretni brodovi britanskih brodara *Cunard Steamship Company Ltd.*, *Ellerman Lines Ltd.* i *Ellerman's Wilson Line Ltd.* koji su svakih 14 dana iz britanskih luka London, Liverpool, Manchester, Glasgow, Swansea i Hull dolazili u grušku luku.¹⁵⁸ Brodovi spomenutih brodara u Gruž su dolazili posredstvom *Jugoslavenske express agencije* koja je kao njihov generalni agent¹⁵⁹ bila i zaslužna za uspostavu pomorskih veza između britanskih luka i Dubrovnika.¹⁶⁰ Zahvaljujući angažmanu *Jugoslavenske express agencije*, tijekom razdoblja od prve polovine 1922. do prve polovine 1924. godine zabilježen je dolazak 133 britanska broda u grušku luku.¹⁶¹

Godine 1924. poduzeti su i prvi značajniji naponi vezani za razvoj gruške luke izgradnjom lučkih objekata. Naime, te je godine u gruškoj luci izgrađeno prvo od dva planirana betonska skladišta koja su trebala pridonijeti razvoju teretnog prometa gruške luke. Međutim, nakon izgradnje prvog skladišta ustanovljeno je da je njegova lokacija pogrešno odabrana te da je skladišni prostor većinom bio neiskorišten. Zbog toga se odustalo od gradnje drugog skladišta, a postojeće je iznajmljeno Upravi državnog monopola u svrhu

¹⁵⁶ U tu je svrhu Trgovačka i obrtnička komora za Dubrovnik i Kotor uputila molbu Ministarstvu trgovine i industrije u Beogradu da pošalje svoje izaslanike u Dubrovnik u svrhu rješavanja problema. SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 291., dopis Trgovačke i obrtničke komore za Dubrovnik i Kotor od 17. veljače 1920. godine.

¹⁵⁷ Tako u izvještaju Ministarstva saobraćaja vezanom za uvoz robe iz Velike Britanije stoji da je luka Gruž pogodna samo za uvoz manje količine robe namijenjene Bosni (i Hercegovini) jer je luka bila relativno malena, loše povezana sa zaleđem u vidu uskotračne željeznice a uz to i opterećena vojnim transportima. SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 291, dopis Ministarstva saobraćaja od 1. svibnja 1919. godine br. 3890/19.

¹⁵⁸ Isprva je ugovor potpisan samo s britanskim brodarom *Ellerman's Wilson Line Ltd.* čiji su brodovi povezivali London i Hull s Gružem. SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 1005. Dopis *Jugoslavenske express agencije* od 20. prosinca 1922. godine.

¹⁵⁹ Generalni agent posluje temeljem opće (generalne) punomoći koja je uglavnom trajnog karaktera, a uz to ima znatno veće ovlasti nego posebni (specijalni) agenti koji posluju na temelju posebne ovlasti.

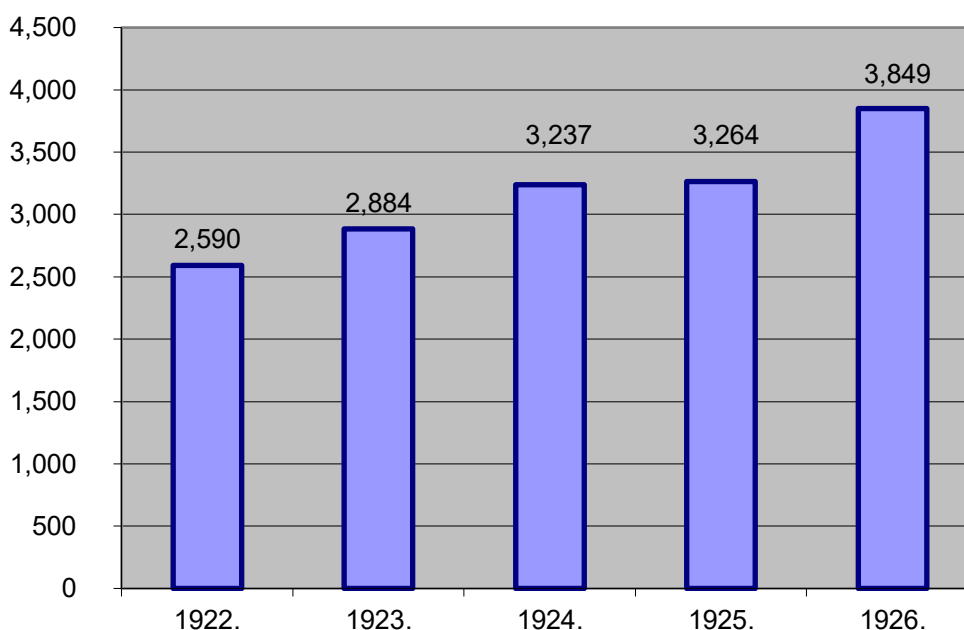
¹⁶⁰ *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1923., 14.

¹⁶¹ Napori *Jugoslavenske express agencije* za uspostavu veze između luke Gruž i britanskih luka trajali su još od 1920. godine. AJ Arhiv Jugoslavije, Ministarstvo trgovine i industrije, fond 65, fascikla 202. dopis *Jugoslavenske express agencije* od 5. studenoga 1928. godine.

skladištenja duhana za izvoz. S vremenom su se javile i ideje da bi se skladište moglo upotrijebiti za osnivanje javnih i slobodnih carinskih skladišta, ali do toga nije došlo.¹⁶²

Uz potrebu za izgradnjom odgovarajućih skladišta, u Gruškoj luci postojala je potreba i za povećanjem duljine operativne obale jer je broj brodova koji su dolazili u Dubrovnik (i njihova ukupna neto tonaža) bio u konstantnom porastu (Grafikon 7.).

Grafikon 7. Broj dolazaka brodova u Dubrovnik (gradska i gruška luka) tijekom razdoblja od 1922. do 1926. godine



Izradio autor prema: *Pomorska statistika Kraljevine Srba Hrvata i Slovenaca za 1927. god.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1928., 14.

Prva značajna gradnja operativne obale u gruškoj luci između dva svjetska rata bila je izgradnja tzv. Nove obale, na lokaciji ispred crkve svetoga Križa koja se odvijala u razdoblju od 1926. do kraja 1929. godine¹⁶³ (Slike 5. i 6.). Za gradnju obale 23. siječnja 1926. godine održana je ofertalna licitacija kod Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu. Licitaciji su pristupila četiri poduzeća a najbolju ponudu imalo je poduzeće *Valerijan Rizner i Pajer* iz

¹⁶² Odluka o gradnji dvaju skladišta u Gružu, uz proširenje operativne obale donesena je prema zaključcima Prve velike željezničke konferencije iz 1920. godine. L. VIDAK, *Regulacija trgovačke luke Dubrovnik*, 317.

¹⁶³ Tijekom gradnje nove obale radovi su 1928. godine bili obustavljeni jer se dogodila greška u proračunu. Naime, ispostavilo se da odobreni krediti za izgradnju obale neće biti dostatni za izvođenje svih radova predviđenih projektom. Radovi su naposljetku dovršeni prema novom projektu. Ibidem, 318.

Zagreba. Gradnja je osigurala novih 16.000 m² površine obale a radovi su izvođeni na prostoru od završetka tzv. Željezničke obale do hotela Petka.¹⁶⁴ Tijekom izgradnje radilo se na jaružanju gruške luke ispred nove obale da bi se omogućio pristup brodovima s većim gazom.¹⁶⁵ Tom je prilikom uklonjeno 13.640 m³ materijala s morskog dna.¹⁶⁶ Godinu prije početka gradnje nove obale izvršeni su i radovi na jaružanju dna gruške luke u dijelu luke zvanom Obala Radić kada je s morskog dna uklonjeno 4.380 m³ materijala.¹⁶⁷

Nakon izvedenih radova, odnosno izgradnje Nove obale, ukupna je površina luke Gruž iznosila 36.000 m². Lučko operativno područje gruške luke tada se sastojalo od sljedećih dijelova: Željeznička obala, Nova obala, Gat Petka, Obala Radić i Obala Batala. Željeznička obala (dubine 6,8 m) bila je namijenjena brodovima slobodne plovidbe a duljina operativne obale iznosila je 600 m. U sklopu Željezničke obale nalazilo se i oko 1.000 m uskotračne željezničke pruge što je omogućivalo lakšu manipulaciju teretom.¹⁶⁸ Nova obala (dubine od 5,4 m do 7,2 m) s 340 m operativne obale bila je namijenjena svim kategorijama brodova. Gat Petka (dubine 3,8 do 5,2 m) sa 70 m operativne obale bio je namijenjen brodovima na redovitim pomorskim linijama. Obala Radić s 200 m operativne obale (dubine od 2,4 do 4 m) služila je za potrebe brodova male obalne plovidbe, dok je Obala Batala imala svega 100 m operativne obale uz koju su dubine bile vrlo male (svega 1,5 m) te su je mogla koristiti samo najmanja plovila.¹⁶⁹ Prema duljini operativne obale gruška luka se u usporedbi s ostalim lukama Kraljevine Jugoslavije tijekom razdoblja od 1930. do 1939. godine nalazila na četvrtom mjestu iza Splita, Sušaka i Šibenika.¹⁷⁰

Krajem 1933. i početkom 1934. godine ponovo se jaružala gruška luka¹⁷¹ a zatim se jaružala i gradska luka. Naime, nanos, odnosno talog na dnu, predstavljao je velik problem i u gradskoj luci iako su u nju uplovljavala manja plovila. Stoga je u veljači 1934. godine, nakon

¹⁶⁴ Ponuda poduzeća *Valerijan Rizner i Pajer* iz Zagreba iznosila je 6.300.000 dinara, a prema izračunu gradnja je trebala stajati 8.180.000 dinara. *Dubrovački list*, Dubrovnik, br. 3, 1926., 2.

¹⁶⁵ Radovi na jaružanju izvedeni su sredinom 1927. godine. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 30, 1927., 3.

¹⁶⁶ Prema planu, trebalo je ukloniti 13.200 m³ materijala s morskog dna. SR-AJ, fond 148, *Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije* (dalje: MS), kut. 137, Lučki iskop pred novom obalom.

¹⁶⁷ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 137. Gruž: iskop pred obalom „Radić“ od 3. srpnja 1925. godine.

¹⁶⁸ Na Željezničkoj obali nalazilo se i jedino skladište u luci Gruž. Skladište je bilo izgrađeno od betona, imalo je 14.650 m² skladišnog prostora, odnosno 1.086 m³ volumena, a bilo je namijenjeno za skladištenje monopolske robe jer je zakupac bila Uprava monopola. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 245.

¹⁶⁹ *Ibidem*, 240-241.

¹⁷⁰ Godine 1930. u gruškoj je luci bilo 1.310 m operativne obale, dok je ukupna duljina operativne obale u Splitu iznosila 2.326 m, u Sušaku 1.898 m a u Šibeniku 1.553 m. Do kraja 1939. godine duljine operativnih obala u navedenim lukama se nisu znatno mijenjale te je Gruž unatoč povećanju od 75 metara operativne obale u Sustjepanu i dalje bio na četvrtom mjestu. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 240-241. i *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 292-293.

¹⁷¹ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 2, 1927., 2.

30 godina, ponovo izvršeno jaružanje morskog dna u gradskoj luci.¹⁷² Radovi su okončani do svibnja 1934. godine, te je nakon toga dubina u većem dijelu gradske luke bila preko 4 m.¹⁷³

Općenito su radovi na pomorskoj infrastrukturi na dubrovačkom području bili manjeg opsega nego u ostalim primorskim krajevima tadašnje države. Razlog tome je što su sredstva koja su odobravana za izgradnju i razvoj pomorske infrastrukture na dubrovačkom području bila znatno manja od sredstava koja su odobravana za druge luke (Tablica 2.). Iznos novčanih sredstava izdvajan za pomorsku infrastrukturu jasan je pokazatelj stava tadašnje države prema pomorstvu. Tako je ukupno na razvoj pomorske infrastrukture tijekom desetogodišnjeg razdoblja (od 1925. do 1935. godine) utrošeno 32.038.188 dinara.¹⁷⁴ Za usporedbu, cijena gradnje jednog teretnog broda duge plovidbe iznosila je približno 20 milijuna dinara.

	Pomorsko građevinska sekcija Sušak	Pomorsko građevinska sekcija Šibenik	Pomorsko građevinska sekcija Split	Pomorsko građevinska sekcija Dubrovnik	Pomorsko građevinsko zastupništvo Opuzen
Radovi na lučkim pristaništima	8.479.240	6.531.295	6.950.872	4.933.670	2.027.945
Radovi na pomorskim svjetionicima i oznakama	221.335	767.987	207.830	259.601	-
Radovi na državnim zgradama	165.523	86.747	1.117.615	288.528	-
Ukupno	8.866.098	7.386.029	8.276.317	5.481.799	2.027.945

Tablica 2. Sumarni pregled građevinskih radova izvršenih po Direkciji pomorskog saobraćaja iz budžetskih i vanbudžetskih kredita od proračunske godine 1925./1926. do proračunske godine 1935./1936. u dinarima

Izradio autor prema: *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 69-94.

Iz pregleda desetogodišnjeg razdoblja može se zaključiti da je za Dubrovački pomorski okrug izdvajano najmanje sredstava od svih pomorsko-građevinskih sekcija. Sveukupno je tijekom razdoblja od 1925. do 1935. godine utrošeno 28.923.022 dinara, a od tog je iznosa za Pomorsko građevinsku sekciju Dubrovnik bilo namijenjeno 5.481.799 dinara odnosno 18,95% ukupnih sredstava.¹⁷⁵ Ukoliko se uzme u obzir da je dubrovačka pomorsko-

¹⁷² Uz jaružanje, produljene su i cijevi ispusta gradske kanalizacije u more. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 9, 1934., 3.

¹⁷³ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 137. Dubrovnik situacija luke nakon iskopa od 22 svibnja 1934. godine

¹⁷⁴ *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, 69-94.

¹⁷⁵ *Ibidem*, 69-94.

građevinska sekcija obuhvaćala područje dva pomorska okruga (Dubrovnik i Meljine/Kotor) utoliko je situacija s ulaganjem u dubrovačku pomorsku infrastrukturu najlošija od svih pomorskih okruga u Kraljevini SHS/Jugoslaviji. Promatrano s aspekta pomorskih okruga, najviše je sredstava uloženo u splitski pomorski okrug jer je spomenutom okrugu pripadalo i područje Pomorsko-građevinskog zastupništva Opuzen. Ukupan iznos sredstava utrošenih na radove u splitskom pomorskom okrugu iznosio je 10.304.262 dinara, što je gotovo dvostruko više od sredstava koja su ukupno utrošena u dva južna pomorska okruga (Dubrovnik i Meljine/Kotor), u koje je tijekom spomenutog razdoblja utrošeno 5.481.799 dinara.¹⁷⁶

Opisani trend nastavio se i tijekom sljedećih godina. Tako je u proračunskoj godini 1936./1937. (tijekom razdoblja od 1. travnja 1936. do 31. ožujka 1937.) ukupna vrijednost radova na pomorskoj infrastrukturi Kraljevine Jugoslavije iznosila 3.273.593,57 dinara.¹⁷⁷ Od spomenutog je iznosa na području Pomorsko-građevinske sekcije Dubrovnik utrošeno 455.817,65 dinara, odnosno 13,92%. Međutim, vrijednost izvedenih radova na području pomorskog okruga Dubrovnik iznosila je svega 215.996,91 dinara ili 6,6% ukupnog iznosa, što je približno sedam puta manje od iznosa vrijednosti radova u Pomorskom okrugu Split (1.581.075,78 dinara).¹⁷⁸

Sljedeće proračunske godine 1937./1938. (od 1. travnja 1937. do 31. ožujka 1938.) ukupna vrijednost radova na pomorskoj infrastrukturi Kraljevine Jugoslavije bila je nešto manja te je iznosila 2.965.950,38 dinara.¹⁷⁹ Od spomenutog iznosa na području Pomorsko-građevinske sekcije Dubrovnik utrošeno je 735.667,46 dinara odnosno 24,8% od ukupnih odobrenih sredstava za proračunsku godinu 1937./1938. Od spomenutog iznosa, vrijednost radova na području Pomorskog okruga Dubrovnik iznosila je 398.211,58 dinara (13,43% ukupnog iznosa svih izvršenih radova), a ostala sredstva utrošena su za radove na području Pomorskog okruga Kotor.¹⁸⁰ Tijekom navedenog razdoblja najviše sredstava utrošeno je na radove u Pomorskom okrugu Split (1.285.677,61 dinara), što je bilo više od trostrukog iznosa vrijednosti radova u Pomorskom okrugu Dubrovnik.¹⁸¹

Kako je već navedeno, novčana sredstva namijenjena izgradnji i održavanju pomorske infrastrukture općenito su bila malena, međutim kada se ona detaljno raščlane na sredstva

¹⁷⁶ *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu.*, 69-94.

¹⁷⁷ *Ibidem*, 68.

¹⁷⁸ *Ibidem*, 63-68.

¹⁷⁹ *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu.*, 62.

¹⁸⁰ *Ibidem*, 59-62.

¹⁸¹ *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu.*, 59-62.

koja su bila izravno namijenjena gradskoj i gruškoj luci tada postaju zbilja zanemariva (Tablice 3. i 4.). Analizirajući utrošena sredstva i izvršene radove, vidljivo je da obje dubrovačke luke nisu mogle ostvariti značajniji razvoj lučke infrastrukture tijekom međuratnog razdoblja.

Broj kredita iz kojeg su radovi financirani	Izvedeni radovi	Iznos utrošen na radove (dinara)
b. 25/26	Popravak malog pristana	59.825,00
b. 25/26	Popravci u zgradi Lučke kapetanije 1. reda Dubrovnik	811,00
b. 26/27	Popravak gata „Pile“	12.334,00
b. 28/29	Instalacija električne rasvjete u zgradi Lučke kapetanije 1. reda Dubrovnik	2.376,00
b. 30/31	Adaptacija u sobi blagajne u zgradi Lučke kapetanije 1. reda Dubrovnik	6.891,00
b. 33/34	Popravci u zgradi Lučke kapetanije 1. reda Dubrovnik	36.456,00
b. 33/34	Popravci i bojadisanje stana upravitelja lučke kapetanije	7.036,00
b. 34/35	Popravak pristana	60.397,00
b. 35/36	Popravak pločnika na lukobranu u gradskoj luci	5.365,00
b. 35/36	Nabavka santorinske zemlje	23.500,00
b. 35/36	Popravci i bojadisanje stana upravitelja Lučke kapetanije 1. reda Dubrovnik	8.169,00
b. 35/36	Izgradnja magaze u dvorištu Lučke kapetanije 1. reda Dubrovnik	10.653,00
	Ukupno	233.813,00

Tablica 3. Radovi izvršeni na području dubrovačke gradske luke tijekom razdoblja od proračunske godine 1925./1926. do proračunske godine 1935./1936.

Izradio autor prema: *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 69-94.

Ako se doprinos pojedinih područja ukupnom pomorstvu Kraljevine Jugoslavije promatra prema brojnom stanju, veličini brodova i ostvarenom pomorskom prometu, tada se može zaključiti da je ulaganje u pomorsku infrastrukturu dubrovačkog područja daleko ispod dubrovačkog doprinosa ukupnom pomorstvu monarhističke Jugoslavije. Tako je, primjerice, u usporedbi Dubrovnika i Šibenika, bruto tonaža plovila u pomorskom okrugu Šibenik krajem 1937. godine bila jednaka 8,1% od ukupne bruto tonaže plovila upisanih u pomorskom

okrogu Dubrovnik.¹⁸² Nesrazmjer između ulaganja u pomorsku infrastrukturu nešto je manji ako se promatra promet u lukama Dubrovnika i Šibenika. Tako je tonaža brodova pristiglih tijekom 1938. godine u Šibenik bila jednaka 32,87% ukupne tonaže brodova pristiglih u Dubrovnik.¹⁸³

Broj kredita iz kojeg su radovi financirani	Izvedeni radovi	Iznos utrošen na radove (dinar)
b. 25/26	Popravak glavnog pristana	6.245,00
b. 29/30	Popravak obale	162.179,00
b. 29/30	Popravci pomorskog lazareta na Lapadu	9.972,00
b. 30/31	Popravak obale	112.971,00
b. 32/33	Popravak obale	140.045,00
b. 33/34	Popravak gata i stupa na Lapadu	6.722,00
b. 33/34	Nabavka stupova za privezivanje	4.000,00
b. 35/36	Popravci pomorskog lazareta na Lapadu	10.768,00
v.b. 35/36	Popravak stare obale pred željezničkom stanicom	323.373,00
	Ukupno	776.275,00

Tablica 4. Radovi izvršeni na području dubrovačke luke Gruž tijekom razdoblja od proračunske godine 1925./1926. do proračunske godine 1935./1936.

Izradio autor prema: *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 69-94.

Budući da država nije imala dovoljno sluha za investicije u lučku infrastrukturu, dubrovačko poduzeće *Banaz i Rusko* je 1935. godine u svrhu unaprjeđenja poslovanja namjeravalo investirati u izgradnju operativne obale na predjelu Batahovine. Ujedno je planirana izgradnja stovarišta za ugljen, boksit i slične rasute terete. Za spomenutu gradnju već je postojao (nerealizirani) projekt Direkcije pomorskog saobraćaja kojom je planirana izgradnja nove operativne obale na Batahovini u duljini od 177,5 m, dubine 7.5 m (Slika 7.). Također su bili izrađeni preliminarna studija i troškovnik koji je predviđao svotu od

¹⁸² Ukupna bruto tonaža plovila upisanih u pomorskom okrugu Šibenik je krajem 1937. godine iznosila 11.845 BRT dok je ukupna bruto tonaža plovila upisanih u pomorskom okrugu Dubrovnik iznosila 146.295 BRT. *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, 214-215.

¹⁸³ Tijekom 1938. godine u Šibenik je uplovilo 9.346 brodova s ukupno 1.889.668 NRT po čemu je Šibenik bio na četvrtom mjestu u Kraljevini Jugoslaviji. Iste je godine u dubrovačke luke (gradsku i grušku) uplovilo 10.599 brodova s ukupno 5.749.354 NRT po čemu je Dubrovnik bio na drugom mjestu u Kraljevini Jugoslaviji. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1938.*, 20.

3.758.900 dinara za izvođenje radova.¹⁸⁴ Upravo je za taj projekt bilo zainteresirano dubrovačko poduzeće *Banaz i Rusko* koje je ujedno zatražilo i koncesiju za izgradnju spomenute obale. Poduzeće se i prije koncesije ponudilo snositi troškove sondiranja terena na kojem se trebala izgraditi obala. Naime, poduzeće *Banaz i Rusko* trebalo je oko 2.000 m² stovarišta u blizini željezničke pruge da bi se bavilo poslovima izvoza boksita preko Dubrovnika, a ujedno i kao prikladni prostor za smještaj većih količina ugljena (koji je služio za opskrbu parobroda u gruškoj luci) koksa i bakra.¹⁸⁵ Iako je Ministarstvo saobraćaja odobrilo gradnju stovarišta, gradske vlasti nisu dale zeleno svjetlo za opisani projekt.¹⁸⁶

Tijekom cijelog međuratnog razdoblja u gruškoj je luci postojala potreba za proširenjem postojećih lučkih kapaciteta izgradnjom nove operativne obale pogodne za brodove do 9 m gaza što se nije nikada ostvarilo. Tek je nedugo pred početak Drugog svjetskog rata izrađen generalni projekt gradnje obale s približnim troškom od 7.432.820 dinara. Spomenutim projektom trebala se produžiti postojeća operativna obala u dužini od 168 m od željezničke stanice do rta Kantafig.¹⁸⁷ Projektom je planirana i izgradnja operativne obale na dijelu Kantafig – Batahovina (kao nastavak prethodnih radova) u duljini od 518 m¹⁸⁸ kao i izgradnja operativne obale u Gružu ukupne duljine 228,5 m. Ukupni predviđeni trošak opisanih radova iznosio je 18.946.000 dinara. Budući da je taj iznos bio prevelik, Ministarstvo saobraćaja odobrilo je izgradnju samo dijela obale u duljini od 168 m na Kantafigu (Slika 8.). Za spomenute radove izrađen je i troškovnik po kojemu su troškovi izgradnje iznosili 6.841.887,50 dinara.¹⁸⁹

Prema izrađenom troškovniku Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu raspisala je javnu ofertalnu licitaciju na kojoj je kao najpovoljniji izvođač odabrano građevinsko poduzeće u vlasništvu Pera Machieda iz Splita s ponudom od 6.622.947,10 dinara. Ugovor s izvođačem potpisan je 12. srpnja 1939. godine a izvođač se obvezao radove izvršiti u roku od

¹⁸⁴ Projekt je 1937. godine izradilo Građevinsko poduzeće *ing. Žarko Dešković* iz Splita. SR-AJ, fond 148, MS, kut. 137. Osnova za novo pristanište Dubrovnik 2 na Batahovini, dokumentacija.

¹⁸⁵ Poduzeće *Banaz i Rusko* je još 1935. godine počelo upućivati zahtjeve Ministarstvu saobraćaja SR-AJ, fond 148, MS, kut. 137. dopis Ministarstvu saobraćaja Kraljevine Jugoslavije od 4. listopada 1935. godine.

¹⁸⁶ Prema ugovoru o koncesiji poduzeću *Banaz i Rusko* odobrena je izgradnja obale u duljini od najviše 192 m, za koju bi trebalo utrošiti 3.000.000 dinara. Rok za izgradnju bio je tri godine. SR-AJ, fond 148, MS, kut. 137. Osnova za novo pristanište Dubrovnik 2 na Batahovini, dokumentacija.

¹⁸⁷ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 137. dokumentacija Informativni projekt za gradnju obale Kantafig – Batahovina.

¹⁸⁸ U sklopu ovog informativnog projekta ponovo je uzet u obzir neizgrađeni projekt Poduzeća *Banaz i Rusko* za kojeg su bili predviđeni troškovi od 4.150.000 dinara za izgradnju 174,5 m operativne obale.

¹⁸⁹ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 137. Troškovnik za izgradnju obale na Kantafigu od 19. kolovoza 1938. godine.

dvije godine i šest mjeseci.¹⁹⁰ Radovi su započeli 1940. godine i izvođeni su od siječnja do kraja kolovoza.¹⁹¹ Dana 31. kolovoza 1940. godine izvođač je obustavio radove zbog znatnog povećanja troškova izgradnje uzrokovanih ratnim zbivanjima.¹⁹²

Zahvaljujući spomenutoj investiciji u gradnju nove operativne obale na Kantafigu vrijednost lučkih radova koji su se izvodili u Dubrovniku za 1941. godinu iznosila je 6.622.947,10 dinara.¹⁹³ Međutim, to je i dalje bilo malo u usporedbi s drugim lukama. Iste je godine, primjerice, za radove na luci Aleksandrovo (Ploče) bilo predviđeno 19.383.176,60 dinara te još 9.390.000 dinara za jaružanje. Vrijednost lučkih radova na području Splita iznosila je 17.432.474,73 dinara, na području Šibenika 10.302.830,75 dinara, te na području Sušaka 6.546.864,86 dinara.¹⁹⁴

Zaključno, potrebno je spomenuti da je unatoč važnosti brodogradnje u povijesnom razvoju dubrovačkog pomorstva, a posebice gruške luke, tijekom međuratnog razdoblja u Gruškom zaljevu (gruškoj luci) postojalo samo jedno malo brodogradilište (škver).¹⁹⁵ Riječ je o brodogradilištu obitelji Krile koje se nalazilo na lapadskoj (zapadnoj) obali Gruškog zaljeva.¹⁹⁶ Spomenuto brodogradilište (utemeljeno 1800. godine)¹⁹⁷ jedino je preživjelo nestanak gruške drvene brodogradnje, te je svoju djelatnost nastavilo i tijekom međuratnog razdoblja.¹⁹⁸ Brodogradilište obitelji Krile zapošljavalo je vrlo mali broj djelatnika, te je gradilo samo manje drvene brodove (logere, trabakule, gajete, bracere i sl.)¹⁹⁹, stoga tijekom međuratnog razdoblja nije moglo ostvariti znatniji doprinos dubrovačkom pomorstvu. Naime

¹⁹⁰ Prema ugovoru građevinsko poduzeće Pera Machieda moralo je u svrhu jamstva položiti u blagajnu Direkcije pomorskog saobraćaja iznos od 350.000 dinara u vrijednosnim papirima. SR-AJ, fond 148, MS, kut. 136. Ugovor o gradnji operativne obale prema Kantafigu u Dubrovniku 2 od 12. srpnja 1939. godine.

¹⁹¹ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 123. Tok radova iz lučkog fonda u godini 1940.

¹⁹² Cijene građevinskog materijala, pogonskog goriva te porast radničkih nadnica uzrokovale su (prema procjeni izvođača radova) povećanje troškova izgradnje za više od 35%. Izvođač je spomenuti porast troškova pripisivao višoj sili te je tražio reviziju ugovora kojom bi se povećala ugovorena cijena izgradnje ili raskid ugovora bez štetnih posljedica za izvođača. SR-AJ, fond 148, MS, kut. 136. Dopis Direkciji pomorskog saobraćaja u Splitu od 31. kolovoza 1940. godine.

¹⁹³ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 123. Iskaz o stanju „Lučkog fonda“ na 28. veljače 1941. godine.

¹⁹⁴ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 123. Iskaz o stanju „Lučkog fonda“ na 28. veljače 1941. godine.

¹⁹⁵ Površina brodogradilišta bila je svega 240 m². *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 219.

¹⁹⁶ Prvi pisani tragovi brodograđevnih djelatnosti obitelji Krile sežu u 18. stoljeće odnosno 1794. godinu kada je spomenuto da Ivan Krile u Gružu gradi brod za kapetana Nikolu Kampanelia. Više u: Vinko IVANČEVIĆ, *Brodogradilište Krile u Gružu, Naše more*, 1, Dubrovnik, 1955., 22-23.

¹⁹⁷ *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 219.

¹⁹⁸ Tadašnji vlasnik brodogradilišta Mato Krile svoju je brodograditeljsku djelatnost započeo još u 19. stoljeću tijekom razdoblja procvata drvene brodogradnje u Gružu. Međutim, zbog poodmakle dobi poznatog brodograditelja obiteljskim brodogradilištem upravljao je njegov nećak Marin Grego. Mato Krile, jedan od posljednjih dubrovačkih brodograditelja „staroga kova“, preminuo je 20. listopada 1927. godine u 82. godini života. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 42., 1923., 2. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 43., 1927., 4.

¹⁹⁹ Detaljniji opisi i karakteristike navedenih, kao i ostalih vrsta drvenih brodova u: Mithad KOZLIČIĆ, *Hrvatsko brodogradnje*, Književni krug, Split, AGM, Zagreb, 1993.

tijekom razdoblja od 1930. do 1940. godine u brodogradilištu su izgrađene svega 23 brodice u ukupnoj vrijednosti od 77.500 dinara. Brodogradilište se tako uglavnom izdržavalo popravcima brodova pa je u spomenutom razdoblju od popravaka ostvarilo prihod od 207.000 dinara.²⁰⁰

Uz brodogradilište obitelji Krile, tijekom međuratnog razdoblja u Dubrovniku je djelovalo i brodogradilište Cvijeta Donatovića utemeljeno 1934. godine.²⁰¹ Brodogradilište se nalazilo u Mokošici, ali je u službenim statistikama upisano pod Dubrovnik II, odnosno Gruž. Spomenuto je brodogradilište, kao i brodogradilište obitelji Krile, gradilo manje drvene brodove i na njima obavljalo popravke. Iako je brodogradilište Cvijeta Donatovića bilo nešto veće od konkurentskog brodogradilišta, a imalo je i nešto više zaposlenih ni ono nije ostvarilo značajan doprinos dubrovačkom pomorstvu izgradnjom novih plovila. Tako je od osnutka 1934. godine pa do Drugog svjetskog rata u brodogradilištu Cvijeta Donatovića izgrađen svega jedan jedrenjak i 16 brodica ukupne vrijednosti 81.000 dinara, dok je vrijednost obavljenih popravaka iznosila 159.000 dinara.²⁰²

Za usporedbu, na Korčuli je krajem 1939. godine djelovalo 17 brodogradilišta s ukupno 56 zaposlenih.²⁰³ Korčulanska brodogradilišta su tijekom 1939. godine izgradila dva

²⁰⁰ Od 1930. godine pa do početka Drugog svjetskog broj zaposlenih u brodogradilištu je varirao. Tako se broj od šest zaposlenih (jedan brodograditelj, dva majstora, jedan šuperač i dva šegrta/naučnika) koliko ih je bilo 1930. godine, postupno smanjivao te je u razdoblju Velike gospodarske krize 1934. godine brodogradilište zapošljavalo svega dva djelatnika (majstor i tesar). Nakon krize, u brodogradilištu su pred Drugi svjetski rat bila zaposlena četiri djelatnika (jedan brodograditelj, dva majstora i jedan šegrt/naučnik). *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 219-221. ; *Pomorski godišnjak za 1932. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 233-235. ; *Pomorski godišnjak za 1933. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 245-247. ; *Pomorski godišnjak za 1934. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 238-241. ; *Pomorski godišnjak za 1935. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 223-225. ; *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 233-235. ; *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, 285-287. ; *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 269-271.

²⁰¹ Cvijeto Donatović svoje je brodogradilište (škver) utemeljio u Sustjepanu 1933. godine a 1934. godine brodogradilište je preseljeno u Mokošicu na tzv. Pontu od žala. Boro KAMIĆ, Pomorstvo Rijeke dubrovačke I dio, *Naše more*, 3-4, Dubrovnik, 1985., 159-174, 167.

²⁰² Brodogradilište Cvijeta Donatovića imalo je površinu od 320 m² a započelo je sa svega dva djelatnika (majstor i tesar), da bi 1937. njihov broj porastao na osam (jedan brodograditelj, jedan majstor, tri tesara i tri šegrta/naučnika). Međutim, početkom Drugog svjetskog rata brodogradilište je zapošljavalo pet djelatnika (jedan brodograditelj, tri majstora i jedan šegrt/naučnik). *Pomorski godišnjak za 1935. godinu*, 223-225. ; *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, 233-235. ; *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, 285-287. ; *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 269-271.

²⁰³ Potrebno je spomenuti i podatak da je u dubrovačkim brodogradilištima bilo zaposleno i više korčulanskih brodograditelja koji su tijekom zastoja na korčulanskim brodogradilištima u potrazi za boljom plaćom napustili Korčulu. Vinko IVANČEVIĆ, Korčulanski brodograditelji uzduž Jadrana, *Naše more*, 3, Dubrovnik, 1959., 177-179, 178.

jedrenjaka i 123 brodice ukupne vrijednosti 472.500 dinara.²⁰⁴ Ukupno gledajući, dubrovačka brodogradnja kao jedna od pomorskih djelatnosti nije tijekom međuratnog razdoblja imala značajnu ulogu u razvoju gruške luke, a samim time ni u pomorskom životu Dubrovnika.²⁰⁵ Sukladno tome, dubrovačka brodogradnja imala je neznatan udio u brodogradnji monarhističke Jugoslavije.²⁰⁶

4.4. Promet luke Gruž

Gruška luka u međuratnom je razdoblju zadržala svoj karakter izvozne luke. Najzastupljenija izvozna roba bilo je drvo koje se iz Dubrovnika izvozilo u mediteranske luke i u Južnu Ameriku. Od 1934. godine pa do početka Drugog svjetskog rata preko gruške luke izvoze se i znatnije količine bakrene rude. Bakar se izvezio u sjevernu Europu i Sjedinjene Američke Države, a od 1938. godine preko Dubrovnika započeo je izvoz značajnijih količina boksita u Nizozemsku. Glavna uvozna roba gruške luke bili su ugljen i koks koji su uglavnom dolazili iz Velike Britanije i Nizozemske, a od sredine 1930-ih i iz Njemačke.²⁰⁷ Uvoz koksa preko gruške luke 1938. godine iznosio je 92.018,9 tona što je bilo 82,87% od ukupnog uvoza koksa svih luka Kraljevine Jugoslavije.²⁰⁸ Gledajući prema udjelu izvoza, gruška je luka 1938. godine u ukupnom izvozu građevinskog drva sudjelovala s 141.948 tona što je iznosilo

²⁰⁴ *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 269-271.

²⁰⁵ Neka od većih plovila izgrađenih u dubrovačkim brodogradilištima tijekom međuratnog razdoblja bili su brodovi zvani londre, građeni za albanske brodovlasnike. Londre su bile duge oko 15 m, široke oko 4 m, a imale su nosivost između 25 i 30 tona. Ujedno su imale i mali gaz jer su plovile po rijeci Bojani i po Skadarskom jezeru. V. IVANČEVIĆ, *Korčulanski brodograditelji uzduž Jadrana*, 178.

Od većih plovila brodogradilište Cvijeta Donatovića je do Drugoga svjetskog rata izgradilo četiri londre te motorni jedrenjak *Nada* (15 BRT). Godine 1939. započeta je gradnja jednog broda od 160 tona nosivosti, a 1940. godine ugovorena je gradnja još jednog broda iste veličine. Međutim, zbog početka Drugog svjetskog rata gradnja spomenutih brodova nije završena. B. KAMIĆ, *Pomorstvo Rijeke dubrovačke I dio*, 167.

²⁰⁶ Primjerice, 1935. godine ukupna vrijednost izgrađenih plovila u oba dubrovačka brodogradilišta iznosila je 27.000 dinara, odnosno 1,35% vrijednosti brodova izgrađenih u brodogradilištima Kraljevine Jugoslavije. Ukupna vrijednost popravaka izvedenih u dubrovačkim brodogradilištima iznosila je 76.000 dinara, odnosno 0,39% ukupne vrijednosti popravaka izvedenih u brodogradilištima Kraljevine Jugoslavije. Iste je godine u dubrovačkim brodogradilištima bilo zaposleno deset djelatnika, što je iznosilo približno 1% od 997 zaposlenih djelatnika u svim brodogradilištima Kraljevine Jugoslavije. *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, 236.

²⁰⁷ Tako je 1939. godine uvoz ugljena i koksa (98.567,8 tona) iznosio 93,08% od ukupnog uvoznog prometa gruške luke (105.897,1 tona). Izvoz građevinskog drva (149.993,5 tona), boksita (61.287,9 tona) i bakra (21.502,4 tona) zajedno je iznosio 93,67% od ukupnog izvoza gruške luke (248.519,3 tona). *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1939.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1940, 24-107.

²⁰⁸ Ukupni uvoz koksa u svim lukama Kraljevine Jugoslavije iznosio je 111.038,9 tona. Nakon Dubrovnika druga luka po uvozu koksa bila je Omiš-Dugi Rat s 13.252,3 tona. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1938.*, 40-41.

35,78% ukupnog izvoza građevinskog drva svih luka Kraljevine Jugoslavije. Znatno je bio i udio izvoza boksita koji je sa 66.664,2 tone iznosio 24,46% ukupnog izvoza boksita (272.588,4 tone). Godine 1938. gruška luka imala je stopostotni udjel u izvozu bakra jer je cjelokupni tadašnji izvoz bakra iz Kraljevine Jugoslavije (29.235,1 tonu) otpremljen preko gruške luke.²⁰⁹

Da bi se usporedio lučki promet Dubrovnika s nekim većim jadranskim lukama (u sastavu Italije) može se navesti podatak da je tijekom 1937. godine u Dubrovnik (gradsku i grušku luku) uplovilo 5.323 broda s ukupno 3.048.308 NRT.²¹⁰ To je značilo da je tijekom spomenutog razdoblja Dubrovnik ostvario veći promet nego Rijeka u koju je 1937. godine pristalo 5.885 brodova s ukupno 2.245.386 NRT. Međutim, u usporedbi s Trstom i Venecijom Dubrovnik je znatno zaostajao jer je tijekom 1937. godine u Trst pristalo 20.289 brodova s ukupno 5.639.559 NRT, a u Veneciju 5.370 brodova s ukupno 5.232.134 NRT.²¹¹ Uspoređujući rezultate iz 1937. godine s dolascima brodova u godinama koje su prethodile Velikoj gospodarskoj krizi (primjerice za 1928. godinu) vidljivo je da je po broju dolazaka brodova i njihovoj ukupnoj neto tonaži Dubrovnik tijekom međuratnog razdoblja znatno napredovao te je i prestigao Rijeku, ali je unatoč napretku i dalje znatno zaostajao za Trstom i Venecijom²¹² (Grafikon 8.).

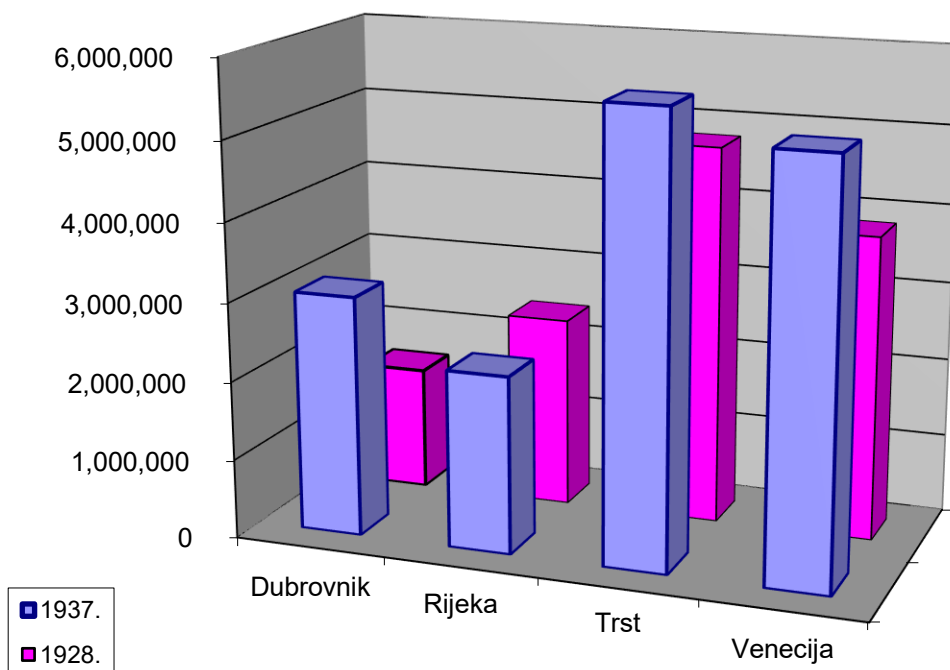
²⁰⁹ *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1938.*, 24-107.

²¹⁰ *Ibidem*, 14.

²¹¹ *Ibidem*, 127.

²¹² Godine 1928. u Dubrovnik je pristalo 4.406 brodova s ukupno 1.573.345 NRT, u Rijeku 6.663 broda s ukupno 2.429.001 NRT, u Trst 15.096 brodova s ukupno 4.797.121 NRT, a u Veneciju 3.363 broda s ukupno 3.840.006 NRT. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1931.*, 14 i 110.

Grafikon 8. Usporedni prikaz ukupne neto tonaže brodova pristalih u Dubrovniku, Rijeci, Trstu i Veneciji tijekom 1928. i 1937. godine



Izradio autor prema: *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1931.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1932., 14 i 127. i *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1938.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1939., 14 i 110.

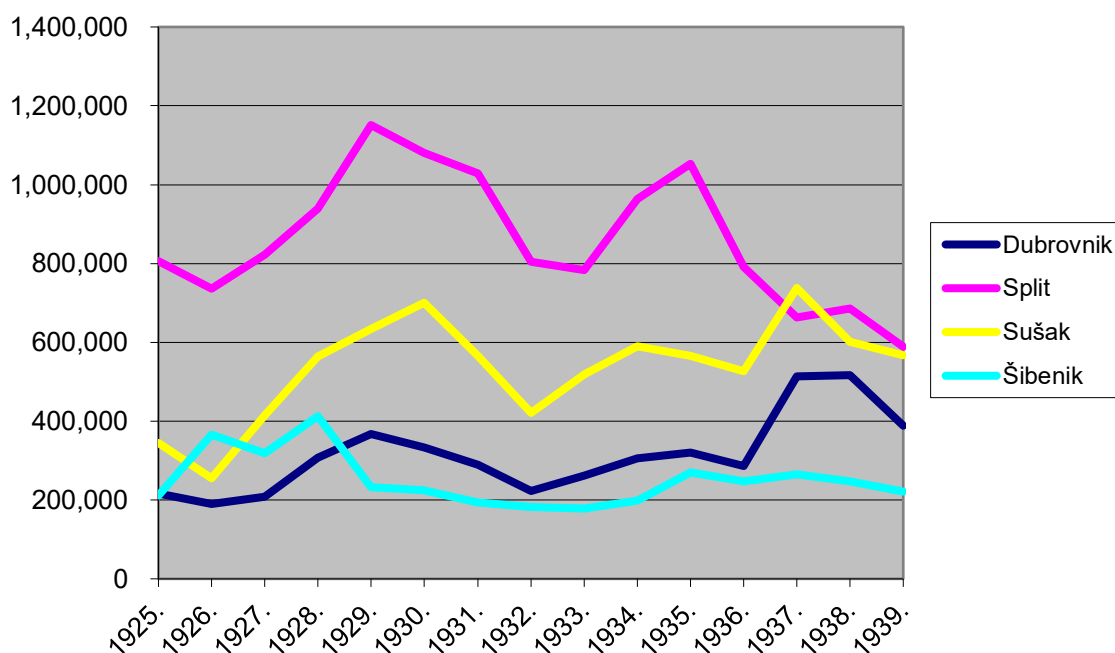
Gledajući prema ukupnom prometu robe, Dubrovnik je uz Split, Sušak i Šibenik bio među četiri najveće luke u monarhističkoj Jugoslaviji²¹³ (Grafikon 9.). Udio lučkog prometa Dubrovnika u ukupnom prometu svih luka monarhističke Jugoslavije varirao je i iznosio od 9,34% (1927. godine) do 19,84% (1938. godine).²¹⁴ Rezultati teretnog prometa gruške luke zasigurno bi bili bolji da je luka posjedovala adekvatnu mehanizaciju za rukovanje teretom. Naime, tijekom međuratnog razdoblja u gruškoj luci postojale su svega dvije dizalice kapaciteta 2.5 tone svaka. Spomenute dizalice (na električni pogon) bile su vlasništvo

²¹³ Prema ukupnom teretnom prometu Dubrovnik se tijekom međuratnog razdoblja uglavnom nalazio na trećem mjestu (iza Splita i Sušaka), jedino se tijekom razdoblja od 1926. do 1928. godine (razdoblje gradnje Nove obale) nalazio na četvrtom mjestu iza Splita, Sušaka i Šibenika (Grafikon 9.). Međutim, ukoliko bi se uzela u obzir tonaža brodova koji su pristajali u navedenim lukama utoliko je Dubrovnik zauzimao drugo mjesto (nakon Splita) jer je u Dubrovnik dolazio znatan broj velikih putničkih brodova čija je neto (registarska) tonaža bitno utjecala na statistiku.

²¹⁴ *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1938.*, 24-107.

Jugoslavenskih državnih željeznica, međutim zbog nedostatka električne energije dizalice su bile izvan pogona.²¹⁵

Grafikon 9. Usporedni prikaz ukupnog lučkog teretnog prometa (u tonama) za Dubrovnik, Split, Sušak i Šibenik u razdoblju od 1925. do 1939. godine



Izradio autor prema: *Pomorska statistika Kraljevine Srba Hrvata i Slovenaca za 1927. god.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1928., 52 ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1930.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1931., 101-102. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1934.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1935., 83-84. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1939.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1940., 117-118.

Putnički promet također je bio važna komponenta prometa gruške luke, ali i općeg razvoja dubrovačkog pomorstva (Tablica 5.). Uzimajući u obzir promet putnika, Dubrovnik je bio među prve četiri luke u monarhističkoj Jugoslaviji. Relativno velik udio putnika u međunarodnom prometu imao je utjecaja i na razvoj dubrovačkog turizma. Kruzing turizam kao jedan od specifičnih oblika turizma koji se počeo znatnije razvijati tijekom međuratnog razdoblja također je pridonio porastu broja putnika u međunarodnom prometu.²¹⁶

²¹⁵ Spomenute dizalice bile su pomične, s mogućnošću pomaka od oko 60 m. Međutim, u literaturi se često navode kao „pomoćne“ umjesto „pomične“. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 243.

Za usporedbu, splitska luka je 1939. godine imala šest dizalica (kapaciteta od 0,5 do 5 tona), sušačka luka 11 dizalica (kapaciteta 3,5 tona) a šibenska luka šest dizalica (kapaciteta od 1,5 do 5 tona). *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 206.

²¹⁶ Više u potpoglavlju 4.5. Kružna putovanja u Dubrovniku.

Godina	Domaći promet	Međunarodni promet	Ukupni promet
1927.	125.003	8.276	133.279
1928.	134.308	9.232	143.540
1929.	135.858	11.841	147.699
1930.	133.478	11.843	145.321
1931.	132.301	9.378	141.679
1932.	87.419	6.425	93.844
1933.	107.081	8.911	115.992
1934.	124.750	11.889	136.639
1935.	136.899	12.300	149.199
1936.	151.324	13.468	164.792
1937.	207.275	21.200	228.475
1938.	176.880	24.090	200.970
1939.	178.255	13.294	191.549
Ukupno:	1.830.831	162.147	1.992.978

Tablica 5. Promet putnika u dubrovačkim lukama (gradska luka i gruška luka) tijekom razdoblja od 1927. do 1939. godine

Izradio autor prema: JELIĆ, Rudolf, Gruška luka, u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 417-434, 432.

Ukupan promet domaćih i stranih putnika u obje dubrovačke luke (gradska luka i gruška luka) bio je najveći 1937. godine, kada je iznosio 228.476 putnika, odnosno 7,4% ukupnog prometa putnika u svim lukama Kraljevine Jugoslavije.²¹⁷ Te je godine u usporedbi s ostalim lukama Dubrovnik bio na trećem mjestu po broju putnika, odmah iza Splita (692.248 putnika) i Sušaka (448.822 putnika).²¹⁸

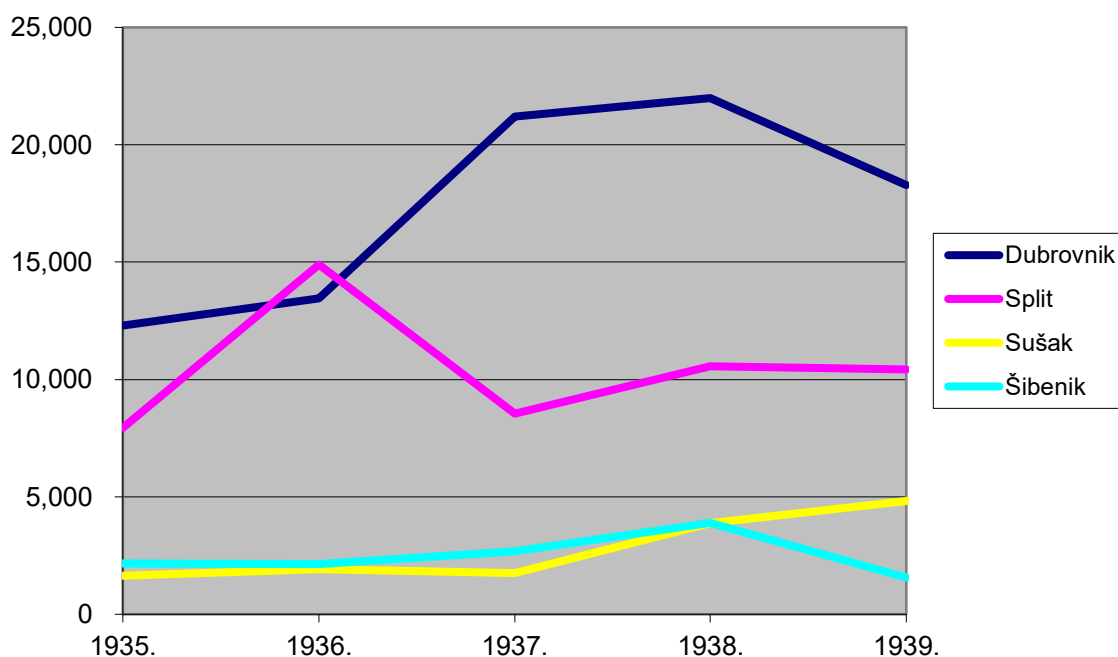
Međutim, gledajući s aspekta broja i kretanja putnika u međunarodnom prometu (odlasci i dolasci), situacija je sasvim drukčija. Tako je najveći broj putnika u međunarodnom prometu u Dubrovniku (21.990 putnika) zabilježen 1938. godine, što je značilo da je Dubrovnik ostvario 39,54% od ukupno 55.621 putnika u međunarodnom prometu u svim

²¹⁷ Ukupan putnički promet u lukama Kraljevine Jugoslavije iznosio je 3.086.102 putnika. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1937.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1938., 104-105.

²¹⁸ Na četvrtom mjestu bio je Šibenik s 215.203 putnika. Ukupno su četiri najveće luke ostvarile 51,35 % ukupnog putničkog prometa u lukama Kraljevine Jugoslavije u 1937. godini. *Ibidem*, 104-105.

lukama Kraljevine Jugoslavije.²¹⁹ Kada se tijekom razdoblja od završetka Velike gospodarske krize do početka Drugog svjetskog rata usporedi broj putnika u međunarodnom putničkom prometu Dubrovnika i još tri najveće luke Kraljevine Jugoslavije dobije se potvrda važnosti Dubrovnika kao međunarodne turističke destinacije u Kraljevini Jugoslaviji (Grafikon 10.).

Grafikon 10. Usporedni prikaz ukupnog lučkog prometa putnika s inozemstvom za Dubrovnik, Split, Sušak i Šibenik u razdoblju od 1935. do 1939. godine



Izradio autor prema: *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1935.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1936., 98-99. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1936.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1937., 106-107. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1937.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1938., 104-105. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1938.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1939., 118-119. i *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1939.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1940., 122-123.

4.5. Kružna putovanja u Dubrovniku

Organizirani pomorski putnički promet u Dubrovniku započinje uvođenjem parobrodske linije *Austrijskog Lloyda* Trst-Kotor, pri čemu je Dubrovnik bio jedna od luka

²¹⁹ *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1937.*, 118-119.

predviđenih za ukrcaj i iskrcaj putnika. Prvi brod na spomenutoj liniji koji je uplovio u Dubrovnik (30. srpnja 1837. godine) bio je parobrod *Principe Kolowrat*.²²⁰

Kao datum početka kružnih putovanja odnosno tzv. kruzning turizma u Dubrovniku smatra se 10. kolovoza 1844. godine kada je u upisnik dolazaka brodova u luci Gruž zabilježen dolazak parobroda *Barone Stuermer* u vlasništvu *Austrijskog Lloyda*. Kao polazna luka bio je upisan Trst, a na brodu se nalazilo 153 putnika za koje je zabilježeno da su „passagieri della gita di piacere“, odnosno putnici izleta za razonodu.²²¹

Austrijski Lloyd je tako uz unaprjeđenje putničkog linijskog prometa bio i nosilac razvoja kružnih putovanja u Austro-Ugarskoj Monarhiji.²²² Kao i drugi tadašnji brodari, tako je i *Austrijski Lloyd* ponekad koristio brodove putničkih linija da bi obavljali kružna putovanja. S vremenom je *Austrijski Lloyd*, uz prenamjenu nekih postojećih linijskih putničkih brodova, izgradio i nekoliko brodova isključivo u svrhu kružnih putovanja, a koji su između ostaloga dolazili i u Dubrovnik.²²³ Prvi svjetski rat prekida kružna putovanja, međutim nakon rata uslijedio je njihov nagli uspon koji je potrajao sve do razdoblja Velike gospodarske krize.²²⁴

Neki od začetnika prvih organiziranih turističkih putovanja prema Dubrovniku tijekom međuratnog razdoblja bili su brodovi *Presidente Wilson* i *Martha Washington* u vlasništvu pomorskog poduzeća braće Cosulich. Parobrod *Presidente Wilson* tako je prvi put uplovio u dubrovačku luku Gruž dana 27. veljače 1921. godine. Iako su spomenuti brodovi plovili u linijskoj putničkoj plovidbi, ipak su ponekad bili angažirani na kružnim putovanjima po Sredozemlju te su redovno dolazili i u Dubrovnik. Primjerice, u travnju 1925. godine prilikom dolaska u Dubrovnik na brodu *Presidente Wilson* nalazio se veći broj turista iz Sjedinjenih Američkih Država.²²⁵ Od sredine travnja do kraja rujna 1926. godine Dubrovnik bilježi deset,

²²⁰ Na parobrodu *Principe Kolowrat* tom je prilikom bilo 36 putnika, a prilikom isplovljenja za Kotor na brodu je bilo 35 putnika. Bruno MORAVEC, Parobrodski saobraćaj pokretač turističkog prometa na dubrovačkom području, *Naše more*, 3, Dubrovnik, 1954, 114-118., 114.

²²¹ Ibidem, 117.

²²² *Austrijski Lloyd* je, između ostalog, izravno utjecao i na razvoj turizma u Dubrovniku izgrađivši za potrebe svojih putnika hotel *Imperial*. Hotel je započeo s radom 1897. godine a posluje i danas (pod imenom *Hilton Imperial Dubrovnik*) te se smatra prvim suvremenim dubrovačkim hotelom.

²²³ Primjerice parobrodi *Bohemia* (izgrađena 1896. godine) i *Thalia* (prenamijenjena 1907. godine).

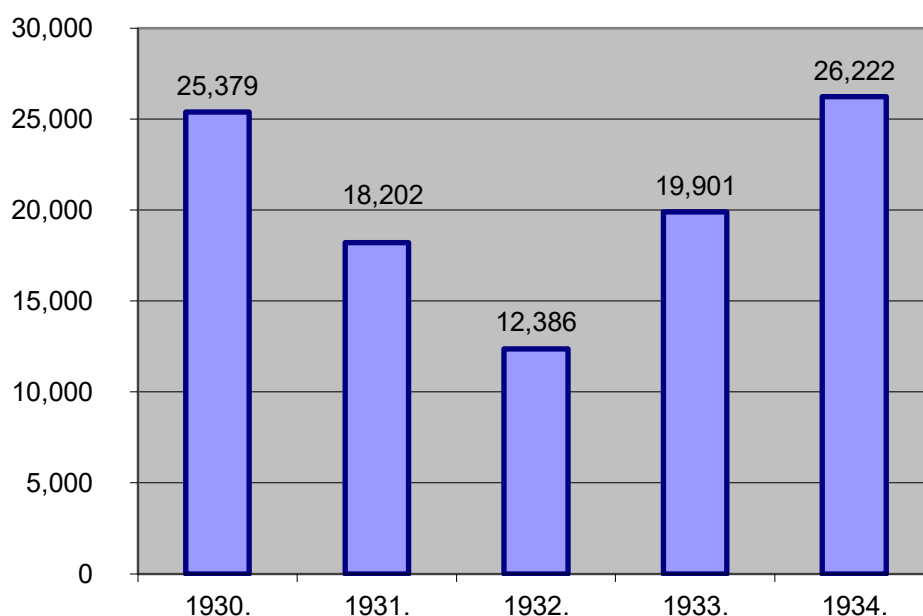
²²⁴ Posljednji brod na kružnim putovanjima koji je prije početka Prvog svjetskog rata boravio u Dubrovniku bio je njemački parobrod *Schleswig* (7. lipnja 1913. godine). Ivo ŠIŠEVIĆ, Kružna putovanja morem, *Pomorski zbornik*, 1, Zadar, 1963., 271-298, 281.

²²⁵ Od svibnja 1927. godine odlukom uprave poduzeća, brodovi braće Cosulich više ne dolaze u Dubrovnik nego u Split, što je izazvalo negodovanje kod dubrovačkog stanovništva. Neven JERKOVIĆ, *Putnički krstaši u Dubrovniku 1, Brodovi istočne obale Jadrana, Grčke i Italije*, Lučka uprava Dubrovnik, Dubrovnik, 2017., 289-291.

a od početka travnja do početka listopada 1927. godine devet dolazaka brodova na kružnim putovanjima.²²⁶

Tijekom Velike gospodarske krize zabilježen je znatan pad broja kružnih putovanja. Naime, poremećaji na pomorskom tržištu tijekom krize doveli su do smanjenja broja kružnih putovanja. Kao što je to bio slučaj u segmentu kružnih putovanja, Velika gospodarska kriza donijela je i pad ukupnog turističkog prometa na globalnoj razini. Sveopći pad turističkog prometa tijekom Velike gospodarske krize nije zaobišao ni Kraljevinu Jugoslaviju odnosno Dubrovnik (Grafikon 11.).

Grafikon 11. Broj stranih turista u Dubrovniku od 1930. do 1934. godine



Izradio autor prema: *Dubrovački turizam: Izvještaji Saveza za unapređenje turizma svezak prvi 1934-1935*, Savez za unapređenje turizma, Dubrovnik, 1935., 14-15.

Kriza dubrovačkog turizma pa tako i krizing turizma nije dugo trajala. Nakon 1932. godine koja je bila najlošija po ukupnom broju turista, već 1933. godine zabilježen je porast broja turista. Analogno porastu broja turista, u Dubrovniku je 1933. godine zabilježeno 35 uplovljavanja brodova na kružnim putovanjima s ukupno 14.951 putnikom. Već sljedeće

²²⁶ Godine 1926. zabilježeni su dolasci sljedećih brodova: *Lützow* (*Norddeutscher Lloyd*), *Asia*, *Friuli* (*Lloyd Triestino*), *Ranchi* (*Peninsular and Orient*), *Stella d'Italia* (*Cosulich*), *Oronsey* (*Orient Lines*), *Arcadian* (*Royal Mail Lines*). Godine 1927. zabilježeni su dolasci sljedećih brodova: *Empress of France* (*Canadian Pacific*), *Lützow* (*Norddeutscher Lloyd*), *Otranto* (*Orient Lines*), *Stella Polaris*, (*Bergen Line*), *Ranchi*, *Oronsey* (*Orient Lines*), *Arcadian*, *Araguaya* (*Royal Mail Lines*). I. ŠIŠEVIĆ, *Kružna putovanja morem*, 284.

godine Dubrovnik je definitivno prebrodio krizu jer je tijekom 1934. godine zabilježeno 57 uplovljavanja brodova na kružnim putovanjima s ukupno 21.525 putnika²²⁷, a i najave za sljedeću sezonu (1935.) bile su optimistične.²²⁸ Sljedećih godina ostvareni su još bolji rezultati pa je tijekom 1936. godine Dubrovnik zabilježio 77 uplovljavanja brodova na kružnim putovanjima, s ukupno 19.584 putnika.²²⁹ Uzme li se u obzir da je ukupan broj turista na području Dubrovnika za 1936. godinu iznosio 42.499 turista te da je ukupan promet putnika u dubrovačkoj luci Gruž iznosio 164.792 putnika²³⁰, vidljiv je značaj koji su za dubrovački turizam imali turisti s brodova na kružnim putovanjima.

Prema riječima glavnog tajnika Dubrovačkog Saveza za unapređenje turizma Milorada Medinija²³¹ kružna putovanja 1930-ih godina već su prepoznatljiv oblik turizma, stoga se više ne može govoriti samo o prijelaznoj pojavi. Također, Dubrovnik je ušao u itinerare svih kružnih putovanja po Sredozemnom moru te je i za vrijeme Velike gospodarske krize i restriktivnih mjera za turizam, koje su pojedine države poduzimale i dalje (iako u smanjenom obliku), doprinio turizmu u tolikoj mjeri da „za Dubrovnik znaju i preko Atlantika“.²³²

Razmatrajući ulogu dubrovačkog pomorstva s aspekta kružnih putovanja, potrebno je naglasiti i jednu vrlo važnu činjenicu. Naime, za razliku od danas, u međuratnom je razdoblju dubrovačko pomorstvo imalo znatno aktivniju ulogu u kružnim putovanjima. Pa je tako Dubrovnik danas isključivo destinacija stranim brodovima, a dubrovački su pomorci radna snaga na stranim brodovima za kružna putovanja. Međutim, tridesetih godina 20. stoljeća pomorski je Dubrovnik svojim brodovima *Kraljica Marija* i *Princesa Olga*²³³ aktivno

²²⁷ *Dubrovački turizam: Izveštaji Saveza za unapređenje turizma svezak prvi 1934-1935*, Savez za unapređenje turizma, Dubrovnik, 1935., 82-87.

²²⁸ Dubrovački tisak je za 1935. godinu najavljavao dolaske više od 50 brodova na kružnim putovanjima u što nisu bili uračunati brodovi pomorskog poduzeća *Cosulich* na redovnoj liniji Trst – New York. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 52, 1934., 4.

²²⁹ *Izveštaj o turizmu 1936-1937, Dubrovački turizam, svezak treći*, Turistički savez u Dubrovniku, Dubrovnik, 1937., 52-57

²³⁰ *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1936.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1937., 106.

²³¹ Milorad Medini (1874.-1938.) dubrovački književni povjesničar i političar. Kao tajnik, zatim i predsjednik dubrovačkog Saveza za unapređenje turizma ostvario je značajan doprinos u razvoju dubrovačkog turizma tijekom međuratnog razdoblja. Više u: Marija BENIĆ PENAVA; Daniel DUJMIĆ, Prinos Milorada Medinija u području turizma, *Zbornik o Miloradu Mediniju: Zbornik radova sa znanstvenog skupa Zagreb - Dubrovnik, 9. - 11. studenoga 2017.*, ur. Tihomil Maštrović, Hrvatski studiji Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018, 419-432.

²³² Milorad MEDINI, *Dubrovnik u borbi za svoj razvitak*, Štamparija Jadran, Dubrovnik, 1934., str.18.

²³³ Spomenuti brodovi bili su u vlasništvu *Jugoslavenskog Lloyd*a, pomorskog poduzeća nastalog 1929. godine fuzijom *Atlantske plovidbe Ivo Račić* i *Jugoslavensko američanske plovidbe*. *Jugoslavenski Lloyd* se kao najveće pomorsko poduzeće Kraljevine Jugoslavije odlučio za poslovanje na sredozemnom tržištu kružnih putovanja, te je u tu svrhu 1931. godine nabavljen putnički parobrod *Kraljica Marija*, a 1935. godine putnički parobrod *Princesa Olga*. Spomenuti brodovi bili su i najveći putnički brodovi u tadašnjoj državi. Više o poslovanju *Jugoslavenskog Lloyd*a u potpoglavlju 5.4. *Jugoslavenski Lloyd*.

sudjelovao na sredozemnom tržištu kružnih putovanja, te je tako Dubrovnik bio destinacija ne samo stranim nego i dubrovačkim brodovima na kružnim putovanjima Sredozemljem (Slika 9.).

Drugo dubrovačko pomorsko poduzeće čiji su brodovi plovili na kružnim putovanjima bila je *Dubrovačka parobrodaska plovidba* čiji su luksuzni putnički parobrodi *Kralj Aleksandar I.*, *Kumanovo* i *Dubrovnik* povremeno plovili na kružnim putovanjima Jadranom. Nakon završetka Velike gospodarske krize, 1936. godine, *Dubrovačka parobrodaska plovidba* pokreće program šestodnevni kružni putovanja Jadranom pod nazivom „Šest dana po Dalmaciji“ u sklopu kojeg je Dubrovnik bio jedna od luka ticanja.²³⁴ Tako je zahvaljujući *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi* pomorski Dubrovnik aktivno sudjelovao i na tržištu kružnih putovanja Jadranom.

Sama nabava broda *Kraljica Marija* i početak poslovanja u djelatnosti kružnih putovanja Sredozemljem za dubrovačko pomorstvo odnosno *Jugoslavenski Lloyd* stigli su u vrlo nepovoljnom trenutku. Naime, početak poslovanja u segmentu kružnih putovanja poklopio se s razdobljem Velike gospodarske krize koja je pogodila i pomorske djelatnosti te su mnogi brodovi širom svijeta bili u raspri u uslijed nedostatka uposlenja. Kako u pomorstvu tako ni u turizmu nije bilo ništa bolje jer su mnoge države svojim građanima nametnule ograničenja na iznošenje strane valute u inozemstvo. Takva su ograničenja u konačnici uzrokovala i drastično smanjenje turističke potrošnje u destinacijama. Izuzetak su bili građani Velike Britanije kojima država nije nametnula navedena ograničenja te je razumljivo da su oni bili i najčešći putnici na kružnim putovanjima tijekom krize.²³⁵

Kraljica Marija ipak nije tijekom krize završila u raspri, nego je nastavila s kružnim putovanjima Sredozemljem a svojim je dolascima pomagala dubrovački turizam u razdoblju krize. Naime, tijekom krizne 1933. godine od ukupno 28 uplovljavanja brodova na kružnim putovanjima u Dubrovnik *Kraljica Marija* bilježi sedam uplovljavanja s ukupno 1.637 putnika. Sljedeće godine, porastom broja dolazaka brodova na kružnim putovanjima u Dubrovnik, raste i broj dolazaka *Kraljice Marije* koja je tijekom 1934. godine posjetila

²³⁴ Luke ticanja spomenutih kružnih putovanja bile su: Trst, Venecija, Sušak, Split, Hvar, Makarska, Korčula, Dubrovnik, Herceg Novi i Kotor. *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1936., 176.

²³⁵ O poslovanju *Jugoslavenskog Lloyda* tijekom Velike gospodarske krize više u: Zdravka JELASKA MARIJAN, Nastanak parobrodarskog društva *Jugoslavenski Lloyd* i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo, *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 42, Zagreb, Dubrovnik, 2004., 231-272.

Dubrovnik 10 puta s ukupno 3.031 putnikom, od ukupno 21.525 putnika na kružnim putovanjima koliko ih je te godine bilo u Dubrovniku.²³⁶

Kada je 1935. godine u flotu *Jugoslavenskog Lloyd*a uvrštena i *Princesa Olga*²³⁷, kao drugi putnički brod po veličini u tadašnjoj državi (odmah iza *Kraljice Marije*), udio dolazaka dubrovačkih brodova za kružna putovanja u ukupnim dolascima u Dubrovnik znatno se povećava. Tako je 1936. godine od 77 ukupnih dolazaka brodova na kružnim putovanjima u Dubrovnik, njih 35 otpadalo na *Kraljicu Mariju* i *Princesu Olgu*. Od toga je 22 dolaska ostvarila *Kraljica Marija* a 13 *Princesa Olga*, pri čemu su u Dubrovnik zajedno dovele 5.708 od ukupno 19.584 putnika na kružnim putovanjima koji su 1936. godine posjetili Dubrovnik.²³⁸

Princesa Olga je tijekom nekoliko godina, u razdoblju od travnja do studenog, održavala i redovnu liniju prema istočnom Sredozemlju, odnosno za Grčku, Palestinu i Egipat u trajanju od 14 dana. Također je povremeno obavljala i kružna putovanja Sredozemljem u skladu s tadašnjom poslovnom praksom angažiranja linijskih brodova u svrhu kružnih putovanja. Za razliku od *Princese Olge*, *Kraljica Marija* je u većoj mjeri obavljala kružna putovanja po čitavom Sredozemlju i to tijekom cijele sezone. Tako se primjerice proljetno kružno putovanje *Kraljice Marije* u razdoblju od 30. travnja do 17. svibnja 1938. godine odvijalo prema sljedećem itineraru: Venecija - Split - Boka kotorska - Krf - Pirej (Atena) - Santorini - Tripolis - Bizerta (Tunis) - Palermo - Messina - Catania - Dubrovnik - Venecija. Cijene navedenog putovanja kretale su se od 4.300 do 10.000 dinara. Aranžmani i rute kružnih putovanja kasnije su se tijekom sezone mijenjali, s tim da je Dubrovnik uvijek bio nezaobilazna destinacija. Također i cijene putovanja uglavnom su bile slične, s donjom granicom u rasponu od 4.000 do 5.000 dinara.²³⁹

²³⁶ *Dubrovački turizam, Izvještaji saveza za unapređenje turizma, Svezak prvi 1934-1935*, 82-87.

²³⁷ *Princesa Olga* (tada u vlasništvu *Pacific Steam Navigation Company* pod imenom *Ebro*) tijekom Velike gospodarske krize bila je u raspremi od 1930. pa sve do 1935. godine kada je prodana *Jugoslavenskom Lloyd*u. N. JERKOVIĆ, *Putnički krstaši u Dubrovniku 1, Brodovi istočne obale Jadrana, Grčke i Italije*, 97.

²³⁸ *Izvještaj o turizmu 1936-1937, Dubrovački turizam, svezak treći*, 52-57.

²³⁹ Primjerice, drugo proljetno putovanje *Kraljice Marije* bilo je od 19. svibnja do 7. lipnja 1938. godine prema sljedećem itineraru: Venecija - Split - Rodos - Beirut - Haifa - Aleksandrija - Kotor - Dubrovnik - Venecija. Jedno od ljetnih putovanja od 19. srpnja do 3. kolovoza 1938. godine u svom je rasporedu imalo i plovidbu Crnim morem prema sljedećem itineraru: Venecija - Split - Pirej (Atena) - Constanza (Bukurešt) - Varna - Istanbul - Kotor - Dubrovnik - Venecija. Krajem sezone, od 24. rujna do 14. listopada 1938. godine, uslijedilo je putovanje Venecija - Split - Rodos - Larnaka - Beirut (Damask) - Haifa (Jeruzalem) - Aleksandrija (Kairo - Luxor) - Dubrovnik - Venecija. Više o kružnim putovanjima Sredozemljem brodovima *Jugoslavenskog Lloyd*a uz detaljne opise destinacija spomenutih putovanja u: Đivo BAŠIĆ, *Lloydovi slikopisi Kružna putovanja putničkih parobroda Jugoslavenskog Lloyd*a 1930-ih godina, *Pomorski zbornik*, 47-48, Rijeka, 2013., 269-302.

Po tonaži, kapacitetu broja putnika i brzini, *Kraljica Marija* i *Princesa Olga* nisu se mogle ni izdaleka mjeriti s tadašnjim najvećim putničkim brodovima: francuskom *Normandie* i britanskom *Queen Mary*.²⁴⁰ Međutim, svojedobno su to bili najveći putnički brodovi tadašnje države te su tridesetih godina 20. stoljeća kao brodovi za kružna putovanja znatno doprinijeli turističkom, a time i gospodarskom razvoju Dubrovnika koji im je ujedno bio i luka upisa.

Za razliku od brodova *Jugoslavenskog Lloyd*a, putnički brodovi *Dubrovačke parobrodske plovidbe* koji su plovili na kružnim putovanjima uglavnom su bili uposleni na redovnim putničko-teretnim linijama (za koje je *Dubrovačka parobrodska plovidba* dobivala državnu subvenciju), a tek su povremeno poduzimali kružna putovanja. Putnički brodovi *Dubrovačke parobrodske plovidbe* bili su i znatno manji od brodova *Jugoslavenskog Lloyd*a, međutim ostvarili su određeni doprinos ne samo razvoju kruzing turizma u Dubrovniku već i razvoju dubrovačkog turizma u cjelini. Tako je, u sklopu već spomenutog programa šestodnevni kružni putovanja Jadranom, putnički parobrod *Kumanovo* tijekom 1936. godine zabilježio 51 dolazak u Dubrovnik s ukupno 4.007 putnika. Sljedeće, 1937. godine putnički parobrod *Kralj Aleksandar I.* ostvario je sedam dolazaka s ukupno 882 putnika, dok je parobrod *Kumanovo* ostvario 40 dolazaka s ukupno 2.469 putnika.²⁴¹

Početak Drugog svjetskog rata označio je kraj svih turističkih djelatnosti na području Sredozemlja pa tako i djelatnosti kružnih putovanja. Iako su brodovi *Jugoslavenskog Lloyd*a i *Dubrovačke plovidbe* plovili pod zastavom Kraljevine Jugoslavije koja je bila neutralna sve do 1941. godine, za njih više nije bilo posla. Osim toga, svaki je plovidbeni pothvat u ratnim uvjetima predstavljao veliki rizik čak i za neutralne brodove, stoga je uprava *Jugoslavenskog Lloyd*a 1940. godine donijela odluku da se *Kraljica Marija* i *Princesa Olga* prodaju, što je značilo kraj razdoblja dubrovačkih brodova za kružna putovanja po Sredozemlju, odnosno njihovog doprinosa razvoju kruzing turizma u Dubrovniku.²⁴² Brodovi *Dubrovačke plovidbe Kralj Aleksandar I.*, *Kumanovo* i *Dedinje* (ex *Dubrovnik*) također su zbog pomanjkanja interesa uzrokovanog ratnim zbivanjima bili prisiljeni obustaviti povremena kružna putovanja

²⁴⁰ *Normandie*, francuski putnički brod od 83.423 BRT, izgrađen 1932. godine, brzine 32 čvora, kapaciteta 2.170 putnika. *Queen Mary*, britanski putnički brod od 81.237 BRT, izgrađen 1936. godine, brzine 28,5 čvorova, kapaciteta 2.139 putnika. *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod „Miroslav Krleža“, Zagreb, 1990., 525. i 652.

²⁴¹ *Izveštaj o turizmu 1936-1937, Dubrovački turizam, svezak treći*, 52-64.

²⁴² *Kraljica Marija* prodana je francuskoj vladi za potrebe francuske ratne mornarice i plovila je pod imenom *Savoie*, a *Princesa Olga* prodana je portugalskom brodaru *Companhia Colonial de Navegação* (CCN) i preimenovana u *Serpa Pinto*. Više o brodovima *Kraljica Marija* i *Princesa Olga* u potpoglavlju 5.4. *Jugoslavenski Lloyd*.

Jadranom. *Dubrovačka plovdba* je tako svoje brodove uposlila na redovitim putničkim linijama na kojima su plovili sve do Travanjskog rata i propasti Kraljevine Jugoslavije.²⁴³

²⁴³ Nakon kapitulacije Kraljevine Jugoslavije brodove *Kumanovo*, *Dedinje* i *Kralj Aleksandar I.* zarobili su Talijani, da bi nakon kapitulacije Italije sva tri broda nastradala u ratnim zbivanjima tijekom Drugog svjetskog rata. Više o spomenutim brodovima u potpoglavlju 5.1. Dubrovačka parobrodaska plovdba, 5.1.2. Poslovanje Dubrovačke parobrodaska plovdbne nakon fuzije.

5. Dubrovačka pomorska poduzeća

Kada je riječ o dubrovačkim pomorskim poduzećima tijekom međuratnog razdoblja, tada se u literaturi pretežno spominje *Dubrovačka parobrodaska plovidba* (od 1938. godine *Dubrovačka plovidba*) i to često pod pogrešnim (iako logičnijim) imenom *Dubrovačka parobrodarska plovidba* te pod skraćenim, kolokvijalnim nazivom *Ragusea*. Razlog zbog kojeg je navedeno poduzeće smatrano neodvojivim dijelom dubrovačkog pomorstva je taj što su njegovi osnivači i većinski vlasnici bili iz Dubrovnika i okolice što je značilo da u *Poduzeću* prevladava dubrovački kapital. Dubrovački karakter *Poduzeća* dodatno je potvrđen i činjenicama da je sjedište bilo u Dubrovniku a luka upisa brodova također je bila Dubrovnik. Struktura zaposlenih pomoraca bila je takva da su na brodovima *Poduzeća* bili ukrcani uglavnom pomorci iz Dubrovnika i okolice. Uzevši sve navedeno u obzir jasno je da je *Dubrovačka parobrodaska plovidba* bila značajan čimbenik ne samo dubrovačkog pomorstva već i dubrovačkog gospodarstva tijekom međuratnog razdoblja.

Uz *Dubrovačku parobrodsku plovidbu* kao nositelja dubrovačkog pomorskog razvoja potrebno je uključiti još dva pomorska poduzeća koja su poslovala u međuratnom razdoblju: *Slobodna plovidba Ivo Račić* (kasnije *Atlantska plovidba Ivo Račić*) te *Jugoslavensko-amerikanska plovidba*. Spomenuta poduzeća po svemu su, osim po sjedištu, bila dubrovačka jer su u vlasničkoj strukturi dominirali ljudi porijeklom iz Dubrovnika i okolice. Ujedno je luka upisa brodova u floti *Slobodne plovidbe Ivo Račić* bila Dubrovnik. Ova dva pomorska poduzeća su se 1929. godine udružila (fuzionirala) i formirala *Jugoslavenski Lloyd* koji je tijekom cijelog postojanja bio najveće pomorsko poduzeće u monarhističkoj Jugoslaviji. Upravo je zahvaljujući svojim temeljima *Jugoslavenski Lloyd* ostao dijelom dubrovačkog pomorstva. Iako sjedište *Jugoslavenskog Lloyd*a nije bilo u Dubrovniku, kapital je bio uglavnom dubrovački, a uz to je i za većinu brodova u floti *Poduzeća* luka upisa bila Dubrovnik. Osim toga, vodeći ljudi *Jugoslavenskog Lloyd*a, uključujući i generalnog direktora Boža Banca, bili su porijeklom iz Dubrovnika i okolice.

Pored prethodno navedenih poduzeća, u Dubrovniku je tijekom međuratnog razdoblja poslovalo više manjih pomorskih poduzeća koja su također (u većem ili manjem obimu) ostavila traga u dubrovačkom pomorstvu.

Kada je riječ o osobama koje su svojim djelovanjem obilježile dubrovačko pomorstvo u međuratnom razdoblju to su svakako bili čelni ljudi dva najveća dubrovačka pomorska

poduzeća Federiko Glavić²⁴⁴ i Božo Banac. Oni su svojim djelovanjem u *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi* i *Jugoslavenskom Lloyd* dali nemjerljiv doprinos razvoju ne samo dubrovačkog pomorstva već i pomorstva tadašnje države.

5.1. Dubrovačka parobrodská plovidba (Dubrovačka plovidba)

*Dubrovačka parobrodská plovidba*²⁴⁵ (*Ragusea*), od 1938. godine *Dubrovačka plovidba*, svojedobno je bila najveće a ujedno i najpoznatije dubrovačko pomorsko poduzeće i jedan od stupova dubrovačkog pomorskog (i gospodarskog) života u razdoblju od kraja 19. stoljeća pa sve do kraja Drugog svjetskog rata. Kao godina utemeljenja *Dubrovačke parobrodské plovidbe* često se u službenim dokumentima, a tako i u literaturi navodi 1909. godina.²⁴⁶ Spomenuta činjenica djelomično je točna jer se *Dubrovačka parobrodská plovidba* 1909. godine transformirala iz karatnog društva u dioničko društvo. Kao dioničko (akcionarsko) društvo, poduzeće je tijekom međuratnog razdoblja poslovalo pod imenom *Dubrovačka parobrodská plovidba a.d.* Od 1938. godine pa sve do kraja svoga postojanja, u godinama neposredno nakon Drugog svjetskog rata, poslovala je pod imenom *Dubrovačka plovidba a.d.*

²⁴⁴ Federiko Glavić, (1847.-1941.) brodovlasnik čiji su lik i djelo neraskidivo povezani s *Dubrovačkom parobrodskom plovidbom*. Rođen je u Šipanskoj Luci na otoku Šipanu, a već kao četrnaestogodišnji dječak u potrazi za boljim životom odlazi s rodnog Šipana u Iquique (Čile). U Iquiqueu se prvo zapošljava kao trgovački pomoćnik, ali je s vremenom napredovao te je stekao znatan imetak. Federiko Glavić se u Čileu uglavnom bavio trgovinom i posredništvom, a između ostalog posjedovao je i suvlasničke udjele u rudnicima i u tvornicama salitre. Nakon povratka u domovinu 1896. godine znatan kapital stečen u inozemstvu investirao je u dubrovačko pomorstvo, točnije u *Dubrovačku parobrodsku plovidbu*. Od tada pa sve do kraja života bio je jedan od čelnih ljudi *Dubrovačke parobrodské plovidbe* te je svojim radom zaslužan za razvoj ne samo tog poduzeća već i dubrovačkog pomorstva u cjelini. Tijekom prvih godina svoga djelovanja u *Poduzeću* bio je jedan od inicijatora otkupa vlasničkih udjela *Dubrovačke parobrodské plovidbe* koji su bili u stranim rukama. Takva poslovna odluka pokazala se vrlo značajnom nakon Prvog svjetskog rata i sporazuma Trumbić-Bertolini jer je time osiguran povratak rekviriranih brodova u flotu *Poduzeća*. Svojim je djelovanjem jedan od najzaslužnijih i za dobre poslovne rezultate *Dubrovačke parobrodské plovidbe* tijekom međuratnog razdoblja. Pri tome je uživao i potporu vladajućeg režima, što je također imalo pozitivnog učinka na poslovanje *Poduzeća*. Za svoje zasluge bio je odlikovan Ordenom Svetog Save II. reda, a zatim i Ordenom Svetog Save I. (najvišeg) reda. Preminuo je u Dubrovniku 22. siječnja 1941. godine. Nakon njegove smrti, upravljanje poslovanjem obitelji Glavić naslijedio je Federikov nećak Tomo Glavić. Više o životu i djelovanju Federika Glavića u: Aida CVJETKOVIĆ, *Dubrovački brodovlasnik Federiko Glavić*, Ogranak Matice hrvatske u Dubrovniku, Dubrovnik, 2017.

²⁴⁵ U literaturi se često koristio naziv *Dubrovačka parobrodarska plovidba*, međutim u doktorskom radu će se koristiti naziv *Dubrovačka parobrodská plovidba* pod kojim je *Poduzeće* bilo upisano u sudskom registru.

²⁴⁶ Primjerice, u pomorskim godišnjacima Kraljevine Jugoslavije kao godina utemeljenja *Dubrovačke parobrodské plovidbe* upisana je 1909. godina.

5.1.1. Poslovanje Dubrovačke parobrodne plovidbe prije fuzije

Početak poslovanja *Dubrovačke parobrodne plovidbe* vezan je za 1880. godinu²⁴⁷ i kupnju prvog dubrovačkog parobroda *Dubrovnik*.²⁴⁸ Uspješno poslovanje parobroda *Dubrovnik* potaklo je investitore koji su 1889. godine uložili kapital u nabavu još dva parobroda velike obalne plovidbe *Arrigo*²⁴⁹ i *Epidauro*.²⁵⁰ Sljedeće godine (1890.) kupljen je parobrod *Bojana*²⁵¹, a 1892. godine kupljeni su parobrodi *Gruž*²⁵² i *Albania*²⁵³, dok je *Dubrovnik* prodan kao nerentabilan. Luka upisa spomenutih brodova bila je Trst što je bilo napravljeno iz ekonomskih razloga jer je bilo financijski povoljnije registrirati brodove u Trstu nego u Dubrovniku. *Poduzeće* je tada poslovalo u obliku karatne zajednice te je prema karatnom sistemu svaki od spomenutih brodova bio podijeljen na udjele (karate) i predstavljao je zaseban gospodarski subjekt, stoga su svi upravni, administrativni i računovodstveni poslovi vođeni za svaki brod posebno. Međutim, s aspekta vlasništva dubrovački karatisti imali su veći udio u spomenutim brodovima te su pojedinci imali udjele u više brodova, a neki čak u svim brodovima.²⁵⁴

²⁴⁷ U brošuri *Dubrovačka Plovidba postanak i razvitak* koju je poduzeće izdalo 1940. godine stoji da „1880 g.bi postavljen temelj Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi, današnjoj Dubrovačkoj Plovidbi A.D.“. *Dubrovačka plovidba postanak i razvitak*, Dubrovnik, Štamparija „Jadran“, 1940. str. 18.

²⁴⁸ *Dubrovnik*, parobrod velike obalne plovidbe izgrađen 1879. godine u britanskom brodogradilištu *Archibald McMillan & Son*, Dumbarton. Osnovni podatci o brodu: duljina 39,7 m, širina 6,2 m, 222 BRT, 151 NRT. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping From 1st July, 1880, to the 30th June, 1881*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1880. b.o.s.

Dubrovnik je imao kabine za smještaj deset putnika, međutim za kratka putovanja na palubi se moglo smjestiti stotinjak putnika. Parni stroj od 50 KS (nominalnih) omogućavao je brzinu od 9,5 čvorova. Brod je imao 14 članova posade, a prvi zapovjednik bio je kapetan Vlaho Podić. Svi članovi posade bili su iz Dubrovnika i okolice, osim upravitelja stroja (glavnog strojara) koji je bio Englez. Josip LUETIĆ, Uz 100. godišnjicu prvog dubrovačkog parobroda „Dubrovnik“, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1980, 4-6, 5.

Prvi dubrovački parobrod je 1889. godine prodan pomorskom poduzeću *Rismondo* nakon čega vlasnik postaje pomorsko poduzeće *Dalmatia*, a ujedno je preimenovan u *Biokovo*. Potonuo je u ožujku 1923. godine tijekom plovidbe iz Rijeke prema Trstu s teretom šećera. Ljudskih žrtava nije bilo, a kao uzrok potonuća je naveden prodor mora. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 13, 1923., 3.

²⁴⁹ *Arrigo* (ex *Carolina P.*, ex *Liguria*, ex *Heathercliff*), parobrod velike obalne plovidbe izgrađen 1883. godine u britanskom brodogradilištu *William Hamilton & Co.*, Port Glasgow. Osnovni podatci o brodu: duljina 49,6 m, širina 7,8 m, 535 BRT, 337 NRT. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1892, to the 30th June, 1893, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1892., b.o.s.

²⁵⁰ *Epidauro*, parobrod velike obalne plovidbe. Izgrađen 1888. godine u britanskom brodogradilištu *John Scott & Co*, Kinghorn. Osnovni podatci o brodu: duljina 45,1 m, širina 6,5 m, 358 BRT, 178 NRT. Ibidem, b.o.s.

²⁵¹ *Bojana*, parobrod male obalne plovidbe izgrađen 1890. godine u austrougarskom brodogradilištu *Stablimento Tecnico Trieste*. Osnovni podatci o brodu: duljina 36,6 m, širina 6,7 m 202 BRT, 120 NRT. Ibidem, b.o.s.

²⁵² *Gruž*, parobrod velike obalne plovidbe izgrađen 1892. godine u njemačkom brodogradilištu *Howaldtswerke*, Kiel. Osnovni podatci o brodu: duljina 45,7, širina 7,4 m, 390 BRT, 225 NRT. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1893, to the 30th June, 1894, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1893., b.o.s.

²⁵³ *Albania*, parobrod male obalne plovidbe izgrađen 1892. godine u austrougarskom brodogradilištu *Stablimento Tecnico Trieste*. Osnovni podatci o brodu: duljina 41,1 m, širina 6,9 m, 219. BRT, 100 NRT. Ibidem, b.o.s.

²⁵⁴ Detaljan popis karatista kao i njihovi udjeli u: I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 129-130.

Da bi se mogli lakše nositi s izazovima suvremenog poslovanja dvadesetog stoljeća, bilo je nužno da se svi suvlasnici odnosno karatisti ujedine i postignu dogovor oko formiranja zajedničkog pomorskog poduzeća. Na taj bi se način svi upravni, administrativni i računovodstveni poslovi obavljali zajednički te bi poslovanje bio učinkovitije uz manje troškove. Dogovor je postignut te je u kolovozu 1892. godine oformljeno poduzeće *Dubrovačka parobrodská plovídba u Dubrovniku* (tal. *Navigazione a Vapore Ragusea in Ragusa*).²⁵⁵ Upravo je iz talijanskog naziva poduzeća nastao i kolokvijalni, skraćeni naziv *Ragusea* kojim se poduzeće često nazivalo.

Prva investicija novoosnovanog poduzeća bila je nabava broda koji će zamijeniti netom prodani *Dubrovnik*. Tako je 1892. godine kupljen brod koji je nazvan *Dubrovnik*.²⁵⁶ Prva glavna skupština *Dubrovačke parobrodské plovídbe* održana je 8. ožujka 1893. godine te su na njoj izabrani novi članovi Upravnog i Nadzornog odbora.²⁵⁷ Godine 1893. u floti *Poduzeća* bilo je šest brodova s ukupno 2.183 BRT, a prosječna starost brodova bila je 3,5 godine (Tablica 6.).

Redni broj	Ime broda	BRT	Godina gradnje	Država gradnje
1.	<i>Albania</i>	219	1892.	Austro-Ugarska
2.	<i>Arrigo</i>	535	1883.	Velika Britanija
3.	<i>Bojana</i>	202	1890.	Austro-Ugarska
4.	<i>Dubrovnik</i>	479	1892.	Velika Britanija
5.	<i>Epidauro</i>	358	1888.	Velika Britanija
6.	<i>Gruž</i>	390	1892.	Njemačka
	Ukupno BRT	2.183		

Tablica 6. Flota *Dubrovačke parobrodské plovídbe* 1893. godine

Izradio autor prema: *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1892, to the 30th June, 1893, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1892., b.o.s. i *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1893, to the 30th June, 1894, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1893. b.o.s.

²⁵⁵ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 129-130.

²⁵⁶ *Dubrovnik*, parobrod velike obalne plovídbe (drugi dubrovački parobrod istoga imena), izgrađen 1892. godine u britanskom brodogradilištu *Ailsa Shipbuilding Co. Ltd.*, Troon. Osnovni podatci o brodu: duljina 51,8 m, širina 7,6 m, 479 BRT, 229 NRT. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1893, to the 30th June, 1894, Volume I.-Steamers*, b.o.s.

²⁵⁷ Do skupštine predsjednik Upravnog odbora bio je Lujo Serragli. Novoizabrani Upravni odbor (pet članova i dva zamjenika) bio je u sastavu: Niko Bošković, Pavo Drobac i Mato Marinović, (iz Dubrovnika) te Filippo Artelli i Kristofor Škuljević (iz Trsta), a zamjenici su bili Luko Zore iz Dubrovnika i Ivo Goić iz Trsta. Nadzorni odbor izabran na spomenutoj skupštini bio je u sastavu: Ivo Grgurević, Stijepo Matičević i Ivo Jelić. *Dubrovnik*, Dubrovnik, br 33, 1893., 3.

Međutim, već sljedeće godine, flota je smanjena na pet brodova jer je 31. listopada 1894. godine izgubljen parobrod *Arrigo*.²⁵⁸ Na skupštini poduzeća održanoj 1895. godine odlučeno je da treba nabaviti brod kojime bi se nadomjestio izgubljeni *Arrigo* te je nabavljen parobrod *Lapad*.²⁵⁹ Zahvaljujući dobrom poslovanju naručena je izgradnja novog parobroda koji je 1896. godine uvršten u flotu *Poduzeća* pod imenom *Petka*.²⁶⁰ Iste je godine prodan parobrod *Gruž* te je *Dubrovačka parobrodaska plovidba* i dalje posjedovala šest brodova.²⁶¹

Iako je posjedovala svega šest brodova relativno skromne tonaže, *Dubrovačka parobrodaska plovidba* bila je značajan čimbenik gospodarskog razvoja Dubrovnika. Međutim, krajem 1896. godine unutar *Poduzeća* pojavila se namjera da se sjedište premjesti iz Dubrovnika u Trst, što je bio zahtjev tršćanskih karatista čiji je glavni argument bio da je luka upisa brodova Trst. Budući da su dubrovački karatisti imali veći udio u *Poduzeću*, glavna skupština izglasala je odluku da sjedište poduzeća ostaje u Dubrovniku. Nakon bezuspješnog pokušaja tršćanskih karatista da presele sjedište, dubrovački su karatisti, kao većinski vlasnici, odlučili da se svi brodovi registriraju u Dubrovniku. Tako su do početka 1898. godine svi brodovi *Dubrovačke parobrodске plovidbe* imali Dubrovnik kao luku pripadnosti. Tršćanski karatisti bili su nezadovoljni odlukama Dubrovčana, te je veći dio njih odlučio prodati svoje udjele odnosno karate. Udjele tršćanskih karatista uglavnom su kupovali imućni ljudi s dubrovačkog područja od kojih je svakako najpoznatiji bio povratnik iz Čilea Federiko Glavić rodom sa Šipana.²⁶² Upravo je Federiko Glavić kasnije došao i na čelo *Dubrovačke parobrodске plovidbe* te je kao jedan od najbogatijih Dubrovčana ostavio neizbrisiv trag ne samo u *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi*, već i u dubrovačkom pomorstvu a ujedno i dubrovačkom gospodarstvu prve polovice 20. stoljeća.

²⁵⁸ *Arrigo* je potonuo nedaleko Brijuna nakon sudara s parobrodom *Venezia* koji je pri tom spasio cjelokupnu posadu potonulog *Arriga*. *Wreck Site, SS Arrigo*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?159163>, pristup 22. siječnja 2021.

²⁵⁹ *Lapad* (ex *Ladas*), parobrod velike obalne plovidbe, izgrađen 1894. godine u britanskom brodogradilištu *Robert Craggs & Sons Ltd.*, Middlesbrough. Osnovni podatci o brodu: duljina 57,3 m, širina 8,6 m, 684 BRT, 379 NRT. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1897, to the 30th June, 1898, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1897. b.o.s.

²⁶⁰ *Petka*, parobrod velike obalne plovidbe, izgrađen 1896. godine u njemačkom brodogradilištu *Howaldtswerke*, Kiel. Osnovni podatci o brodu: duljina 53,1 m, širina 7,8 m, 498 BRT, 309 NRT. Ibidem, b.o.s.

Početak Travanjskog rata *Petka* je oštećena u Zatonu tijekom zračnog napada te kasnije otegljena u Rijeku. Godine 1943. potopljena je u riječkoj luci tijekom zračnog napada. Nakon rata brod je izvađen i demoliran. Antun MARTINOVIĆ, „Dubrovačka plovidba“ 1880-1946, postanak i razvitak, *Naše more*, 6, Dubrovnik, 1980., 221-237, 236-237.

²⁶¹ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 136-137.

²⁶² Ibidem, 139-140.

Budući da pomorsko poslovanje zahtijeva znatan kapital, prvenstveno za nabavu novih brodova, tako se i krajem 19. stoljeća javila potreba za financijskom potporom poslovanju *Dubrovačke parobrodske plovidbe*. U tu su svrhu imućniji karatisti *Poduzeća* pokrenuli inicijativu za osnivanje novčanih zavoda koji bi pružali financijsku potporu poslovanju ne samo pomorskih poduzeća već i ostalih gospodarskih subjekata na dubrovačkom području. Na krilima spomenute inicijative 1902. godine započela je s radom *Dubrovačka trgovačka banka* u kojoj su znatni udio imali karatisti *Dubrovačke parobrodske plovidbe*, a ponajviše Federiko Glavić koji je bio najveći pojedinačni dioničar banke. Tako je započela neraskidiva poslovna veza *Dubrovačke parobrodske plovidbe* i *Dubrovačke trgovačke banke* koja će trajati gotovo pola stoljeća.²⁶³ Iste godine osnovana je i *Hrvatska vjeresijska banka u Dubrovniku* koja je također bila potpora dubrovačkom pomorstvu i gospodarstvu. Jedan od članova prvog Upravnog odbora *Hrvatske Vjeresijske banke* bio je Melko Čingrija koji je također bio i dioničar te član uprave *Dubrovačke parobrodske plovidbe*.²⁶⁴

Početak 20. stoljeća poslovni rezultati *Dubrovačke parobrodske plovidbe* nisu bili dobri te se dividenda koja je isplaćivana karatistima konstantno smanjivala. Tako je dividenda za poslovnu godinu 1901. iznosila svega 3%, a za poslovnu godinu 1902. dodatno se smanjila na 2%, što je, razumljivo, dovelo do nezadovoljstva među karatistima.²⁶⁵ Godine 1901. nabavljen je parobrod *Šipan*²⁶⁶, a parobrod *Epidauro* je prodan. Upravo je tijekom spomenutog razdoblja ponovo pokrenuta inicijativa o fuziji dalmatinskih pomorskih poduzeća obalne plovidbe u jedinstveno poduzeće da bi se poboljšala njihova konkurentnost na tržištu i unaprijedilo poslovanje. Uprava *Dubrovačke parobrodske plovidbe* u svrhu unaprjeđenja poslovanja razmatrala je mogućnost fuzije te je uputila svog predstavnika u Split na sastanak s predstavnicima ostalih pomorskih poduzeća i poslovnih banaka. Međutim, nakon lošijih poslovnih rezultata prethodnih godina, u poslovnoj godini 1903. *Dubrovačka parobrodska plovidba* ostvarila je vrlo dobre rezultate. Te je godine ostvarena čista dobit od 80.000 kruna pa je odlučeno da će dioničarima na ime dividende biti podijeljeno 57.000 kruna, što je

²⁶³ Opširnije o poslovanju *Dubrovačke trgovačke banke* u potpoglavlju 6.1. Bankarstvo, 6.1.1. *Dubrovačka trgovačka banka*.

²⁶⁴ Opširnije o poslovanju *Hrvatske vjeresijske banke* (kasnije *Dubrovačke veresijske banke*) u potpoglavlju 6.1. Bankarstvo, 6.1.2. *Dubrovačka veresijska banka*.

²⁶⁵ Tadašnji tisak loše je poslovanje pripisivao i relativno maloj državnoj subvenciji od 63.000 kruna godišnje koju je *Poduzeće* dobivalo za održavanje nekih od svojih putničko-teretnih linija, na kojima se ujedno prevozila i pošta. *Dubrovnik*, Dubrovnik, br 6, 1904., 1.

²⁶⁶ *Šipan* (ex *Islander*), parobrod velike obalne plovidbe, izgrađen 1896. godine u britanskom brodogradilištu *Robert Thompson & Sons*, Southwick. Osnovni podatci o brodu: duljina 45,7 m, širina 7,3 m, 395 BRT, 113 NRT. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1902, to the 30th June, 1903, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1902. b.o.s.

značilo dividendu od 5% po pojedinačnom udjelu. Ujedno je 23.000 kruna stavljeno u pričuveni fond koji je nakon toga iznosio 115.000 kruna.²⁶⁷ Nakon ovako dobrih poslovnih rezultata opcija fuzioniranja nije više bila izgledna.²⁶⁸

Jedna od ključnih godina u postojanju *Dubrovačke parobrodske plovidbe* bila je 1908. godina. Naime, u ožujku 1908. godine glavna skupština *Dubrovačke parobrodske plovidbe* odlučila je da se poduzeće preustroji iz karatnog u dioničko društvo.²⁶⁹ Pravilnik *Dubrovačke parobrodske plovidbe* akcionarnog (dioničkog) društva u Dubrovniku odobrilo je 21. travnja 1909. godine dalmatinsko Namjesništvo.²⁷⁰ *Dubrovačka parobrodska plovidba akcionarno društvo* (tal. *Navigazione a Vapore Ragusea. Societa in azioni*) sa sjedištem u Dubrovniku upisana je u trgovački registar 20. srpnja 1909. godine. Osnivačka glavnica iznosila je 1.200.000 kruna podijeljenih na 2.400 dionica nominalne vrijednosti od 500 kruna svaka. Prvi članovi uprave (direktori) *Poduzeća* bili su: Vlaho Matijević, Ivo Jelčić i Federiko Glavić.²⁷¹ Na glavnoj skupštini održanoj 18. lipnja 1909. godine izglasano je povišenje glavnice sa 1.200.000 kruna na 2.000.000 kruna izdavanjem serije od 1.600 dionica nominalne vrijednosti od 500 kruna svaka.²⁷² Novac od prodaje dionica bio je potreban radi prikupljanja sredstava kojima bi se platili novi parobrodi *Lokrum*²⁷³ i *Lovrjenac*²⁷⁴ naručeni u brodogradilištu *Cantiere Navale Triestino* u Monfalconeu.

Rezultati pretvorbe u dioničko društvo već su prve godine dali rezultata jer je uspješno prikupljen potreban kapital za spomenute novogradnje. Tako su 1909. godine u flotu

²⁶⁷ *Dubrovačka parobrodska plovidba* tada je raspolagala sa šest parobroda (*Albania, Bojana, Dubrovnik, Lapad, Petka i Šipani*) ukupne vrijednosti 1.150.000 kruna. *Dubrovnik*, Dubrovnik, br 12, 1904., 3.

²⁶⁸ Rasprave o fuziji nastavljene su sljedećih godina sve do 1907. godine kada je naposljetku stvoreno pomorsko poduzeće pod nazivom *Parobrodarsko austrijsko društvo Dalmatia* sa sjedištem u Zadru koje je počelo s radom 1908. godine. *Dubrovačka parobrodska plovidba* nije se fuzionirala s navedenim poduzećem, već je nastavila samostalno poslovati i tako osigurala kontinuitet dubrovačkog pomorstva u nadolazećim godinama.

²⁶⁹ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 148.

²⁷⁰ *Pravilnik Dubrovačke parobrodske plovidbe, akcionarnog društva*, Srpska dubrovačka štamparija, Dubrovnik, 1909., 16.

²⁷¹ HR-DADU, fond 324, *Okružni sud u Dubrovniku* (dalje: OSD), registar B II. str. 2.

²⁷² *Pravilnik Dubrovačke parobrodske plovidbe, akcionarnog društva*, Srpska dubrovačka štamparija, Dubrovnik, 1909., 16.

²⁷³ *Lokrum*, parobrod velike obalne plovidbe, izgrađen 1909. godine u austrougarskom brodogradilištu *Cantiere Navale Triestino* u Monfalconeu. Osnovni podatci o brodu: duljina 63,7 m, širina 8,9 m, 924 BRT, 574 NRT, snaga porivnog stroja 170 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of Shipping, From 1st July, 1918, to the 30th June, 1919, Steamers, Sailing Vessels and Owners*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1918. b.o.s.

²⁷⁴ *Lovrjenac*, parobrod velike obalne plovidbe, izgrađen 1909. godine u austrougarskom brodogradilištu *Cantiere Navale Triestino* u Monfalconeu. Osnovni podatci o brodu: duljina 63,7 m, širina 8,9 m, 924 BRT, 574 NRT, snaga porivnog stroja 170 KS (nominalnih). Ibidem, b.o.s.

Lovrjenac je 1926. godine preimenovan u *Dubrovnik*, a 1938. godine u *Dedinje*. Tijekom Drugog svjetskog rata održavao je liniju Split - Dubrovnik. Godine 1942. rekviriran je za potrebe talijanskih oružanih snaga, a nakon kapitulacije Italije korišten za povratak talijanskih postrojbi natrag u domovinu. Potopljen je 20. studenoga 1943. na sidrištu Choggia. A. MARTINOVIĆ, „Dubrovačka plovidba“ 1880-1946, postanak i razvitak, 236.

poduzeća uvršteni parobrodi *Lokrum* i *Lovrjenac* te je *Dubrovačka parobrodaska plovidba* raspolagala s osam brodova. Međutim, zbog snažne konkurencije u linijskoj plovidbi i nepovoljne raspodjele subvencija²⁷⁵, jedino su se dva najnovija parobroda (*Lokrum* i *Lovrjenac*) mogli ravnopravno nositi s konkurencijom. Od ostalih parobroda, *Petka* i *Dubrovnik* bili su u relativno dobrom stanju, ali su čak četiri broda (*Albania*, *Bojana*, *Lapad* i *Šipan*)²⁷⁶ bila nekonkurentna i nerentabilna, stoga su predstavljali teret za poslovanje *Poduzeća*.²⁷⁷ Iz spomenutih razloga 1911. godine prodan je parobrod *Lapad*, 1912. godine parobrod *Šipan*, dok je 1913. godine nabavljen parobrod *Zaton*.²⁷⁸

Prvi svjetski rat uzrokuje znatne probleme poslovanju *Dubrovačke parobrodске plovidbe*. Ulazak Italije u rat na strani Antante (23. svibnja 1915. godine) intenzivira borbena djelovanja na Jadranu, čime nezavidna situacija u kojoj se nalazilo *Poduzeće* postaje još ozbiljnija. Tako je 1916. godine uslijed borbenih djelovanja *Dubrovačka parobrodaska plovidba* u razmaku od nepunih mjesec dana izgubila dva parobroda. Prvo je 9. svibnja 1916. godine potopljen parobrod *Dubrovnik* a zatim je, 7. lipnja 1916. godine, potopljen parobrod *Lokrum*, o čemu je izvještavao i tadašnji dubrovački tisak.²⁷⁹

Unatoč ratnim prilikama, vodstvo *Dubrovačke Parobrodске plovidbe* (prvenstveno Federiko Glavić) nastojalo je da se *Poduzeće* i dalje razvija. Tako je nastala ideja o fuziji *Dubrovačke parobrodске plovidbe* s dubrovačkim pomorskim poduzećima *Unione*²⁸⁰ i

²⁷⁵ Razdoblje s kraja 19. i početka 20. stoljeća među pomorskim poduzećima bilo je obilježeno neprestanom borbom za subvencije koje su bile od velikog značaja. Iako je *Dubrovačka parobrodaska plovidba* dobivala relativno male subvencije, ipak je uspjela ostvariti dobitke u poslovanju. Više o borbi za subvencije tijekom spomenutog razdoblja u: I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*

²⁷⁶ Godine 1911. prosječna starost četiri navedena broda bila je 18 godina.

²⁷⁷ *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 70, 1911., 5.

²⁷⁸ *Zaton* (ex *Veneto*, ex *Hungaria*), parobrod velike obalne plovidbe, izgrađen 1892. godine u njemačkom brodogradilištu *Howaldtswerke*, Kiel. Osnovni podatci o brodu: duljina 54,6 m, širina 7,6 m, 520 BRT, 286 NRT, snaga porivnog stroja 118 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of Shipping, From 1st July, 1918, to the 30th June, 1919, Steamers, Sailing Vessels and Owners*, b.o.s.

²⁷⁹ Parobrod *Dubrovnik* pod zapovjedništvom kapetana Frana Krunajevića potopljen je 9. svibnja 1916. kod Sućurja te su živote izgubila četiri člana posade i osam putnika. Parobrod *Lokrum* pod zapovjedništvom kapetana Antuna Bizaca potopljen je 7. lipnja 1916. u Draču a tom prilikom živote su izgubila dva člana posade i 35 putnika. *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1937., 346.

Dubrovnik je u Neretvanskom kanalu (između otoka Hvara i poluotoka Pelješca) potopila francuska podmornica. Brod je u jutarnjim satima 9. svibnja 1916. godine pogođen s dva torpeda te je ubrzo potonuo. Uz ljudske žrtve navodi se da materijalna šteta (vrijednost broda i tereta) iznosi gotovo 1.000.000 kruna. Torpediranje *Dubrovnika* bio je samo jedan u nizu napada neprijateljskih podmornica na austrougarske brodove. Tako su u svega nekoliko mjeseci napadnuti bolnički brod *Elektra*, te parobrodi *Daniel Ernö* i *Zagreb*. Parobrod *Lokrum* potopljen je pred albanskom lukom Drač, a u tisku je između ostalog spomenuto da je njegova predratna vrijednost iznosila 600.000 kruna. *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 577, 1916., 1. i 3. ; *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 581, 1916., 3.

²⁸⁰ Dubrovačko pomorsko poduzeće *Unione* razvilo se iz parobrodarske karatne zadruga *Unione* nastale udruživanjem karatista pojedinih dubrovačkih parobroda duge plovidbe 1897. godine. Godine 1908. iz poduzeća

Napried.²⁸¹ Naime, *Dubrovačka parobrodaska plovidba* posjedovala je putničko-teretne brodove male i velike obalne plovidbe, dok su poduzeća *Unione* i *Napried* posjedovala teretne brodove duge plovidbe. Fuzijom spomenutih poduzeća dobilo bi se jedno snažno pomorsko poduzeće s diverzificiranom flotom kako prema namjeni tako i prema području plovidbe, što bi za poslovanje značilo i bolju disperziju rizika. Tako je još prije više od stotinu godina kod vodećih ljudi dubrovačkih pomorskih poduzeća bila prisutna poslovna strategija koja ima široku primjenu u suvremenom pomorskom poslovanju.

Ideja o fuziji dubrovačkih pomorskih poduzeća nastala je još za vrijeme Prvog svjetskog rata, točnije 1917. godine. Rat je tada bio već u svojoj četvrtoj godini te su pomorska poduzeća pretrpjela znatne financijske gubitke, a neki od brodova u njihovom vlasništvu su uslijed ratnih zbivanja bili potopljeni ili zarobljeni. Situacija je bila ozbiljna, stoga su uprave dubrovačkih pomorskih poduzeća izlaz vidjele u udruživanju, da bi se ratne nedaće lakše prebrodile i da bi se omogućio brži oporavak poslovanja nakon završetka rata. Ideju o fuziji su tijekom kolovoza 1917. godine pokrenuli istaknuti karatisti pomorskog poduzeća *Napried*, a ubrzo je prihvaćena i među karatistima poduzeća *Unione*. Fuziju je svakako olakšala i činjenica da su veći karatisti imali udjela u dva pa čak i u sva tri poduzeća predviđena za fuziju, stoga im je svakako bilo u interesu okupiti sve udjele u jedinstveno poduzeće.²⁸²

U svrhu provođenja fuzije ustrojen je i Odbor za fuziju u sastavu: Federiko Glavić, Ivo Jelić, Antun Pugliesi, Rajmond Negrini i Luko Bona. Odbor je odredio način provođenja fuzije te je odlučeno da bi financijske transakcije vezane za fuziju bilo najbolje povjeriti

istupa Ivo Račić s još nekoliko karatista kojima su pripali parobrodi *Dan*, *Orijen* i *Epidauro*. Na početku Prvog svjetskog rata, točnije u kolovozu 1914. godine pomorsko poduzeće *Unione* posjedovalo je šest parobroda s ukupno 39.805 BRT. Ivo ŠIŠEVIĆ, Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon, *Pomorski zbornik*, 18, Rijeka, 1980., 393-422, 401-405.

Prvi brod karatne zajednice *Unione* a ujedno i prvi dubrovački parobrod duge plovidbe bio je parobrod *Oscar* s lukom upisa Trst. Zapovjednik broda bio je Ilija Račić, a predstavnik karatista zajednice *Unione* u Trstu bio je Ivo Goić (jedan od suvlasnika parobroda). Đivo BAŠIĆ, *Pomorska društva dubrovačkog kraja (od sredine 19. stoljeća do II svjetskog rata)*, Dubrovački muzeji, Dubrovnik, 2008., 21.

²⁸¹ Dubrovačko pomorsko poduzeće *Napried* razvilo se iz parobrodarske karatne zadruge *Napried* nastale udruživanjem karatista pojedinih dubrovačkih parobroda duge plovidbe 1897. godine. Na početku Prvog svjetskog rata, točnije u kolovozu 1914. godine, pomorsko poduzeće *Napried* posjedovalo je devet parobroda s ukupno 24.535 BRT. Ivo ŠIŠEVIĆ, Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon, *Pomorski zbornik*, 18, Rijeka, 1980., 393-422, 401-405.

Za godinu službenog početka djelovanja pomorskog poduzeća *Napried* smatra se 1894. godina kada je nabavljen parobrod *Napried* (1.671 BRT). Parobrod *Napried* bio je u vlasništvu trideset trojice karatista. Ivo PERIĆ, Parobrodarsko društvo „*Napried*“ u Dubrovniku (u povodu 100. obljetnice njegova osnutka), *Dubrovački horizonti*, 34, Zagreb, 1994., 49-52, 49.

²⁸² Zamisao o fuziji bila je pozitivno prihvaćena u dubrovačkoj javnosti jer se smatralo da će ona utjecati i na sveopći gospodarski napredak Dubrovnika i okolice te je o tome izvještavao i lokalni tisak. *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 676, 1918., 1-2.

Srpskoj centralnoj banci za primorje u Dubrovniku, s tim da je postojala mogućnost suradnje navedene banke s *Dubrovačkom trgovačkom bankom* i s dubrovačkom podružnicom *Jadranske banke*.²⁸³ Povjeravanje ovakvog posla *Srpskoj centralnoj banci za primorje* zasigurno je bio odraz i političkih stavova dijela odbornika, kao i vizionarsko viđenje smjera u kojem će se situacija razvijati nakon završetka rata i propasti Habsburške Monarhije.

Procijenjena vrijednost 11 brodova pomorskih poduzeća *Unione* i *Napried* koji su trebali prijeći u vlasništvo *Dubrovačke parobrodske plovidbe* iznosila je 12.326.500 kruna.²⁸⁴ Budući da su se skupštine pomorskih poduzeća *Unione* i *Napried* suglasile s fuzijom, konačna odluka donesena je na glavnoj skupštini *Dubrovačke parobrodske plovidbe* održanoj 23. veljače 1918. godine.²⁸⁵ Odlučeno je da će fuzija stupiti na snagu 1. svibnja 1918. godine te će od tada *Poduzeće* započeti s poslovanjem pod imenom *Dubrovačka parobrodska plovidba*, a do tada će sva tri pomorska poduzeća poslovati samostalno.

5.1.2. Poslovanje Dubrovačke parobrodske plovidbe nakon fuzije

Dana 1. svibnja 1918. godine započelo je novo razdoblje poslovanja *Dubrovačke parobrodske plovidbe* koja je fuzijom s pomorskim poduzećima *Unione* i *Napried* u flotu uvrstila 11 brodova duge plovidbe u vlasništvu spomenutih poduzeća. Nakon fuzije, odnosno krajem 1918. godine, *Dubrovačka parobrodska plovidba* raspolagala je s ukupno 15 parobroda s ukupno 35.506 BRT (Tablica 7.).

²⁸³ HR-DADU, fond 257, OČ, kut. Č XIV. dokumentacija o fuziji.

²⁸⁴ Da bi *Dubrovačka parobrodska plovidba* preuzela spomenute brodove odlučeno je da će ih platiti s 24.653 vlastitih dionica nominalne vrijednosti 500 kruna svaka. HR-DADU, fond 257, OČ, kut. Č XIV, dokumentacija o fuziji.

²⁸⁵ Na spomenutoj skupštini podnesen je i izvještaj o poslovanju *Poduzeća* te je objavljeno da je poslovanje za 1917. godinu zaključeno s gubitkom od 78.515,03 kruna, dok je cjelokupni gubitak tijekom ratnih godina iznosio 1.084.988,67 kruna. Napomenuto je i da *Poduzeće* nije primilo naknadu štete za potopljeni parobrod *Lokrum*, kao ni iznos od približno 500.000 kruna za najam rekviriranih parobroda. Izabran je i novi Upravni odbor *Dubrovačke parobrodske plovidbe* u sastavu: Federiko Glavić, Ivo Jelić, Stijepo Knežević, Pavo Matijević, Ivo Papi, Sava Miljanović, Ivo Kastropil, Melko Čingrija, Antun Pugliesi (na sjednici Upravnog odbora izabran za predsjednika), dok su za članove Nadzornog odbora izabrani: Lujo Bruer Gagliuffi, Jovo Bravačić i Miše Jančić te njihovi zamjenici August Minček i Mijo Ercegović. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B i C od br. 72-305, Prilog 172.

Redni broj	Ime broda	BRT	Godina gradnje	Država gradnje	Vlasnik prije fuzije
1.	<i>Albania</i>	219	1892.	Austro-Ugarska	<i>Dubrovačka parobrodaska plovidba</i>
2.	<i>Bosanka</i>	3.426	1905.	Velika Britanija	<i>Napried</i>
3.	<i>Daksa</i>	4.140	1911.	Velika Britanija	<i>Unione</i>
4.	<i>Dubac</i>	2.811	1901.	Velika Britanija	<i>Napried</i>
5.	<i>Gradac</i>	2.825	1901.	Velika Britanija	<i>Napried</i>
6.	<i>Istok</i>	2.891	1895.	Velika Britanija	<i>Unione</i>
7.	<i>Lapad</i>	2.535	1899.	Velika Britanija	<i>Napried</i>
8.	<i>Leopoldina</i>	3.304	1901.	Velika Britanija	<i>Napried</i>
9.	<i>Lovrjenac</i>	924	1909.	Austro-Ugarska	<i>Dubrovačka parobrodaska plovidba</i>
10.	<i>Maria Immaculata</i>	3.786	1905.	Velika Britanija	<i>Unione</i>
11.	<i>Napried</i>	1.671	1894.	Velika Britanija	<i>Napried</i>
12.	<i>Petka</i>	498	1896.	Njemačka	<i>Dubrovačka parobrodaska plovidba</i>
13.	<i>Presjednik Becher</i>	2.312	1900.	Velika Britanija	<i>Napried</i>
14.	<i>Srgj</i>	3.644	1905.	Velika Britanija	<i>Unione</i>
15.	<i>Zaton</i>	520	1892.	Njemačka	<i>Dubrovačka parobrodaska plovidba</i>
	Ukupno BRT	35.506			

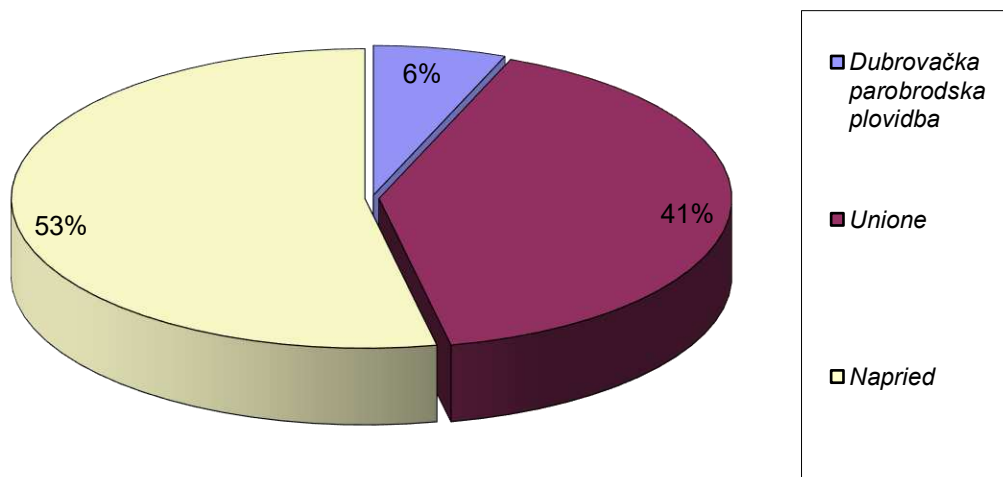
Tablica 7. Flota *Dubrovačke parobrodске plovidbe* 31. prosinca 1918. godine

Izradio autor prema: Ivo PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1984., 218.

Ovim poslovnim potezom *Dubrovačka parobrodaska plovidba* od lokalnog pomorskog poduzeća postaje respektabilno pomorsko poduzeće sposobno za pomorski prijevoz svim morima svijeta. Tako je skori kraj Prvog svjetskog rata i propast Austro-Ugarske Monarhije *Dubrovačka parobrodaska plovidba* dočekala kao dioničko društvo u čijoj su se floti nalazili brodovi nekadašnjih dubrovačkih pomorskih poduzeća *Unione* i *Napried*. Potrebno je spomenuti i da je *Poduzeće* nakon fuzije nastavilo poslovanje pod imenom *Dubrovačka parobrodaska plovidba* iako je njen udio s približno 6% u ukupnoj bruto tonaži flote fuzioniranog poduzeća bio daleko najmanji (Grafikon 12.). *Dubrovačka parobrodaska plovidba* svoje će poslovanje u formi dioničkog (akcionarskog) društva nastaviti i tijekom

međuratnog razdoblja, sve do kraja svoga postojanja koje je uslijedilo nakon završetka Drugog svjetskog rata.

Grafikon 12. Postotni udjeli bruto tonaže fuzioniranih pomorskih poduzeća u ukupnoj bruto tonaži *Dubrovačke parobrodске plovидbe* nakon fuzije 1918. godine



Izradio autor prema: Ivo PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1984., 218.

Prije nego su fuzijom objedinjeni u flotu *Poduzeća*, parobrodi *Albania*, *Lovrjenac* (kasnije preimenovan u *Dubrovnik*), *Petka* i *Zaton* bili su u vlasništvu *Dubrovačke parobrodске plovидbe*. Parobrodi *Bosanka*,²⁸⁶ *Dubac*,²⁸⁷ *Gradac*,²⁸⁸ *Lapad*,²⁸⁹ *Leopoldina*²⁹⁰

²⁸⁶ *Bosanka*, teretni parobrod duge plovидbe izgrađen 1905. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 103,8 m, širina 13,7 m, gaz 6,9 m, 3.456 BRT, 2.244 NRT, 6.180 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.500 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 102-103.

Bosanka je porinuta 23. siječnja 1905. godine, a dovršena je u ožujku iste godine u britanskom brodogradilištu *Northumberland Shipbuilding Co Ltd*. Howdon. Prije fuzije bila je u vlasništvu pomorskog poduzeća *Napried*, a nakon fuzije plovi u sastavu flote *Dubrovačke parobrodске plovидbe* sve do Drugog svjetskog rata. Tijekom Drugog svjetskog rata *Bosanka* je u razdoblju od 11. srpnja 1941. do 4. prosinca 1945. godine bila u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta. Tijekom spomenutog razdoblja brodom je upravljalo londonsko poduzeće *Radoničić Ltd*. Nakon Drugog svjetskog rata brod je vraćen Jugoslaviji i ulazi u sastav *Jugoslavenske linijske plovидbe* gdje je preimenovan u *Prenj*. Godine 1956. prelazi u vlasništvo *Jugoslavenske oceanske plovидbe* gdje plovi do 1961. godine kada je u travnju iste godine u Bariju izrezan u staro željezo. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 26. i *Tyne Built Ships, Bosanka*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/B-Ships/bosanka1905.html>, pristup 15. siječnja 2021.

(kasnije preimenovana u *Srebreno*), *Napried*²⁹¹ i *Presjednik Becher*²⁹² (kasnije preimenovan u *Pracat*)²⁹³ bili su u vlasništvu pomorskog poduzeća *Napried*, a parobrodi *Daksa*,²⁹⁴ *Istok*,²⁹⁵

²⁸⁷ *Dubac*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1901. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 97,5 m, širina 14,1 m, gaz 6,2 m, 2.819 BRT, 1.804 NRT, 4.818 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.400 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 104-105.

Dubac je porinut 15. srpnja 1901. godine, a dovršen je u kolovozu iste godine u britanskom brodogradilištu *John Blumer & Co.*, Sunderland. Prije fuzije bio je u vlasništvu pomorskog poduzeća *Napried*, a nakon fuzije plovi u sastavu flote *Dubrovačke parobrodске plovidbe* sve do Drugog svjetskog rata. Tijekom Drugog svjetskog rata u razdoblju neutralnosti Kraljevine Jugoslavije *Dubac* je od siječnja 1941. godine plovio za potrebe Međunarodnoga komiteta Crvenoga križa prevozeći humanitarnu pomoć na liniji Lisabon - Genova. Ulaskom Italije u rat protiv Kraljevine Jugoslavije, *Dubac* je 6. travnja 1941. godine zarobljen u Genovi i predan na upravljanje talijanskom brodaru *Societa Cooperativa di Navigazione Garibaldi* iz Genove. Nakon talijanske kapitulacije *Dubac* tijekom rujna 1943. godine sudjeluje u evakuaciji pripadnika talijanskih oružanih snaga s područja Grčke, Albanije i Jugoslavije. Dana 25. rujna 1943. godine u blizini Otranta teško je oštećen u napadu njemačkih zrakoplova te je namjerno nasukan da ne bi potonuo. Točan broj žrtava nije poznat, ali se procjenjuje da je tom prilikom poginulo najmanje 200 pripadnika talijanskih oružanih snaga. Nakon rata brod je u kolovozu 1946. godine dotegljen u Rijeku da bi se osposobio za plovidbu. Nakon popravaka brod je preimenovan u *Šolta*, međutim već u prosincu 1946. godine se nasukao. Odsukan je tek 1954. godine nakon čega je dotegljen u rezalište u Svetome Kaji gdje je izrezan u staro željezo. Marijan ŽUVIĆ, „*Dubac*“ grobnica za 200 vojnika, *Atlant bulletin*, 25, Dubrovnik, 2010., 30-31.

²⁸⁸ *Gradac*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1901. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 97,6 m, širina 14,1 m, 2.813 BRT, 1.804 NRT, snaga porivnog stroja 249 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1903, to the 30th June, 1904, Volume I-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1903., b.o.s.

Gradac je porinut 12. prosinca 1900. godine, a dovršen je početkom 1901. godine u britanskom brodogradilištu *Anderson Rodger & Co.*, Port Glasgow. Brod je bio u vlasništvu pomorskog poduzeća *Napried*, a početkom Prvog svjetskog rata u kolovozu 1914. nedaleko Ouessanta zarobila ga je francuska krstarica *Desaix* nakon čega je kao ratni plijen odveden u francusku luku Brest. Brod je preimenovan u *Ravitailleur* i 1915. godine predan francuskom brodaru *Compagnie Française de Marine et de Commerce*. Tijekom putovanja s Malte za Cipar 17. rujna 1915. godine potopila ga je njemačka podmornica *U-35*. *Scottish Built Ships, Gradac*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=15902&vessel=GRADAC, pristup 15. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Ravitailleur* <https://wrecksite.eu/wreck.aspx?162873> pristup 15. siječnja 2021.

²⁸⁹ *Lapad* (ex *Rečina*), teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1899. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 95,5 m, širina 12,7 m, gaz 6 m, 2.535 BRT, 1.604 NRT, 4.350 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.450 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 102-103.

Porinut 13. ožujka 1899. godine, pod imenom *Newport News* u britanskom brodogradilištu *Anderson Rodger & Co.*, Port Glasgow, dovršen je pod imenom *Rečina* za riječkog brodovlasnika Sigismunda Kopajtića. Godine 1913. brod kupuje dubrovačko pomorsko poduzeće *Napried* i preimenuje u *Lapad*. Nakon fuzije plovi u sastavu *Dubrovačke parobrodске plovidbe* sve do 1930. godine kada je prodan pomorskom poduzeću kapetana Luke Miloševića (*Brodovlasničko preduzeće kap. Luka Milošević*) iz Kotora te je preimenovan u *Dobrota*. Tijekom Velike gospodarske krize 1933. godine prodan je u staro željezo i izrezan u Savoni (Italija). *Scottish Built Ships, Recina*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=19420&vessel=RECINA, pristup 15. siječnja 2021.

²⁹⁰ *Leopoldina*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1901. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 100,2 m, širina 13,9 m, gaz 6,8 m, 3.304 BRT, 2.070 NRT, 5.780 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.200 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 110-111.

Leopoldina je porinuta 4. rujna 1901. godine u britanskom brodogradilištu *John Readhead & Sons, West Yard*, South Shields. Prije fuzije bila je u vlasništvu pomorskog poduzeća *Napried*, a nakon fuzije plovi u sastavu flote *Dubrovačke parobrodске plovidbe* pod imenom *Srebreno*. Tijekom Drugog svjetskog rata, u razdoblju neutralnosti Kraljevine Jugoslavije, brod se 17. prosinca 1940. godine nasukao na hrid Kalafat ispred uvale Trašte. Brod je izgubljen, a cjelokupna je posada spašena. *Tyne built ships, Leopoldina*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/L-Ships/leopoldina1901.html> pristup 15. siječnja 2021.

²⁹¹ *Napried*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1894. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 79,8 m, širina 10,5 m, gaz 5,3 m, 1.671 BRT, 1.023 NRT, 2.325 tona nosivosti. Porivni stroj od 777 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 108-109.

*Maria Immaculata*²⁹⁶ (kasnije preimenovana u *Dubravka*), i *Srgj*²⁹⁷ bili su u vlasništvu pomorskog poduzeća *Unione*. Iako su parobrodi *Gradac* i *Istok* potopljeni tijekom rata, i dalje su bili na popisu za slučaj eventualne naplate ratne odštete.

Napried je porinut 21. ožujka 1894. godine u britanskom brodogradilištu *John Blumer & Co.*, Sunderland, za naručitelja pomorsko poduzeće *Napried*. Nakon fuzije plovi u sastavu flote *Dubrovačke parobrodске plovidbe* sve do 1928. godine kada je prodan pomorskom poduzeću kapetana Luke Miloševića (*Brodovlasničko preduzeće kap. Luka Milošević*) iz Kotora. Tijekom Velike gospodarske krize 1933. godine kupuje ga talijanski brodovlasnik Filippo Curia iz Rijeke i preimenuje u *Palermo*. Godine 1934. u Italiji je izrezan u staro željezo. *Wear Built Ships, Napried*, http://www.sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=101791&vessel=NAPRIED, pristup 15. siječnja 2021.

²⁹² Uprava pomorskog poduzeća *Napried*, parobrod je nazvala prema Ernstu Becheru tadašnjem predsjedniku Pomorske vlade u Trstu.

²⁹³ *Presjednik Becher*, (u literaturi se često navodi kao *Predsjednik Becher*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1900. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 88,4 m, širina 12,5 m, gaz 5,6 m, 2.324 BRT, 1.427 NRT, 3.450 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.030 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 110-111.

Presjednik Becher je porinut 28. lipnja 1900. godine u britanskom brodogradilištu *Craig, Taylor & Co Ltd.*, Stockton on Tees. Prije fuzije brod je bio u vlasništvu pomorskog poduzeća *Napried*, a nakon fuzije plovi u sastavu flote *Dubrovačke parobrodске plovidbe* pod imenom *Pracat*. Godine 1937. prodan je britanskom brodaru *Chas. Strubin & Co. Ltd.*, London i preimenovan u *Lake Lugano*. Tijekom Španjolskog građanskog rata potopljen je 8. kolovoza 1938. godine u španjolskoj luci Palamos prilikom zračnog napada. Brod je tada prevezio teret lijekova i sanitetskog materijala iz belgijske luke Antwerpen. Marijan ŽUVIĆ, „Pracata“ su potopili Francovi avioni, *Atlant bulletin*, 21, Dubrovnik, 2008., 24-25.

²⁹⁴ *Daksa*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1911. godine u britanskom brodogradilištu *John Readhead & Sons Ltd*, South Shields za naručitelja pomorsko poduzeće *Unione* iz Dubrovnika. Osnovni podaci o brodu: duljina 113,4 m, širina 15,7 m, 4.140 BRT, 2.644 NRT, snaga porivnog stroja 398 KS (nominalnih). Tijekom Prvog svjetskog rata *Daksa* je pod imenom *Monte Rosa* (u izvorima često pogrešno navodeno kao *Santa Rosa*) plovila pod talijanskom zastavom s lukom upisa Napulj. *Lloyd's Register of Shipping, From 1st July, 1918, to the 30th June, 1919, Steamers, Sailing Vessels and Owners*, b.o.s.

Daksu je početak Prvog svjetskog rata zatekao u Gibraltaru gdje su je zarobili Britanci. Ulaskom Italije u rat na strani Antante predana je Talijanima. *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 535, 1915., 3.

Nakon Prvog svjetskog rata brod je vraćen *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi*, te je ponovo dobio izvorno ime *Daksa*. Plovi u sastavu flote *Dubrovačke parobrodске plovidbe* sve do 26. siječnja 1930. godine kada je nedaleko rta Finisterre uslijed oluje potonula s cjelokupnom posadom od 38 članova. Katastrofa *Dakse* smatra se najtežom pomorskom nesrećom dubrovačkog parobrodarstva do Drugog svjetskog rata.

²⁹⁵ *Istok*, (ex. *Colonel J. T. North*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1895. godine u britanskom brodogradilištu *Short Brothers Lt.*, Sunderland. Osnovni podaci o brodu: duljina 92,1 m, širina 13,7m, 2.891 BRT, 1.850 NRT, snaga porivnog stroja 256 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of Shipping, From 1st July, 1918, to the 30th June, 1919, Steamers, Sailing Vessels and Owners*, b.o.s.

Porinut je 24. siječnja 1895. godine a dovršen 4. svibnja iste godine pod imenom *Colonel J. T. North* za britanskog naručitelja *Nitrate Producers' S.S. Co. Ltd. - Lawther, Latta & Co.*, London. Godine 1897. kupuje ga dubrovačko pomorsko poduzeće *Unione* i preimenuje u *Istok*. Početkom Prvog svjetskog rata, tijekom boravka u luci Taganrog zarobili su ga Rusi. Dana 24. prosinca 1914. godine potopljen je na ulazu u tursku luku Zongulduk da bi se blokirao pomorski promet u spomenutoj luci. *Wear Built Ships, Colonel J. T. North*, http://www.sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=103496&vessel=COLONEL+J.+T.+NO+RTH, pristup 6. siječnja 2021. i Marijan ŽUVIĆ, Tri Račićeva „Istoka“, *Atlant bulletin*, 23, Dubrovnik, 2009., 24-25.

²⁹⁶ *Maria Immaculata*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1905. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 105,8 m, širina 14,2 m, gaz 6,9 m, 3.798 BRT, 2.396 NRT, 6.430 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.850 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 104-105.

Maria Immaculata je izgrađena 1905. godine u britanskom brodogradilištu *John Readhead & Sons*, South Shields, Vlasnicima (Pomorskom poduzeću *Unione*) je isporučena u prosincu 1905. godine. Nakon fuzije ulazi u sastav flote *Dubrovačke parobrodске plovidbe*, te je 1922. godine preimenovana u *Dubravka*. Tijekom Drugog svjetskog rata brod je u razdoblju od 28. srpnja 1941. do 23. studenoga 1945. godine bio u najmu britanskog

Prva skupština *Dubrovačke parobrodске plovидbe* (nakon fuzije) održana je sredinom 1919. godine, kada se Dubrovnik već nalazio u sastavu novostvorene države - Kraljevstva SHS. Na skupštini je razmotreno poslovanje *Poduzeća* u razdoblju od fuzije 1. svibnja 1918. do 31. prosinca 1918. godine koje je bilo vrlo loše (kao i tijekom ostalih ratnih godina). Međutim, *Dubrovačka parobrodска plovидba* uspjela je otkupiti gotovo sve vlasničke udjele u parobrodima bivših poduzeća *Unione* i *Napried* što će se pokazati vrlo značajnim prilikom pregovora o razdiobi austrougarskog brodovlja nakon Prvog svjetskog rata.²⁹⁸ Naime, vlasnički udjeli u *Poduzeću*, odnosno u brodovima koji su pripadali Dubrovčanima kao državljanima Kraljevstva SHS, davali su argument za povratak rekviriranih brodova njihovim stvarnim vlasnicima. Uslijed ratnih zbivanja, tijekom Prvog svjetskog rata izgubljena su tri broda duge plovидbe (*Dubrovnik*,²⁹⁹ *Istok* i *Gradac*) i dva putničko-teretna parobroda (*Dubrovnik* i *Lokrum*). Iako je *Dubrovačka parobrodска plovидba* potraživala odštetu za potopljene brodove, ona nikada nije bila isplaćena.

Zbog ratnih opasnosti brodovi *Dubrovačke parobrodске plovидbe* tijekom Prvog svjetskog rata bili su većinom sklonjeni u Prokljanu kod Šibenika. Parobrodi *Napried*, *Presjednik Becher*, *Lovrjenac*, *Petka* i *Zaton* bili su rekvirirani za potrebe austrougarske ratne mornarice, a parobrod *Daksa* bio je zarobljen još početkom rata te se nalazio u talijanskoj službi i nakon završetka rata. Kao što je spomenuto, parobrodi *Istok* i *Gradac* potopljeni su

Ministarstva ratnog transporta. Tijekom spomenutog razdoblja brodom je upravljalo poduzeće *Radoničić Ltd.* iz Londona. Nakon rata brod je vraćen Jugoslaviji gdje je nacionaliziran i dodijeljen Jugoslavenskoj linijskoj plovидbi pod imenom *Plitvice*. Godine 1957. ulazi u sastav *Atlantske plovидbe* iz Dubrovnika. Brod je prodan poduzeću *Brodospas* Split za rezanje u staro željezo, ali je pregrađen u teglenicu (maonu) oznake *MA 75* koja je izrezana 1963. godine u Svetome Kaji. *Atlantska Plovидba, Dubrovnik 1955.-2005.*, Atlantska plovидba d.d., Dubrovnik, 2005., str. 151. i *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, str 26.

²⁹⁷ *Srgj* (od 1937. godine *Srdj*, a u literaturi često spominjan kao *Srđ*), teretni parobrod duge plovидbe izgrađen 1903. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 103,7 m, širina 13,7 m, gaz 7,1 m, 3.644 BRT, 2.354 NRT, 6.280 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.700 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 110-111.

Srgj je porinut 7. prosinca 1904. godine, a dovršen je u siječnju 1905. godine u britanskom brodogradilištu *John Readhead & Sons*, South Shields za naručitelja pomorsko poduzeće *Unione* iz Dubrovnika, a nakon fuzije ulazi u sastav flote *Dubrovačke parobrodске plovидbe*. Dana 29. prosinca 1937. godine nakon sudara sa švedskim parobrodom *Haga* potonuo je u blizini mjesta Balhoek na rijeci Scheldi. *Tyne Built Ships, Srgj*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/S-Ships/srgj1905.html>, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Srdj*, <https://wrecksite.eu/wreck.aspx?190947>, pristup 6. siječnja 2021.

²⁹⁸ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1984., 216.

²⁹⁹ Riječ je o teretnom parobrodu duge plovидbe *Dubrovnik* (4.232 BRT) izgrađenom 1912. godine koji je pripadao pomorskom poduzeću *Napried*, a izgubljen je 1916. godine. Stjepan VEKARIĆ, *Brodovi sa imenom grada Dubrovnika. Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1980., 29-31, 30.

tijekom rata, međutim i dalje su vođeni na popisu brodova u vlasništvu *Dubrovačke parobrodске plovидbe* jer je *Poduzeće* nakon rata očekivalo za njih dobiti odštetu.³⁰⁰

Nakon primirja koje je Antanta sklopila s Austro-Ugarskom Monarhijom 3. studenoga 1918. godine, svi su brodovi Monarhije (trgovački i ratni) bili rekvirirani.³⁰¹ Kasnijim sporazumom Trumbić-Bertolini predviđeno je da pomorska poduzeća i njihovi brodovi pripadaju onoj državi čiji građani imaju većinu vlasništva. Budući da su vlasnički udjeli *Dubrovačke parobrodске plovидbe* bili većinom u vlasništvu ljudi s dubrovačkog područja, to se pokazalo ključnim prilikom raspodjele austrougarske trgovačke mornarice. Na taj je način najvrjednija imovina koju jedno pomorsko poduzeće posjeduje - brodovi, ostala u vlasništvu Dubrovčana. Prema procjeni vlasništva iz sporazuma, struktura vlasništva *Dubrovačke parobrodске plovидbe* bila je sljedeća: 85,25% *Poduzeća* bilo je u vlasništvu subjekata Kraljevstva SHS, 11% posjedovali su Talijani, 3% bilo je u vlasništvu „neprijatelja“ (Austrijanci i Mađari), a 0,75% u vlasništvu „saveznika“ (zemlje Antante). *Dubrovačkoj parobrodskoj plovидbi* nakon sporazuma pripalo je 12 brodova.³⁰²

Završetkom Prvog svjetskog rata za *Dubrovačku parobrodsku plovидbu* započinje tzv. razdoblje rekvizicije.³⁰³ Od parobroda obalne plovидbe koji su preživjeli rat, *Zaton* su

³⁰⁰ Uz to što nikada nisu dobivene odštete za potopljene i zarobljene brodove, tijekom zadnjih mjeseci rata *Dubrovačka parobrodска plovидba* nije dobila naknade za parobrode *Napried* i *Presjednik Becher* u iznosu 180.000 kruna, te 200.000 kruna za parobrode *Lovrjenac*, *Petka* i *Zaton*. Budući da je Austro-Ugarska Monarhija prestala postojati, spomenute naknade nisu nikada isplaćene. Nenaplaćena potraživanja rasla su i nakon raspada Monarhije te je *Poduzeće* potraživalo od dubrovačkog Odbora Narodnog vijeća 57.000 kruna za vozarine za ugovorene prijevoze parobrodima *Napried* i *Lovrjenac*. Parobrode *Lovrjenac*, *Petka* i *Napried* je u prosincu 1918. godine preuzela francuska ratna mornarica pa su se potraživanja vezana za njihov najam trebala naknadno utvrditi. I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 217.

³⁰¹ Tijekom vrlo kaotičnog razdoblja raspada Austro-Ugarske Monarhije i stvaranja Države SHS, brodovi *Dubrovačke parobrodске plovидbe*, prije nego su rekvirirani za potrebe pobjedničkih sila, nakratko su prevozili hranu, ugljen i ostalu robu u Dubrovnik. Spomenuti prijevoz bio je u svrhu opskrbe stanovništva i vojske, a obavljao se po nalogu Odbora narodnog vijeća SHS Dubrovnik. Tako je, primjerice, krajem listopada i početkom studenog parobrod *Lovrjenac* iz Boke kotorske u Dubrovnik preveo teret raznovrsne robe (ječma, slame, vina, sapuna, duhana itd.) a zatim i teret ugljena, dok je parobrod *Napried* doplovio u grušku luku djelomično nakrcan ugljenom. *Dubrovačka parobrodска plovидba* je za najam jednog parobroda potraživala svotu od 1.000 kruna dnevno. HR-DADU, fond 314, Kotarski odbor Narodnog vijeća Slovenaca Hrvata i Srba Dubrovnik (dalje: KONV), kut. 9.1918, dopis Luka Bone (člana Odbora narodnog vijeća SHS) Dubrovnik od 23. studenoga 1918. godine.

³⁰² Uz 12 brodova *Dubrovačke parobrodске plovидbe* koji su preživjeli rat te pripali *Poduzeću*, sporazumom se talijanska vlada *Dubrovačkoj parobrodskoj plovидbi* obvezala vratiti još i parobrod *Daksu* koja je početkom rata zarobljena i proglašena ratnim plijenom te je tijekom rata plovila pod talijanskom zastavom. *Pomorska Enciklopedija, svezak 3, I-Ko*, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1976., 326-327.

³⁰³ O poslovanju *Dubrovačke parobrodске plovидbe* u razdoblju neposredno nakon Prvog svjetskog rata više u: Ivo RADOJE, *Revitalizacija Dubrovačke parobrodarske plovидbe 1919. i 1920. godine (razdoblje rekvizicije)*, *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 48, Zagreb, Dubrovnik, 2010., 321-361.

rekvirirali Talijani, a *Petku* i *Lovrjenac* Francuzi.³⁰⁴ Jedini brod obalne plovidbe koji nije bio pod režimom rekvizicije bio je parobrod male obalne plovidbe *Albania*. Tijekom završne faze rata *Albania* je uglavnom bila angažirana na poslovima prijevoza boksita na sjevernom i srednjem Jadranu. Nakon rata *Albania* plovi uglavnom između Splita i Dubrovnika prevozeći putnike i teret, sve dok krajem 1919. godine nije prodana.³⁰⁵

Kada je riječ o brodovima duge plovidbe, nakon rata su za potrebe Italije, Francuske i Velike Britanije rekvirirani svi brodovi duge plovidbe iz flote *Poduzeća* (*Bosanka, Dubac, Lapad, Leopoldina, Maria Immaculata, Napried, Presjednik Becher* i *Srgj*).³⁰⁶ Dok su bili pod režimom rekvizicije za sve spomenute brodove plaćana je rekvizijska naknada. Iako je rekvizijska naknada (računata prema BRT) bila niža od uobičajene cijene na tržištu brodskog prostora, ona je tijekom teškog poslijeratnog razdoblja *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi* omogućila normalno poslovanje. Prema procjenama, *Dubrovačka parobrodarska plovidba* je tijekom 1919. i 1920. godine od naknade za rekvizicije uprihodila najmanje 49.700.000 kruna.³⁰⁷ To je bio znatan iznos s obzirom na to da je glavnica *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* 1919. godine iznosila 14.000.000 kruna.³⁰⁸

Nakon tzv. razdoblja rekvizicije *Dubrovačka parobrodarska plovidba* nastavila je s uobičajenim tržišnim poslovanjem te je, uzimajući u obzir ukupnu bruto tonažu brodova, postala drugo po veličini pomorsko poduzeće u Kraljevini SHS. Tako je krajem 1924. godine *Dubrovačka parobrodarska plovidba* imala 13 brodova s ukupno 30.452 BRT.³⁰⁹ Prosječna starost brodova bila je 22 godine te su zbog starosti brodova kvarovi bili sve učestaliji što je poduzeću nanosilo znatne gubitke, stoga se javila potreba za obnovom flote. Tako golema financijska sredstva nije bilo lako pribaviti čak ni tijekom predratnog razdoblja i stabilnih

³⁰⁴ Tadašnji zapovjednik francuske ratne mornarice u Dubrovniku, kapetan korvete Mauceron predstavnicima *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* predlagao je jednake uvjete kao što su ih imali grčki parobrodi u francuskoj službi. HR-DADU, fond 314. KONV, kut. 9.1918, dopis Odbora narodnog vijeća SHS Dubrovnik od 22. studenoga 1918. godine.

³⁰⁵ Parobrod *Albania* prodan je za iznos od 200.000 franaka. I. RADOJE, Revitalizacija *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* 1919. i 1920. godine (razdoblje rekvizicije), 326-327.

³⁰⁶ Osim spomenutih brodova, parobrod *Daksa* već se otprije nalazio u talijanskim rukama jer je zarobljen početkom rata te je imao poseban status za razliku od brodova rekviriranih nakon završetka rata.

³⁰⁷ I. RADOJE, Revitalizacija *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* 1919. i 1920. godine (razdoblje rekvizicije), 360.

³⁰⁸ Glavnica je bila podijeljena na dionice nominalne vrijednosti od 500 kruna svaka. HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku - formular B, svezak I, 1909-1935, 11.

³⁰⁹ Najveće pomorsko poduzeće tada je bila *Atlantska plovidba Ivo Račić. Jadranska Straža*, Split, br. 5, 1925., 128-129. Iako se prema objavljenoj tablici *Dubrovačka parobrodarska plovidba* prema ukupnoj bruto tonaži nalazi na trećem mjestu (iza *Atlantske plovidbe Ivo Račić* i *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe*) u spomenutoj tablici napravljena je greška. Naime, ukupna bruto tonaža *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* pogrešno je prikazana jer je umjesto bruto tonaže brodova upisana nosivost brodova koja je znatno veća od bruto tonaže.

ekonomskih prilika. Očekivalo se da će se potreban kapital pribaviti na dubrovačkom području (djelomično uz pomoć banaka), kao što je to i prije bio slučaj.³¹⁰

Normalno poslovanje *Dubrovačke parobrodske plovidbe* dodatno je otežao štrajk pomoraca koji je započeo u lipnju 1923. godine. Štrajk je organizirao Savez jugoslavenskih pomoraca, a glavni razlog bio je zahtjev za povećanjem plaća pomorcima obalne plovidbe. Štrajku se odazvalo oko 950 pomoraca s brodova *Dubrovačke parobrodske plovidbe*, *Jadranske plovidbe* i ostalih pomorskih poduzeća.³¹¹ Time je došlo u pitanje održavanje redovnih brodskih linija *Dubrovačke parobrodske plovidbe* za koje je od države primala subvenciju. Pomorci su zahtijevali povećanje plaća, međutim brodovlasnicima nije još bila isplaćena državna subvencija za prijevoz pošte te se zahtjevima pomoraca nije moglo udovoljiti.³¹² *Dubrovačka parobrodska plovidba* ipak je uspjela povećati plaće dijelu svojih pomoraca i prikupiti dovoljno ljudstva za popunjavanje posade na dva broda. Tako su parobrodi *Petka* i *Lovrjenac* počeli s plovidbom na svojim redovnim linijama. Država je naposljetku brodovlasnicima isplatila subvencije te su pomorcima povećane plaće. Štrajk je trajao nešto više od dva mjeseca, okončan je 25. kolovoza 1923. godine.³¹³

Prebrodivši štrajk koji je dodatno otežao poslovanje, *Dubrovačka parobrodska plovidba* mogla se posvetiti novim poslovnim izazovima od kojih je najozbiljniji bio pomlađivanje flote odnosno nabava novijih i rentabilnijih brodova. Takav pothvat zahtijevao je dodatna financijska sredstva te je na izvanrednoj skupštini održanoj 30. kolovoza 1924. godine zaključeno da se treba povisiti društvena glavnica s postojećih 4.295.250 dinara na 10.738.125 dinara, što se trebalo postići izdavanjem 51.545 novih dionica na donosioca, nominalne vrijednosti od po 125 dinara svaka.³¹⁴ To je bilo moguće zahvaljujući dobrim

³¹⁰ Kapital se pribavljao na razne načine, primjerice putem državnih subvencija, izdavanjem novih emisija dionica poduzeća, te prihodima od investicija u različite gospodarske djelatnosti.

³¹¹ Boro KAMIĆ, Uspjeh jednog neuspjeha, povodom 36. godišnjice velikog štrajka pomoraca i njegovog odraza na dubrovačko pomorstvo, *Naše more*, 3, Dubrovnik, 1958., 121-122, 121.

³¹² *Jadranskoj plovidbi* je odobrena subvencija u iznosu od 9.946.322 dinara koju je uprava poduzeća odbila zahtijevajući znatno veći iznos. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 34, 1923., 2.

³¹³ Pomorci su tražili povećanje plaće u rasponu od 100% do 150%. Štrajku su se između ostalog pripisivale i ideološke pobude, međutim on je bio isključivo ekonomski motiviran. Štrajk je izazvao veliku pozornost tadašnje javnosti jer su mnoge redovne brodske linije bile u prekidu te je završetak štrajka dočekan s olakšanjem. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 28, 1923., 3. ; *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 29, 1923., 2. ; *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 34, 1923., 2. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 37, 1923., 2.

³¹⁴ Svi vlasnici dionica *Dubrovačke parobrodske plovidbe* imali su mogućnost kupnje dionica iz nove emisije po cijeni od 300 dinara po dionici i to u omjeru od tri nove dionice za svake dvije dionice koje su već otprije imali u vlasništvu. Ukoliko postojeći dioničari ne bi iskoristili svoje pravo i uplatili dionice do 15. studenoga 1924. godine utoliko bi se sve neprodane dionice stavile na tržište. Nove dionice su imale pravo sudjelovanja u dobiti tek od 1925. godine, što je značilo da vlasnicima novih dionica ne bi bila isplaćena dividenda za 1924. godinu. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 42, 1924., 7.

poslovnim rezultatima jer je *Dubrovačka parobrodsko plovidba* poslovnu 1923. godinu zaključila s 2.933.055,35 dinara čiste dobiti te je dioničarima isplaćena dividenda u iznosu od 60 dinara po dionici.³¹⁵ Godine 1925. glavica je odlukom izvanredne glavne skupštine održane 7. studenoga 1925. godine dodatno uvećana za 10.761.875 dinara emisijom 86.095 dionica na donosioca nominalne vrijednosti od 125 dinara svaka.³¹⁶

Kapital od novih dionica uložen je u nabavu novih brodova. Tako je sredinom 1924. godine kupljen putnički parobrod *Kumanovo*³¹⁷ (Slika 10.) te je naručena gradnja jednog teretnog parobroda duge plovidbe od približno 10.000 tona nosivosti.³¹⁸ Do kraja 1924. godine u flotu *Dubrovačke parobrodsko plovidbe* uvrštena je i novogradnja *Jakljan*³¹⁹, parobrod male obalne plovidbe posebno namijenjen za opskrbu brodova ugljenom.³²⁰ Tijekom 1925. godine nabavljeni su putničko-teretni parobrod *Solun*³²¹ i brod-cisterna

³¹⁵ Odluka o dividendi donesena je na skupštini održanoj 30. travnja 1924. godine. *Dubrovački list*, Dubrovnik, br. 14, 1924., 2. Činjenica da je od dobiti isplaćivana dividenda od 60 dinara po dionici, odnosno 48% nominalne vrijednosti dionice zasigurno je motivirala ulagače na kupnju nove serije dionica izdane do kraja godine.

³¹⁶ Kao i kod prethodne emisije dionica i ovaj put su dosadašnji dioničari imali prednost pri kupnji novih dionica. Tako su dosadašnji dioničari imali pravo da za svaku dionicu u vlasništvu mogu kupiti jednu iz nove emisije po povlaštenoj cijeni od 200 dinara. Sve bi se neprodane dionice zatim stavile na tržište po cijeni od 500 dinara po dionici. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 46, 1925., 5.

³¹⁷ *Kumanovo* (ex *Aleksandr Michailovitch*, ex *Prinsessen Margareta*), putnički parobrod male obalne plovidbe, izgrađen 1907. godine u Švedskoj. Osnovni podaci o brodu: duljina 74,4 m, širina 10,5 m, gaz 4,2 m, 1.409 BRT, 669 NRT, 700 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.500 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 14 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 122-123.

Kumanovo je izgrađeno u švedskom brodogradilištu *Kockums, Malmö*. 1907. godine pod imenom *Prinsessen Margareta* za švedskog naručitelja *AB Rederei Sverige, Tyskland*. Brod je 1909. godine prodan finskom brodaru *Finska Angfartygs* iz Helsingforsa, a 1912. godine ruskom brodaru *Russkoje Dunajskoje Parohodstvo* i preimenovan u *Aleksandr Michailovitch*. Tijekom Ruskog građanskog rata 1921. godine sudjeluje u evakuaciji Wrangelovih postrojbi s Krima te su ga u Istanbulu zaplijenili Francuzi. Prodan je *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi* i preimenovan u *Kumanovo*, a u sastavu flote *Dubrovačke parobrodsko plovidbe* plovi sve do kapitulacije Kraljevine Jugoslavije, kada su ga zarobili Talijani i preimenovali u *Corfu*. Nakon kapitulacije Italije 1943. godine brod preuzimaju Saveznici te je 1944. godine sklonjen na Maltu gdje mu je vraćeno ime *Kumanovo*. Dana 27. prosinca 1944. godine, tijekom jedne od savezničkih akcija, potopljen je uz istočnu obalu Sicilije. Neven JERKOVIĆ, *Putnički krstaši u Dubrovniku 1, Brodovi istočne obale Jadrana, Grčke i Italije*, 80-81.

³¹⁸ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 26, 1924, 4. Spomenuta novogradnja bio je teretni parobrod *Federiko Glavić*

³¹⁹ *Jakljan*, teretni parobrod male obalne plovidbe (maona) izgrađen 1924. godine u Trstu. Osnovni podaci o brodu: duljina 41,1 m, širina 7,9 m, gaz 3 m, 272 BRT, 192 NRT, 350 tona nosivosti. Porivni stroj od 80 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 7 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 118-119.

³²⁰ *Jakljan* je prvi put uplovio u grušku luku 24. studenoga 1924. godine. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 49, 1924, 4.

³²¹ *Solun* (ex *Umtali*), putničko-teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1896. godine u britanskom brodogradilištu *James Laing, Deptford* za naručitelja *Bullard, King & Co.*, London. Osnovni podaci o brodu: duljina 97,8 m, širina 12,6 m, 2.641 BRT, 1.674 NRT, snaga porivnog stroja 379 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1896, to the 30th June, 1897, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1896, b.o.s.

Solun je 1927. godine prodan ratnoj mornarici Kraljevine SHS gdje nakon preinake postaje brod matica za podmornice pod imenom *Hvar* (istisnina 3.600 tona, brzina 12 čvorova). Nakon kapitulacije Kraljevine Jugoslavije brod su zarobili Talijani i preimenovali u *Quarnerolo*. Nakon rata brod je vraćen Jugoslaviji i uvršten u ratnu mornaricu FNRJ pod imenom *Hvar*. Godine 1951. preimenovan je u *Mornar*, a 1953. godine je

*Olipa*³²² a u flotu *Poduzeća* uvrštena je i novogradnja *Federiko Glavić*³²³, teretni parobrod duge plovidbe koji je u to vrijeme bio i najveći brod u floti.

Nakon što je uvršten u flotu *Poduzeća* parobrod *Kumanovo*³²⁴ zaplovio je na redovnoj liniji Gruž - Trst (Kotor - Gruž - Trst). Pod zapovjedništvom kapetana Vicka Lujaka *Kumanovo* je prvi put uplovilo u Gruž 26. veljače 1925. godine, stoga je tom prilikom priređen svečani doček kojem su nazočili brojni visoki uzvanici.³²⁵ Uz održavanje spomenute međunarodne putničke linije, *Kumanovo* je obavljalo i razna druga putovanja. Tako su primjerice u svibnju 1925. godine parobrodom *Kumanovo* u Anconu otputovali hodočasnici s dubrovačkog područja koji su išli na hodočašće u Rim.³²⁶ Međutim, događaj koji je izazvao najveću pozornost javnosti i koji je značajno utjecao na prestiž *Dubrovačke parobrodске plovidbe* bio je angažman *Kumanova* na prijevozu kraljevske pratnje prilikom posjeta kralja Aleksandra I. Karađorđevića i njegove supruge kraljice Marije Karađorđević Dubrovniku 27.

rashodovan. *Jane's fighting ships 1938*, Sampson Low, Marston & Co, London, 1938., 536. i *Wear Built Ships, Umtali*, http://www.sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=102270&vessel=UMTALI, pristup 15. siječnja 2021.

³²² *Olipa*, brod-cisterna za prijevoz vode izgrađen u Trstu 1890. godine. Osnovni podaci o brodu: 25 BRT, 11 NRT, 40 tona nosivosti, porivni stroj snage 28 KS. Upisan u kategoriji male obalne plovidbe. *Olipa* je tijekom Drugog svjetskog rata korištena za opskrbu vodom stanovništva Boke kotorske. Potopljena je 9. studenoga 1943. godine tijekom zračnog napada na Tivat. Brod je nakon rata izvađen i demoliran. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 68. i A. MARTINOVIĆ, „Dubrovačka plovidba“ 1880-1946, postanak i razvitak, 232, 236-237.

³²³ *Federiko Glavić*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1925. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 127,8 m, širina 15,7 m, gaz 7,9 m, 5.283 BRT, 3.292 NRT, 9.830 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.500 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 10,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 104-105. *Federiko Glavić* ime je dobio prema dugogodišnjem predsjedniku uprave *Dubrovačke parobrodске plovidbe*. Izgrađen je 1925. godine u brodogradilištu *Workman, Clark & Co. Ltd.*, Belfast za *Dubrovačku parobrodsku plovidbu*, te je isporučen u veljači iste godine. Do Drugog svjetskog rata plovi u sastavu *Dubrovačke parobrodске plovidbe* (kasnije *Dubrovačke plovidbe*). Tijekom Drugog svjetskog rata, u razdoblju od 7. lipnja 1941. do 12. lipnja 1946. godine, kao *Radport* plovi pod britanskom zastavom za potrebe britanskog Ministarstva ratnog transporta. Nakon rata vraćen Jugoslaviji i nacionaliziran 1946. godine, a potom pod imenom *Beograd* dodijeljen *Jugoslavenskoj linijskoj plovidbi*. U veljači 1957. godine ulazi u sastav pomorskog poduzeća *Atlantska plovidba* iz Dubrovnika. U travnju iste godine porivni stroj preinačen je na loženje naftom, te je u floti *Atlantske plovidbe* ostao sve do 1970. godine kada je prodan poduzeću *Brodospas* iz Splita za rezanje i 5. ožujka predan u rezalište u Svetome Kaji. *Atlantska Plovidba, Dubrovnik 1955.-2005.*, 154. i *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 29.

³²⁴ Brod je dobio ime prema Kumanovskoj bitki (23. - 24. listopada 1912. godine), odnosno pobjedi srpske vojske nad vojskom Osmanskog Carstva u Prvom balkanskom ratu. Izbor imena broda odražavao je stav uprave *Dubrovačke parobrodске plovidbe* prema političkom vrhu tadašnje države. Naime davanjem „prikladnih“ imena svojim brodovima, pomorska poduzeća nastojala su zadobiti naklonost vladajućih krugova pri dodjeli subvencija.

³²⁵ Nabava parobroda *Kumanovo* predstavljala je velik korak u razvoju *Dubrovačke parobrodске plovidbe*, stoga je u tadašnjem tisku objavljen detaljan izvještaj o dočeku. Zanimljivo je da je u slučaju *Kumanova* izostao uobičajeni blagoslov i krštenje broda prilikom prvog dolaska u Dubrovnik. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 9, 1925., 6. i *Jadranska straža*, Split, br.4, 1925., 102.

³²⁶ Tom su prilikom uz hodočasnike iz Dubrovnika i okolice, putovali i hodočasnici iz Hercegovine. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 21, 1925., 6.

rujna 1925. godine.³²⁷ Posada *Kumanova* je za prijevoz ministarske pratnje kraljevskog para kasnije i odlikovana.³²⁸

U sklopu prvog značajnijeg povećanja flote najvažniju akviziciju predstavljala je novogradnja *Federiko Glavić*, teretni parobrod duge plovidbe. Njime je *Poduzeće* ujedno odalo priznanje dugogodišnjem članu uprave i najvećem dioničaru Federiku Glaviću koji je svojim radom i ulaganjem doprinio poslovanju *Dubrovačke parobrodске plovidbe* još od kraja 19. stoljeća.³²⁹ Prilikom prvog dolaska parobroda *Federiko Glavić* u Dubrovnik, 28. ožujka 1925. godine, upriličen je svečani blagoslov broda.³³⁰

Nedugo nakon blagoslova *Federika Glavića*, u Velikoj Britaniji nabavljen je parobrod *Solun* (ex *Umtali*). Parobrod *Solun* nabavljen je da bi održavao redovnu putničko-teretnu liniju s Levantom (Grčka, Cipar, Turska, Palestina, Sirija, Egipat). Takva je linija, prema mišljenju uprave *Poduzeća*, trebala koristiti domaćim izvoznicima na tržište Levanta koji su do tada koristili usluge stranih brodara.³³¹ *Solun* je pod zapovjedništvom kapetana Nika Hrdala prvi put uplovio u Gruž 15. svibnja 1925. godine dovezavši pri tome teret ugljena. Nakon iskrcaja tereta brod je upućen na manji remont te je tijekom lipnja 1925. godine zaplovio na predviđenoj liniji.³³²

³²⁷ Posjet kraljevskog para Karađorđević izazvao je veliku pozornost tadašnje javnosti te je bio popraćen u tisku. Kraljevski par u Dubrovnik je doplovio parobrodom *Karađorđe*, dok su na *Kumanovu* bili ukrcani ministri. Kralja i kraljicu te njihovu pratnju u gruškoj je luci dočekao veliki župan dubrovačke oblasti Stijepo Knežević. Te je večeri u hotelu *Imperial* bio priređen svečani banket, tijekom kojeg je kralj Aleksandar I. Karađorđević između ostalog osobno razgovarao i s Federikom Glavićem (čelnim čovjekom *Dubrovačke parobrodске plovidbe*) o raznim pomorskim pitanjima. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 40, 1925., 1-2.

³²⁸ Tom prilikom odlikovana je cjelokupna posada *Kumanova*. Zapovjednik, kapetan Vicko Lujak, odlikovan je Ordenom Svetog Save IV. reda, dok su ostali časnici i posada dobili odlikovanja nižeg stupnja sukladno svome rangu. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.49, 1925., 5.

³²⁹ Potrebno je spomenuti da je ovo bio drugi brod u povijesti dubrovačkog pomorstva s imenom *Federiko Glavić*. Prethodni *Federiko Glavić* je bio teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1913. godine u Velikoj Britaniji za dubrovačko pomorsko poduzeće *Unione*. Više u: Marijan ŽUVIĆ, „Federiko“ je plovio godinu dana, *Atlant bulletin*, 22, Dubrovnik, 2008., 30-31.

³³⁰ *Federiko Glavić* na svom prvom putovanju prevozeći teret ugljena iz Cardiffa za Veneciju, doplovio je do Dubrovnika usidrivši se između Lokruma i Svetog Jakova. Ispalivši pozdravne huce i uz 21 zvižduk brodskom sirenom, brod je pozdravio svoj Grad a na pozdrave je odgovoreno iz hotela *Odak* (današnji hotel *Excelsior*). Stanovništvo se okupilo u staroj gradskoj luci da bi pozdravilo brod, a brojni gosti i uzvanici brodicama su došli pod brod i ukrcali se da bi nazočili svečanom činu blagoslova. Ukrcavši uzvanike, *Federiko Glavić* je krenuo put gruške luke. Tijekom prolaska pored Gorice svetog Vlaha gdje se nalazi istoimena crkvice, biskup Vlaho Barbić prvo je blagoslovio sliku svetog Vlaha postavljenu u glavnom brodskom salonu, a zatim i brod. Kuma je bila Mici Knežević, supruga velikog župana Dubrovačke oblasti Stijepa Kneževića. Nakon blagoslova upriličen je svečani domjenak. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.49, 1925., 3. i *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1925., 125.

³³¹ Polazak na prvo putovanje bio je planiran za 20. lipnja 1925. godine iz Trsta. *Dubrovačka parobrodска plovidba* je za spomenutu liniju namjeravala nabaviti još jedan parobrod ako bi se ona pokazala isplativom. SR-AJ, fond 76, *Centrala industrijskih korporacija u Kraljevini Jugoslaviji* (dalje: CIK), kut. 125, dopis s prilogom upućen Centrali industrijskih korporacija od 16. travnja 1925. godine.

³³² *Solun* je mogao primiti do 60 putnika u kabinama prvog razreda, a imao je i četiri skladišta za prijevoz tereta. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.20, 1925., 4.

Nakon ovih prvih važnijih aktivnosti vezanih za razvitak flote, *Dubrovačka parobrodaska plovdba* početkom 1926. godine posjedovala je 16 brodova (deset brodova duge plovidbe, jedan parobrod velike obalne plovidbe te pet parobroda male obalne plovidbe)³³³ s ukupno 38.861 BRT. Gledano prema ukupnoj bruto tonaži *Dubrovačka parobrodaska plovdba* bila je drugo po veličini pomorsko poduzeće u tadašnjoj državi s 20,1% udjela u ukupnoj bruto tonaži trgovačke mornarice Kraljevine SHS³³⁴ (Grafikon 13.). Međutim, iako su napori uprave doveli do ukupnog kvantitativnog (a i kvalitativnog) povećanja flote *Poduzeća*, ipak je izostao pozitivan rezultat u smislu njenog pomlađivanja. Tako je unatoč uvrštenju dvije novogradnje starost flote neznatno smanjena te je prosječna starost brodova bila tek nešto manja od 22 godine. Godine 1926. na brodovima *Dubrovačke parobrodaska plovdbi* bilo je zaposleno 477 pomoraca.³³⁵

Najveći doprinos razvoju poslovanja *Dubrovačke parobrodaska plovdbi* ostvaren je diverzifikacijom flote. Naime, nakon fuzije s pomorskim poduzećima *Napried* i *Unione*, *Dubrovačka parobrodaska plovdba*, koja je već posjedovala putničko-teretne brodove male i velike obalne plovidbe, uvrstila je u svoju flotu i teretne brodove duge plovidbe koji su prevozili teret u slobodnoj plovidbi.³³⁶ Putničko-teretni brodovi male i velike obalne plovidbe nisu plovili u slobodnoj plovidbi, već su održavali linije po Jadranskom moru (mala obalna plovidba) te po Jadranskom, Egejskom i Sredozemnom moru (velika obalna plovidba). Linijska plovidba nije bila ekonomski održiva, stoga je *Dubrovačka parobrodaska plovdba* od države dobivala znatne subvencije.³³⁷ Ukupne subvencije *Dubrovačkoj parobrodaskoj plovidbi* za razdoblje od 1922. do 1926. godine iznosile su 13.333.666,58 dinara³³⁸ odnosno 12,7% od

Kao što je već spomenuto, *Solun* se nije dugo zadržao u floti *Poduzeća* jer je već 1927. godine prodan ratnoj mornarici Kraljevine SHS te je svoju službu nastavio pod imenom *Hvar* kao brod matica za podmornice.

³³³ Diverzifikacija flote prema kategorijama plovidbe bila je posljedica diverzifikacije poslovnih aktivnosti *Poduzeća* u smislu vrste pomorskog prijevoza. Naime, *Dubrovačka parobrodaska plovdba*, osim prijevoza tereta u slobodnoj plovidbi, obavljala je i linijski prijevoz putnika i tereta, te je u tu svrhu tijekom spomenutog razdoblja održavala i linije (tzv. brze pruge) Kotor - Gruž - Trst, Gruž - Trst, Gruž - Split i Gruž - Bari. *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1926., b.o.s.

³³⁴ Ukupna bruto tonaža trgovačke mornarice Kraljevine SHS tada je iznosila 193.386 BRT. *Jadranska straža*, Split, br. 11, 1926., 260-261.

³³⁵ Od 477 zaposlenih pomoraca bilo je 16 zapovjednika, 34 časnika palube i 43 časnika stroja. *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1927., 254.

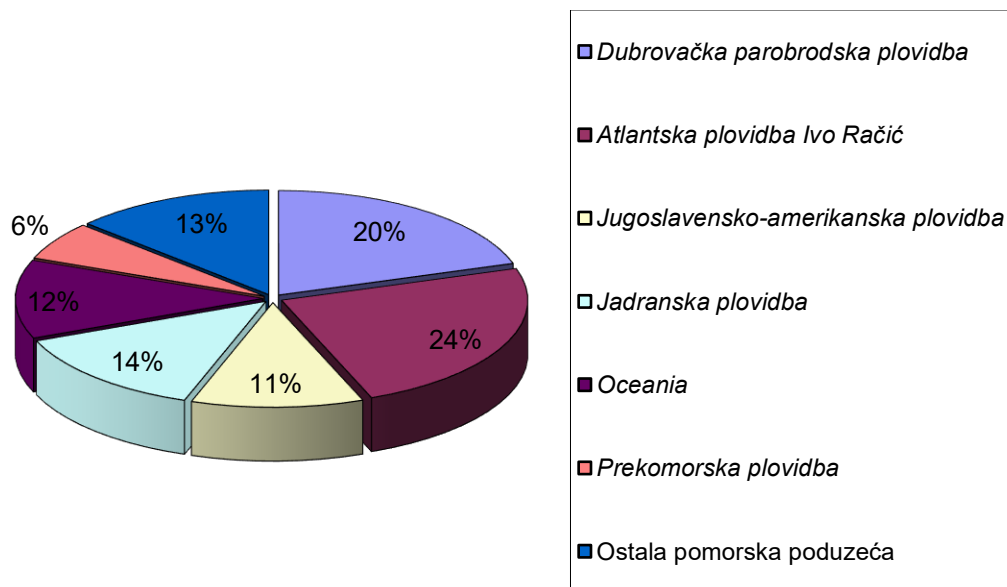
³³⁶ Ponekad se za takvu vrstu prijevoza koristio i izraz tramp te su takvi brodovi nazivani tramperima.

³³⁷ Od *Dubrovačke parobrodaska plovdbi* jedino je *Jadranska plovdba* dobivala veću subvenciju što je i razumljivo s obzirom na daleko veći broj brodova angažiranih u linijskoj plovidbi. *Jadranska plovdba* je tako dobivala 72,57% ukupnih subvencija od 1922. do 1926. godine. *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1928., str. 71.

³³⁸ Za godinu 1926./1927. predviđena subvencija *Dubrovačkoj parobrodaskoj plovidbi* iznosila je 5.232.125 dinara, odnosno 17,3% od ukupnih subvencija što su podijeljene pomorskim poduzećima Kraljevine SHS. *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1928., 71.

ukupnih podijeljenih subvencija za obalnu plovidbu svim pomorskim poduzećima tijekom spomenutog razdoblja.³³⁹

Grafikon 13. Udjeli pojedinih pomorskih poduzeća u ukupnoj bruto tonaži trgovačke mornarice Kraljevine SHS u prvoj polovici 1926. godine.



Izradio autor prema: *Jadranska straža*, Split, br. 11, 1926., 260-261.

Dodjela subvencija svakako je bila jedan od iskaza povezanosti pomorskih poduzeća s vladajućim krugovima u Beogradu. Naklonost vladajućih krugova *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi* dodatno je iskazana 1926. godine kada je Federiko Glavić za zasluge u razvoju pomorstva i trgovine odlikovan Ordenom Svetog Save II. reda.³⁴⁰ *Dubrovačka parobrodsko plovidba* također je slijedila opći trend u sklopu kojega su se novonabavljenim brodovima davala imena koja su bila bliska beogradskoj političkoj eliti, odnosno kraljevskoj obitelji. Osim parobroda *Kumanovo* i *Solun*, najočigledniji primjer spomenutog trenda bila je odluka da se sljedeća novogradnja nazove Nikola Pašić prema tadašnjem predsjedniku vlade Kraljevine SHS. Pri tome je vrlo važnu ulogu igrala i činjenica da je jedan od članova uprave (direktora) *Dubrovačke parobrodsko plovidbe*, Stefi Račić, bio zet Nikole Pašića.

³³⁹ Ukupan iznos koji je država podijelila na ime subvencija za obalnu plovidbu pomorskim poduzećima tijekom razdoblja od 1922. do 1926. godine bio je 104.935.758,42 dinara. *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1928., 71.

³⁴⁰ Te iste godine Ordenom Svetog Save II. reda odlikovan je i Nikola Mihanović, jedan od čelnih ljudi *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe*, dok je direktor *Jadranske plovidbe* Bogdan Durbešić odlikovan Ordenom Svetog Save III. reda. *Jadranska straža*, Split, br. 2, 1926., str. 36.

Povećanje glavnice ostvareno tijekom prethodnih godina kao i državne subvencije pozitivno su djelovali na poslovanje *Poduzeća*. Tako je u svrhu daljnjeg razvitka flote tijekom 1926. godine izvršeno temeljito preuređenje parobroda *Lovrjenac*, koji je potom preimenovan u *Dubrovnik*³⁴¹, a u Velikoj Britaniji naručena je izgradnja novog teretnog parobroda duge plovidbe.³⁴² Spomenuta novogradnja isporučena je 1927. godine te je uvrštena u flotu *Poduzeća* pod imenom *Nikola Pašić*.³⁴³ *Nikola Pašić* svečano je porinut 4. travnja 1927. godine³⁴⁴ a u Dubrovnik je prvi put stigao 23. lipnja 1927. godine kada je upriličen i svečani blagoslov broda.³⁴⁵ *Dubrovačka parobrodaska plovidba* nastavlja s povećanjem flote te je nakon *Nikole Pašića* od istog brodograditelja (*Lithgows Ltd.*) naručena gradnja još jednog teretnog broda. Spomenuta novogradnja već je početkom 1928. godine uvrštena u flotu *Poduzeća* pod imenom *Sveti Vlaho*.³⁴⁶ Nakon skoro pola godine od preuzimanja, *Sveti Vlaho*

³⁴¹ Preuređenje broda izvedeno je u Trstu. Izgradnjom dodatnih kabina povećan je kapacitet putnika, tako je i broj kreveta porastao sa 60 na 100. Porivni stroj je moderniziran te je brod mogao doseći brzinu od 14 čvorova. *Jadranska straža*, Split, br. 2, 1927., 55.

³⁴² Parobrod *Nikola Pašić* plaćen je 67.441,10 funti sterlinga, (što je prema tečaju iz siječnja 1926. godine iznosilo 18.519.326,06 dinara). I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 241.

³⁴³ *Nikola Pašić*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1927. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 119 m, širina 15,8 m, gaz 7,3 m, 4.752 BRT, 3.012 NRT, 8.200 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.200 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 108-109.

Nikola Pašić porinut je 4. travnja 1927. godine u brodogradilištu *William Hamilton & Co.*, Port Glasgow za *Dubrovačku parobrodsku plovidbu* te je ispušten u svibnju iste godine. Do Drugog svjetskog rata plovio u sastavu *Dubrovačke parobrodске plovidbe* (kasnije *Dubrovačke plovidbe*). Tijekom Drugog svjetskog rata, u razdoblju od 6. svibnja 1941. do 21. lipnja 1946. godine, kao *Radcombe* plovio pod britanskom zastavom za potrebe britanskog Ministarstva ratnog transporta. Nakon rata vraćen Jugoslaviji i nacionaliziran a potom pod imenom *Kozara* dodijeljen *Jugoslavenskoj slobodnoj plovidbi* a 1950. godine *Jugoslavenskoj linijskoj plovidbi*. Godine 1957. ulazi u sastav pomorskog poduzeća *Jugoslavenska oceanska plovidba* iz Kotora, gdje je ostao do 1965. godine kada je predan u rezalište u Svetome Kaji. *Scottish Built Ships, Nikola Pasic*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=8672&vessel=NIKOLA+PASIC, pristup 22. siječnja 2021. i *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 29.

³⁴⁴ *Nikola Pašić*, po kojemu je brod dobio ime, preminuo je 10. prosinca 1926. godine, prije završetka gradnje istoimenog broda. Kuma broda prilikom porinuća umjesto Dare Pašić (kćeri pokojnog Nikole Pašića) bila je supruga Ilije Radoničića. Kao predstavnik *Dubrovačke parobrodске plovidbe* svečanosti je nazočio član uprave *Poduzeća*, Stefi Račić, ujedno i zet pokojnog Nikole Pašića. *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1927., 150.

³⁴⁵ Brod je u Dubrovnik stigao tijekom putovanja iz Venecije za Englesku. Svečano krštenje obavio je dubrovački biskup Vlaho Barbić, nakon čega je za uzvanike bio priređen svečani domjenak. Tom prilikom kuma broda bila je Pave Račić, kći pokojnog Nikole Pašića. *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1927., 248-249. ; *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.25, 1927., 4. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.26, 1927., 3.

³⁴⁶ *Sveti Vlaho*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1928. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 129,1 m, širina 16,3 m, gaz 7,6 m, 5.965 BRT, 3.772 NRT, 9.600 tona nosivosti. Porivni stroj od 3.200 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 11 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 110-111.

Sveti Vlaho izgrađen je 1928. godine u brodogradilištu *William Hamilton & Co.*, Port Glasgow za *Dubrovačku parobrodsku plovidbu*, te je ispušten u siječnju iste godine. Do Drugog svjetskog rata plovio u sastavu *Dubrovačke parobrodске plovidbe* (kasnije *Dubrovačke plovidbe*). Tijekom Drugog svjetskog rata *Sveti Vlaho* je u razdoblju od 7. studenoga 1941. do 24. prosinca 1945. godine bio u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta. Tijekom spomenutog razdoblja brodom je upravljalo poduzeće *Radoničić Ltd.* iz Londona. Nakon rata brod je vraćen Jugoslaviji i nacionaliziran, potom pod imenom *Banija* dodijeljen *Jugoslavenskoj slobodnoj plovidbi*, a 1949. godine prelazi u vlasništvo *Jugoslavenske linijske plovidbe*. Dana 14. prosinca 1955. godine u Rijeci ulazi u sastav *Atlantske plovidbe* iz Dubrovnika kao prvi brod novoosnovanog poduzeća. U lipnju

sredinom lipnja 1928. godine prvi put uplovljava u Dubrovnik da bi se obavilo tradicionalno svečano krštenje i blagoslov broda. Svečanom događaju kumovali su Mici Knežević, supruga velikog župana Dubrovačke oblasti (i člana uprave *Dubrovačke parobrodske plovidbe*) Stijepa Kneževića, te zapovjednik ratne mornarice Kraljevine SHS viceadmiral Dragutin Prica.³⁴⁷

Tijekom 1928. godine prodan je teretni parobrod duge plovidbe *Napried*, najstariji parobrod u floti *Poduzeća*, a kupljeno je čak pet polovnih parobroda male obalne plovidbe. Tri od pet spomenutih brodova kupila je *Jadranska Plovidba* i to parobrode: *Naš*³⁴⁸, *Hrvat* i *Kraljevica* koji su redom dobili nova imena *Ston*,³⁴⁹ *Mljet*³⁵⁰ i *Cavtat*.³⁵¹ Ostala dva parobroda (*Alcione* i *Nibbio*)³⁵² kupljena su od pomorskog poduzeća *Tripković* iz Trsta te su dobili nova imena: *Korčula*³⁵³ i *Kupari*.³⁵⁴ Pored ovih pet brodova nabavljen je i obalni remorker *Lopud*.³⁵⁵

1956. godine porivni stroj preinačen je na loženje naftom, te je u floti *Atlantske plovidbe* ostao sve do 1966. godine kada je prodan te je predan japanskom rezalištu u Hirao. *Atlantska Plovidba, Dubrovnik 1955.-2005.*, 148. i *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 27.

³⁴⁷ *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1927., 218.

³⁴⁸ Parobrod *Naš* svojedobno je bio u vlasništvu *Obalne paroplovidbe Dubrovnik* koja se fuzionirala s *Jadranskom plovdbom*.

³⁴⁹ *Ston* (ex *Naš*), putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe, izgrađen 1909. godine u Malom Lošinj. Osnovni podaci o brodu: duljina 37,6 m, širina 6,2 m, gaz 2,8 m, 201 BRT, 59 NRT, 60 tona nosivosti. Porivni stroj od 350 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 126-127.

Tijekom Drugog svjetskog rata *Ston* je održavao redovnu liniju Split - Dubrovnik, a nakon kapitulacije Italije prevezio je talijanske postrojbe natrag u domovinu. Nakon isplovljenja iz talijanske luke Vieste, 22. rujna 1943., posada *Stona* zajedno s brodom priključuje se mornarici NOVJ. A. MARTINOVIĆ, „Dubrovačka plovdba“ 1880-1946, postanak i razvitak, 236.

³⁵⁰ *Mljet* (ex *Hrvat*), putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe, izgrađen 1902. godine u Trstu. Osnovni podaci o brodu: duljina 38,5 m, širina 5,7 m, gaz 3,6 m, 180 BRT, 99 NRT, 90 tona nosivosti. Porivni stroj od 280 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 9 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 122-123.

Mljet je nedugo pred Drugi svjetski rat preimenovan u *Lapad*, a 11. rujna 1943. godine potopljen je u Splitu. Nakon rata je izvađen i obnovljen te je plovio pod imenom *Lapad*. A. MARTINOVIĆ, „Dubrovačka plovdba“ 1880-1946, postanak i razvitak, 236-237.

³⁵¹ *Cavtat* (ex *Kraljevica*) putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe, izgrađen 1900. godine u Malom Lošinj. Osnovni podaci o brodu: duljina 34,7 m, širina 5,7 m, gaz 2,4 m, 115 BRT, 62 NRT, 50 tona nosivosti. Porivni stroj od 190 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 116-117.

Tijekom Drugog svjetskog rata *Cavtat* je održavao dnevnu liniju Cavtat - Dubrovnik, a povremeno čak i izlete. Nakon kapitulacije Italije nalazio se na vezu u gruškoj luci gdje je i potopljen 28. studenoga 1943. godine u savezničkom zračnom napadu. Nakon rata je izvađen i obnovljen te je plovio pod imenom *Cavtat*. A. MARTINOVIĆ, „Dubrovačka plovdba“ 1880-1946, postanak i razvitak, 236-237.

³⁵² Parobrodi *Alcione* i *Nibbio* obavljali su lokalni linijski pomorski prijevoz na području Zadra. *Jadranska straža*, Split, br. 1, 1929., 25.

³⁵³ *Korčula* (ex *Alcione*), putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe, izgrađen 1914. godine u Malom Lošinj. Osnovni podaci o brodu: duljina 32 m, širina 5,7 m, gaz 2,5 m, 108 BRT, 40 NRT, 30 tona nosivosti. Porivni stroj od 230 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 11 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 120-121.

Nabava više parobroda male obalne plovidbe bila je potrebna da bi *Dubrovačka parobrodaska plovidba* mogla obavljati lokalni pomorski linijski prijevoz na dubrovačkom području i na longitudinalnim linijama duž istočne obale Jadrana (Kotor - Trst, Dubrovnik - Trst, Kotor - Split, Dubrovnik - Split i Dubrovnik - Bari). Naime, na sastanku predstavnika pomorskih poduzeća Kraljevine SHS i Direkcije pomorskog saobraćaja dogovoreno je da *Dubrovačka parobrodaska plovidba* održava kabotažu na južnom Jadranu, odnosno na dubrovačkom području. To prije nije bio slučaj jer je *Jadranska plovidba* imala najveći udio u prijevozu robe i putnika u granicama male obalne plovidbe te je na dubrovačkom području bila snažan konkurent *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi*. Uprava *Dubrovačke parobrodске plovidbe* čak je planirala uspostaviti liniju Sušak - Kotor³⁵⁶ što bi samo još više zaoštrilo tržišno natjecanje. Direkcija pomorskog saobraćaja mudro je procijenila da bi takvo natjecanje išlo na štetu oba poduzeća, a time i pomorstva cijele države, te se odlučila za posredovanje. Naposljetku je između navedenih poduzeća postignut dogovor o svojevrsnoj podjeli Jadrana na interesne sfere.³⁵⁷ Nabavljeni parobrodi male obalne plovidbe su tako od 3. travnja 1928. godine preuzeli linijsku plovidbu na južnom Jadranu za račun *Dubrovačke parobrodске plovidbe*.

Pored spomenutih pet parobroda male obalne plovidbe nabavljenih tijekom 1928. godine, *Dubrovačka parobrodaska plovidba* je 1929. godine od *Obalne paroplovidbe Hum s*

Tijekom Drugog svjetskog rata *Korčula* je plovila na lokalnim linijama u Splitskom području. Potopljena je u Splitu na dan kapitulacije Italije (13. rujna 1943. godine). A. MARTINOVIĆ, „*Dubrovačka plovidba*“ 1880-1946, postanak i razvitak, 236.

³⁵⁴ *Kupari* (ex *Nibbio*), putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe, izgrađen 1914. godine u Malom Lošinj. Osnovni podaci o brodu: duljina 32 m, širina 5,7 m, gaz 2,5 m, 108 BRT, 40 NRT, 30 tona nosivosti. Porivni stroj od 230 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 11 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 122-123.

Tijekom Drugog svjetskog rata parobrod *Kupari* održavao je lokalne linije na dubrovačkom području a 14. listopada 1943. godine su ga na otoku Šipanu zarobili pripadnici 5. (mljetskog) bataljona 13. južnodalmatinske brigade. Brod je naoružan te uvršten u tzv. Mljetsku flotilu ratne mornarice NOVJ. Potopljen je 9. rujna 1944. godine u Splitu, a nakon rata izvađen i obnovljen te dodijeljen *Jadranskoj linijskoj plovidbi*. Više u: Ivo DABELIĆ, Parobrod „*Kupari*“ u službi mornarice NOVJ-e, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1987., 65-66.

³⁵⁵ *Lopud*, obalni remorker, izgrađen 1896. godine u San Pier d'Arena (Genova). Osnovni podaci o brodu: duljina 21,7 m, širina 3,1 m, 25 BRT, 9 NRT, snaga porivnog stroja 62 KS (indiciranih). *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 122-123.

Lopud je pred Drugi svjetski rat preimenovan u *Orsan*. Brod je preživio rat, međutim nakon rata rashodovan je kao neuporabljiv. A. MARTINOVIĆ, „*Dubrovačka plovidba*“ 1880-1946, postanak i razvitak, 237.

³⁵⁶ Prema analizama Iva Belina, upravo je linija Sušak - Kotor bila najisplativija linija pogotovo u ljetnim mjesecima kad je njome plovio velik broj turista. Tako bi spomenuta linija održavana čak i na dnevnoj osnovi mogla tijekom ljetne sezone biti isplativa jer bi donosila dovoljne prihode da za nju ne bi bila potrebna subvencija. *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1928., 72.

³⁵⁷ *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1928, str. 156.

Korčule kupila putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe *Petar Zrinski*³⁵⁸ koji je preimenovan u *Pelješac*.³⁵⁹ Sveukupno je tijekom razdoblja od 1924. do 1929. godine odnosno prije Velike gospodarske krize (1929. - 1933.) brojno stanje brodova *Dubrovačke parobrodske plovidbe* povećano s 14 na 23 (11 parobroda duge plovidbe i 12 parobroda male obalne plovidbe). Iako su tijekom spomenutog razdoblja u flotu *Poduzeća* uvrštene tri novogradnje (*Federiko Glavić*, *Nikola Pašić* i *Sveti Vlaho*), one nisu doprinijele smanjenju prosječne starosti brodova koja je 1929. godine iznosila približno 22,5 godine.³⁶⁰

Poslovanje, međutim, nije proteklo bez unutarnjih previranja unutar *Poduzeća*. Naime, godine 1928. eskaliralo je nezadovoljstvo dijela dioničara predvođenih Paskom Kolićem i Tomom Kostopečom koji se nisu slagali s politikom uprave *Dubrovačke parobrodske plovidbe*. Tom prilikom došlo je i do sudskih sporova koji su *Poduzeću* mogli samo naštetiti. Da bi se spor izgladio, sklopljen je dogovor između nezadovoljnih dioničara koje je zastupao Pasko Kolić i uprave *Poduzeća* koju su zastupali Stefi Račić i Tomo Glavić uz posredovanje Melka Čingrije. Obje su se strane složile da će se na sljedećoj skupštini u upravu izabrati Melko Čingrija kao osoba od zajedničkog povjerenja, dok će u Nadzorni odbor biti izabran Pero Perić kao predstavnik nezadovoljnih dioničara, Pavo Matijević kao predstavnik uprave, te Antun Poković.³⁶¹ Dogovor je postignut jer su na sljedećoj skupštini kao Upravni odbor izabrani Federiko Glavić (predsjednik), Melko Čingrija, Tomo Glavić, Stijepo Knežević, Lazar Lađević, Ivo Papi i Stefi Račić, dok je novoizabrani Nadzorni odbor bio u sastavu: Pavo Matijević, Petar Perić i Antun Poković.

³⁵⁸ Spomenuti parobrod *Obalna paroplovidba Hum* nabavila je od *Hrvatskog parobrodarskog društva*, Senj. Vinko IVANČEVIĆ, *Nekadašnje parobrodarstvo Korčule, Naše more*, 4. Dubrovnik, 1957., 276-277, 276.

Zajedno s parobrodom *Petar Zrinski*, *Dubrovačka parobrodska plovidba* preuzela je i obveze *Obalne paroplovidbe Hum* vezane za održavanje obalne linijske plovidbe, ali i pripadajuće subvencije u iznosu od 425.648 dinara. A. MARTINOVIĆ, „Dubrovačka plovidba“ 1880-1946, postanak i razvitak, 231.

³⁵⁹ *Pelješac* (ex *Petar Zrinski*, ex *Lady Ghiga*, ex *St. Georges*, ex *Jeanne Blanche*, ex *Caliban*), putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe, izgrađen 1882. godine u londonskom brodogradilištu *Edwards & Symes*. Brod je prvobitno izgrađen kao jahta na parni pogon a kasnije je prenamijenjen u putničko-teretni brod. Osnovni podaci o brodu: duljina 34,1 m, širina 4,7 m, gaz 3,5 m, 128 BRT, 59 NRT, 80 tona nosivosti. Porivni stroj od 180 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 9 čvorova. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1907, to the 30th June, 1908, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1907, b.o.s. i *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 124-125.

Tijekom Drugog svjetskog rata *Pelješac* je potopljen u Gružu 28. studenoga 1943. godine, a nakon rata je 1951. godine izvađen i demoliran. A. MARTINOVIĆ, „Dubrovačka plovidba“ 1880-1946, postanak i razvitak, 237.

³⁶⁰ Ukoliko se konkurentnost pomorskog poduzeća promatra kroz parametar starosti flote utoliko bi se moglo zaključiti da je flota *Dubrovačke parobrodske plovidbe* bila prilično nekonkurentna. Međutim, potrebno je spomenuti da su prosječnu starost narušavali brodovi male obalne plovidbe koji su od države dobivali znatne novčane subvencije. Starost brodova duge plovidbe koji su poslovali po načelima slobodnog tržišta bila je nešto manja i iznosila je 19 godina upravo zahvaljujući spomenutim novogradnjama.

³⁶¹ HR-DADU, fond 257, OČ, kut. Č XIV, Dopis od 22, ožujka 1928. godine.

Upravo kada je *Dubrovačka parobrodsko plovidba* znatno povećala svoju flotu, Velika gospodarska kriza koja je započela krajem 1929. godine u punom je zamahu pogodila i tržište brodskog prostora. Međutim, potrebno je spomenuti da je kriza na tržištu brodskog prostora započela godinama prije početka Velike gospodarske krize te su vozarine imale trend pada već od 1926. godine.³⁶² Međutim, još jače od ekonomskih posljedica krize *Dubrovačku parobrodsku plovidbu*, a također i cijeli Dubrovnik, teško je pogodila tragedija parobroda *Dakse*, koji je potonuo 26. siječnja 1930. godine zajedno s cjelokupnom posadom od 38 članova. To je bila najveća tragedija dubrovačkog pomorstva do Drugog svjetskog rata i jedna od najvećih tragedija hrvatskog pomorstva uopće.

Daksa je bila jedan od većih parobroda u floti *Poduzeća*, kvalitetne gradnje (izgrađena u britanskom brodogradilištu) i novija od prosjeka. *Daksa* je pod zapovjedništvom kapetana Vlaha Baletina 10. siječnja 1930. godine, nakon što je popunila zalihe, isplovila iz Dubrovnika za La Goulette (Tunis). U luci La Goulette *Daksa* je ukrcala teret željezne rude, te je 19. siječnja 1930. godine isplovila za Rotterdam. Nakon prolaska Gibraltara, vremenske prilike su se pogoršale, i 24. siječnja 1930. godine brod je zahvatila oluja. Trećeg dana plovidbe u oluji došlo je do prodora mora te 26. siječnja 1930. godine *Daksa* odašilje signal pogibelji (S.O.S.) kojeg je između ostalih zaprimio i parobrod *Ivo Račić* (brod *Atlantske plovidbe Ivo Račić*). Međutim, signal pogibelji uskoro je opozvan te se pretpostavilo da će posada ipak uspjeti spasiti brod, ali je nedugo nakon toga s *Dakse* ponovo poslan signal pogibelji, što je posljednja poznata informacija o brodu i njegovoj sudbini. More je 28. siječnja 1930. godine na portugalsku obalu izbacilo ostatke čamca za spašavanje, pojaseve za spašavanje te neke drvene dijelove koji su potjecali s *Dakse*. Brod je službeno proglašen izgubljenim 9. travnja 1930. godine te je izbrisan iz Lloydovog registra brodova.³⁶³

Tadašnji tisak detaljno je popratio katastrofu *Dakse* te su objavljeni brojni članci u kojima su detaljno navedene sve poznate činjenice.³⁶⁴ Zadušnice i komemoracije za nastradale

³⁶² Uzrok je bio višak raspoložive tonaže na tržištu, te pomanjkanje tereta za prijevoz. *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1926., 82

³⁶³ Više u: Mladen POLJANIĆ, 25. godišnjica katastrofe dubrovačkog parobroda „Daksa“, *Naše more*, 1, Dubrovnik, 1955, 9-10. i Đivo BAŠIĆ, U susret 70. obljetnici brodoloma parobroda „Daksa“, *Naše more*, 5-6, Dubrovnik, 1999., 224-232.

³⁶⁴ Tako u jednom od članaka autor (lučki kapetan Ivan Gabelić) iznosi mišljenje da bi se *Daksa* da je imala mogućnost manevriranja (odnosno ako su stroj i kormilo bili u funkciji) uspjela skloniti u neku od obližnjih (španjolskih ili portugalskih) luka. Pretpostavljalo se da je uslijed kvara stroja ili kormila *Daksa* bila prepuštena vremenskim neprilikama te je naposljetku more prodrlo kroz otvore skladišta ili vjetrolovke što je u konačnici dovelo do potonuća. Također, autor članka spomenuo je i praksu klasifikacijskih zavoda da se pomorske nesreće sve više pripisuju zamoru materijala odnosno konstrukcije koja uslijed naprezanja izazvanih nevremenom popušta s katastrofalnim posljedicama za brodove. *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1930., 69.

održavane su ne samo u Dubrovniku već i u drugim gradovima na obali u čemu je naročito aktivno bilo udruženje Jadranska Straža.³⁶⁵ Ogranci Jadranske straže su od članstva u cijeloj Kraljevini Jugoslaviji primali dobrovoljne priloge za pomoć obiteljima nastradalih pomoraca.³⁶⁶ Nakon tragedije osnovan je i Fond Daksa za pripomoć obiteljima stradalih pomoraca.³⁶⁷ Nedugo nakon katastrofe *Dakse* ponovo je pokrenut rad i Pomorske uboške zaklade koja je pomagala pomorce teškog socijalnog položaja i njihove obitelji.

Unatoč krizi, *Dubrovačka parobrodsko plovstvo* nastavila je s aktivnostima na razvoju flote iako tržišne prilike nisu bile povoljne. Tako je 1930. godine prodan teretni parobrod duge plovidbe *Lapad* star 31 godinu, a u flotu je kao zamjena uvršten također teretni parobrod duge plovidbe, novogradnja *Princ Andrej*³⁶⁸ (nazvan prema najmlađem sinu kralja Aleksandra I. Karađorđevića). *Princ Andrej* preuzet je krajem studenoga 1930. godine te je zaplovio na svoje prvo komercijalno putovanje.³⁶⁹ Početkom 1931. godine *Poduzeće* je novcem od

³⁶⁵ U izdanjima časopisa *Jadranska straža* iz ožujka i travnja 1930. godine nalazi se čitav niz članaka vezanih za mise, komemoracije i ostala iskazivanja počasti povodom katastrofe parobroda *Daksa*. Ujedno je objavljeno i više članaka socijalne tematike vezanih za pomoć obiteljima nastradalih pomoraca. Zanimljivo je da je u srpanjskom izdanju Jadranske straže 1930. godine objavljen i jedan članak o spiritističkoj seansi kojom je prizvan duh nastradalog prvog časnika *Dakse* koji je „ispričao“ što se stvarno dogodilo s *Daksom*. *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1930. 195.

³⁶⁶ Udruženje Jadranska Straža je tijekom 1930. i 1931. godine provelo tzv. akciju Daksa kojom je prikupljeno 962.470,20 dinara. Nakon odbijanja izdataka od 88.903,19 dinara (u što je bilo uključeno i podijeljenih 73.500 dinara jednokratnih pripomoći obiteljima) odlučeno je da se s danom 17. srpnja 1931. godine akcija Daksa završi i preostalim novcem (873.567,01 dinara) osnuje zaklada Daksa koja će pomagati obiteljima svih nastradalih pomoraca Kraljevine Jugoslavije. *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1931. 248.

³⁶⁷ Pomorci su kao i svi drugi radnici bili osigurani za nesretan slučaj prema tadašnjem zakonu o osiguranju radnika. Prema navedenom zakonu obitelji nastradalih imale su pravo na pogrebnu u iznosu od 700 do 1.400 dinara i na godišnju rentu. Renta bi iznosila 400 dinara mjesečno za udovicu te 300 dinara za svako dijete (do maksimalnog ukupnog iznosa od 1.200 dinara). Također bi obitelji nastradalih časnika (palube i stroja) primale i rentu od Penzionog zavoda u Ljubljani, ali samo pod uvjetom da su nastradali bili članovi mirovinskog fonda dulje od 5 godina. Sva pripadajuća novčana sredstva su, međutim, bila nedovoljna za normalan život udovica i njihove siročadi te je svrha spomenutih humanitarnih akcija bila financijski zbrinuti obitelji nastradalih pomoraca. *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1930., 102-103.

³⁶⁸ *Princ Andrej*, teretni parobrod duge plovidbe, izgrađen 1930. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 126,6 m, širina 16,8 m, gaz 7,5 m, 5.041 BRT, 3.019 NRT, 9.400 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.500 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 11 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1932. godinu*, 120-121. *Princ Andrej* porinut je 28. kolovoza 1930. godine u brodogradilištu *Lithgows Ltd*, Port Glasgow za *Dubrovačku parobrodsko plovstvo* a dovršen je u listopadu iste godine. Do Drugog svjetskog rata plovio u sastavu *Dubrovačke parobrodsko plovstvo* (kasnije *Dubrovačke plovstvo*). Tijekom Drugog svjetskog rata u razdoblju od 29. listopada 1941. do 6. siječnja 1946. godine plovio u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta. Nakon rata vraćen Jugoslaviji i nacionaliziran, a potom pod imenom *Bihać* dodijeljen *Jugoslavenskoj slobodnoj plovidbi*. Godine 1950. prelazi u flotu *Jugoslavenske linijske plovidbe*, a 1956. godine ulazi u sastav pomorskog poduzeća *Splošno plovstvo*, Koper. Godine 1967. prodan stranom brodovlasniku *Pujamar S.A.*, *Panama - Francesco Riveccio*, *Torres del Greco* i preimenovan u *Consilia*, međutim već 1968. godine prodan je u staro željezo i u rujnu 1968. godine predan u rezalište u Svetome Kaji. *Scottish Built Ships*, *Princ Andrej*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=10895&vessel=PRINC+ANDREJ, pristup 22. siječnja 2021. i *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 27.

³⁶⁹ Prvo putovanje *Princa Andreja* bilo je iz britanske luke Cardiff za brazilsku luku Rio De Janeiro. *Jadranska straža*, Split, br. 1, 1931., V.

osiguranja isplaćenim za potonulu *Daksu* kupilo teretni parobrod duge plovidbe *Durmitor*.³⁷⁰ *Durmitor* je preuzet 1. veljače 1931. godine u Velikoj Britaniji te je nakon izvršene primopredaje otplovio za Južnu Ameriku ukrcati teret za europske luke.³⁷¹ Iste godine u flotu *Poduzeća* uvrštena je i novogradnja *Šipan*³⁷², putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe. Krajem 1931. godine *Poduzeće* je posjedovalo 24 broda s 50.368 BRT (11 brodova duge plovidbe i 13 brodova male obalne plovidbe).³⁷³ Na brodovima *Dubrovačke parobrodске plovidbe* bio je zaposlen 621 pomorac (25 zapovjednika, 53 časnika palube, 60 časnika stroja, 12 radio-telegrafista, te 471 ostalih članova posade).³⁷⁴

Tijekom razdoblja krize poduzeće je u flotu uvrstilo još jednu novogradnju, putnički parobrod male obalne plovidbe *Kralj Aleksandar I.*³⁷⁵ koji je za *Dubrovačku parobrodsku*

³⁷⁰ *Durmitor* (ex *Plutarch*), teretni parobrod duge plovidbe, izgrađen 1913. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 129 m, širina 17 m, gaz 7,8 m, 5.613 BRT, 3.588 NRT, 9.400 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.500 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 11 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1932. godinu*, 114-115.

Durmitor je porinut 13. studenoga 1913. godine u brodogradilištu *Russell & Co*, Port Glasgow pod imenom *Plutarch* za naručitelja *Liverpool, Brazil & River Plate S.N. Co. Ltd. - Lamport & Holt Ltd.*, Liverpool. Godine 1931. kupuje ga *Dubrovačka parobrodска plovidba* i preimenuje u *Durmitor*. Do Drugog svjetskog rata plovi u sastavu *Dubrovačke parobrodске plovidbe* (kasnije *Dubrovačke plovidbe*). Tijekom Drugog svjetskog rata u razdoblju neutralnosti Kraljevine Jugoslavije 22. listopada 1940. godine zarobila ga je njemačka pomoćna krstarica (tzv. raider) *Atlantis*. Početkom 1941. godine brod oslobađaju Britanci. Tijekom razdoblja od 4. travnja 1941. do 12. listopada 1946. godine plovi kao *Radwinter* pod britanskom zastavom u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta. Nakon rata vraćen Jugoslaviji i nacionaliziran 1946. godine, a potom pod imenom *Durmitor* dodijeljen *Jugoslavenskoj slobodnoj plovidbi*. Godine 1950. prelazi u flotu *Jugoslavenske linijske plovidbe*, a 1956. godine ulazi u sastav pomorskog poduzeća *Jugoslavenska oceanska plovidba*, Kotor. Godine 1963. prodan u staro željezo i u rujnu iste godine predan u rezalište u Svetome Kaji. *Scottish Built Ships, Plutarch*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=16667&vessel=PLUTARCH, pristup 22. siječnja 2021. i *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 29.

³⁷¹ *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1931., IV.

³⁷² *Šipan*, putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe izgrađen 1931. godine u Njemačkoj. Osnovni podaci o brodu: duljina 45,7 m, širina 8,2 m, 335 BRT, 154 NRT, 125 tona nosivosti. Porivni stroj od 900 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 13,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1934. godinu*, 140-141.

Tijekom Drugog svjetskog rata *Šipan* nakon kapitulacije Italije preuzimaju Nijemci te koriste kao pomoćni ratni brod. Potopljen je 15. svibnja 1944. godine u savezničkom zračnom napadu u uvali Janska kod Slanog. Nakon rata brod je izvađen i obnovljen te je plovio pod imenom *Šipan*. A. MARTINOVIĆ, „Dubrovačka plovidba“ 1880-1946, postanak i razvitak, 236-237.

³⁷³ *Pomorski godišnjak za 1932. godinu*, 79.

³⁷⁴ Gledajući prema bruto tonaži flote *Dubrovačka parobrodска plovidba* bila je drugo po veličini pomorsko poduzeće Kraljevine Jugoslavije dok se prema broju zaposlenih pomoraca nalazila na trećem mjestu. Ibidem 100-103.

³⁷⁵ *Kralj Aleksandar I.*, putnički parobrod male obalne plovidbe izgrađen 1932. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 86 m, širina 12,8 m, 2.460 BRT, 1.139 NRT, 160 tona nosivosti. Porivni stroj od 5.000 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 18,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1934. godinu*, 134-135. *Kralj Aleksandar I.* izgrađen je u brodogradilištu *Lithgows Ltd*, Port Glasgow za *Dubrovačku parobrodsku plovidbu*. Brod je bio izvorno namijenjen održavanju redovnih putničkih linija, međutim povremeno je obavljao i kružna putovanja jer je u kabinama za smještaj putnika imao 202 kreveta. Na kružnim putovanjima Dubrovnik je bio jedna od nezaobilaznih luka ticanja. Uspostavom Nezavisne Države Hrvatske brod mijenja ime u *Zagreb*, ali ga uskoro rekviriraju Talijani i preuređuju u bolnički brod pod novim imenom *Re Alessandro*. Dana 9. rujna 1943. godine kod grčkog otoka Zakintos brod je naišao na minu te je namjerno nasukan da bi se izbjeglo potonuće. Brod je ostao nasukan sve do kraja rata te su nakon rata jugoslavenske vlasti planirale izvršiti

plovidbu izgrađen 1932. godine u Glasgowu. Kao i prethodno nabavljeni parobrod *Šipan* tako je i *Kralj Aleksandar I.* nabavljen u skladu s obvezama koje je *Poduzeće* prihvatilo kod sklapanja ugovora o državnoj subvenciji s Ministarstvom saobraćaja Kraljevine Jugoslavije.³⁷⁶ *Kralj Aleksandar I.* svečano je porinut 26. studenoga 1931. godine³⁷⁷ a krštenje i blagoslov broda upriličeni su u Dubrovniku 30. ožujka 1932. godine. Kum broda bio je general Ječmenić u svojstvu izaslanika jugoslavenskog kralja Aleksandra I. Karađorđevića po kojem je brod dobio ime. Zanimljivo je istaknuti da su blagoslov i krštenje broda zajedno obavili katolički svećenik don Niko Đivanović i pravoslavni svećenik Božidar Mitrović. Domaćin svečanosti bio je Stefi Račić koji je u ime *Dubrovačke parobrodске plovidbe* dočekaо brojne visoke uzvanike. U sklopu svečanosti brod je plovio pokraj Elafitskih otoka posebno pozdravivši otok Šipan kao rodno mjesto Federika Glavića, predsjednika uprave *Poduzeća*.³⁷⁸

Velika gospodarska kriza i dalje je trajala te je poslovanje *Dubrovačke parobrodске plovidbe* bilo otežano. Tako je uprava *Poduzeća* na skupštini održanoj 31. svibnja 1933. godine izvijestila dioničare o nezavidnoj situaciji u poslovanju. U poslovnoj godini 1932. obje su grane pomorskog poslovanja *Poduzeća* (slobodna plovidba i linijska plovidba) unatoč najvećoj štednji zabilježile gubitke jer su vozarine bile još niže nego prethodne godine. Tako je u poslovnoj godini 1932. *Poduzeće* zabilježilo ukupni gubitak od 6.584.655,43 dinara.³⁷⁹ Stanje je dodatno pogoršavala nabava dvije novogradnje (*Šipan* i *Kralj Aleksandar I.*) za što su utrošena znatna financijska sredstva. Međutim, *Kralj Aleksandar I.* izgrađen je u brodogradilištu *Lithgows Ltd.* s kojim je *Dubrovačku parobrodска plovidba* imala vrlo dobru suradnju jer je spomenuto brodogradilište već izgradilo nekoliko brodova za *Poduzeće*. Stoga je plaćanje *Kralja Aleksandra I.* bilo ugovoreno u obročnim isplatama tijekom

spašavanje da bi se brod oteglio u Split na popravak. Međutim, prije nego je planirano spašavanje izvedeno, olupina se uslijed nevremena prepolovila i potonula. N. JERKOVIĆ, *Putnički krstaši u Dubrovniku 1, Brodovi istočne obale Jadrana, Grčke i Italije*, Lučka uprava Dubrovnik, Dubrovnik, 2017, str. 109-111.

³⁷⁶ Prije izgradnje spomenutih brodova, *Dubrovačka parobrodска plovidba* morala je Ministarstvu saobraćaja Kraljevine Jugoslavije dostaviti njihove nacрте. Ministarstvo je nakon uvida u nacрте davalo mišljenje odgovaraju li brodovi svojoj namjeni na subvencioniranim linijama ili su potrebne eventualne preinake te bi se nakon toga izdavalо odobrenje za gradnju. Prilikom gradnje *Šipana* očitovala se i Komanda mornarice Kraljevine Jugoslavije koja je od *Dubrovačke parobrodске plovidbe* zahtijevala ugradnju dodatnog ojačanja na palubi, da bi se kasnije eventualno mogao postaviti brodski top. Tako bi *Šipan* u slučaju rata mogao služiti kao pomoćni ratni brod (potrebno je spomenuti da su *Šipan* tijekom Drugog svjetskog rata Nijemci koristili kao pomoćni ratni brod). SR-AJ, fond 148, MS, kut. 126, korespondencija o gradnji novih parobroda.

³⁷⁷ *Jadranska straža*, Split, br. 1, 1932., 18.

³⁷⁸ Prvi zapovjednik *Kralja Aleksandra I.* bio je kapetan Jendo Čižek. *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1932., 152-154.

³⁷⁹ *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1933., 334.

četverogodišnjeg razdoblja što je donekle ublažilo financijske probleme.³⁸⁰ U tim zbilja teškim godinama za poslovanje kasnila je i isplata državnih subvencija za godine 1930./1931. i 1931./1932., stoga je ukupni iznos za spomenute godine od 11.518.275,36 dinara bio isplaćivan u ratama tijekom razdoblja od 5. srpnja 1932. do 20. rujna 1933. godine.³⁸¹

Posljedice Velike gospodarske krize osjećale su se i 1934. godine, ali je 1935. godine općenitim poboljšanjem svjetske gospodarske situacije kriza počela slabiti. Sukladno tome poboljšale su se i prilike u pomorskom prijevozu. Na redovnoj glavnoj *skupštini Dubrovačke parobrodske plovidbe* održanoj 19. lipnja 1935. godine podnesen je izvještaj o poslovanju i završni račun za 1934. godinu iz kojega je bilo vidljivo da se tržište počelo oporavljati. Ukupni je čisti prihod od poslovanja za 1934. godinu iznosio 9.671.293,90 dinara i kad su se odbila dugovanja od prethodne godine u iznosu 6.678.095,83 dinara ostala je dobit od 2.993.108,07 dinara koja je prenesena na novi račun za 1935. godinu.³⁸²

Dotadni porast vozarina i rastuća potražnja na tržištu broskog prostora u 1936. godini označili su i kraj kriznim vremenima. Pozitivan trend nastavio se i 1937. godine te se poslovanje *Poduzeća* poboljšalo. Tako je tijekom 1936. godine u programu šestodnevni kružnih putovanja po Jadranu (tzv. Šest dana po Dalmaciji) *Dubrovačka parobrodska plovidba* mogla uposliti sva tri luksuzna putnička parobroda iz flote (*Kralj Aleksandar I.*, *Kumanovo*³⁸³ i *Dubrovnik*). Prema spomenutom programu kružnih putovanja od 1. svibnja do 30. rujna polasci su bili iz Venecije (svake nedjelje) ili Sušaka (svake subote), a plovilo se uz istočnu obalu Jadrana sve do Kotora i natrag.³⁸⁴

Koristeći razdoblje konjunktura, uprava *Dubrovačke parobrodske plovidbe* odlučila se za nabavu novih brodova te je 1937. godine s brodogradilištem *Lithgows Ltd.* iz Glasgova³⁸⁵

³⁸⁰ Prema izvještaju uprave *Poduzeća*, brodovi duge plovidbe su u 1932. godini obavili 56 putovanja tijekom kojih su prevalili 360.773 nautičke milje i prevezli 370.000 tona tereta. Iako su gledajući prema broju putovanja i prevezenog tereta rezultati bili slični prošlogodišnjima, vozarine su bile niže. Također, promet putnika u linijskoj plovidbi bio je znatno manji nego prethodne godine. Naime, 1932. godine bilo je prevezeno 111.457 putnika, dok je 1931. godine broj putnika iznosio 155.195, što je značilo pad putničkog prometa od 28,2%. *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1933., 334.

³⁸¹ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 127. Dopis Direkciji pomorskog saobraćaja u Splitu od 15. srpnja 1932. godine.

³⁸² Prema izvještaju uprave *Poduzeće* je 1934. godinu završilo s flotom od 11 brodova duge plovidbe i 14 brodova male obalne plovidbe ukupne bruto tonaže od 52.936 BRT. *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1934., 388-389.

³⁸³ Parobrod *Kumanovo* 1936. godine preuređen je za potrebe kružnih putovanja te je nakon preuređenja imao 114 kreveta za putnike prvog razreda te 56 kreveta za putnike drugog razreda. A. MARTINOVIĆ, „Dubrovačka plovidba“ 1880-1946, postanak i razvitak, 231.

³⁸⁴ Luke ticanja spomenutih kružnih putovanja su bile; Trst, Venecija, Sušak, Split, Hvar, Makarska, Korčula, Dubrovnik, Herceg Novi i Kotor. *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1936., 176.

³⁸⁵ Spomenuto brodogradilište je za *Dubrovačku parobrodsku plovidbu* već bilo izgradilo nekoliko brodova (*Nikola Pašić*, *Sveti Vlaho*, *Princ Andrej*, *Kralj Aleksandar I.*)

ugovorena gradnja novog teretnog parobroda duge plovidbe koji je pod imenom *Dubrovnik*³⁸⁶ porinut 21. prosinca 1937. godine.³⁸⁷ Međutim, ubrzo nakon porinuća *Dubrovnika*, *Poduzeće* je ostalo bez parobroda *Srdj* (*Srdj*).³⁸⁸ Naime, u noći s 28. na 29. prosinca 1937. godine *Srdj* je na putovanju iz Morphou (Cipar) za Antwerpen pod zapovjedništvom kapetana Boža Nardellija plovio rijekom Scheldom. Nadomak Antwerpenu (subočice mjesta Baalhoek), švedski parobrod *Haga* udario je u krmeni dio *Srdja* i nastavio plovidbu. Prilikom udara *Srdj* je teško oštećen te je ubrzo potonuo. Tom prilikom smrtno su stradala dva člana posade.³⁸⁹ Budući da je na mjestu potonuća rijeka relativno plitka i neki su dijelovi broda bili iznad površine, *Dubrovačka parobrodaska plovidba* isprva je namjeravala spasiti brod. Međutim, zbog nesavladivih tehničkih poteškoća, odlučeno je da se spašavanje broda neće poduzimati.³⁹⁰

³⁸⁶ *Dubrovnik*, teretni parobrod duge plovidbe, izgrađen 1938. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 130,8 m, širina 16,9 m, gaz 7,5 m, 5.156 BRT, 3.053 NRT, 9.150 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.950 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 114-115. *Dubrovnik* porinut je 21. prosinca 1937. godine u brodogradilištu *Lithgows Ltd*, Port Glasgow za *Dubrovačku parobrodsku plovidbu* a dovršen je u veljači 1938. godine. Do Drugog svjetskog rata plovio u sastavu *Dubrovačke parobrodске plovidbe* (kasnije *Dubrovačke plovidbe*). Tijekom Drugog svjetskog rata, u razdoblju od 10. studenoga 1941. do 27. studenoga 1945. godine, plovio u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta. Nakon rata vraćen Jugoslaviji i nacionaliziran 1946. godine, a potom dodijeljen *Jugoslavenskoj slobodnoj plovidbi*. Godine 1950. prelazi u flotu *Jugoslavenske linijske plovidbe*, a 1957. godine ulazi u sastav pomorskog poduzeća *Splošna plovidba*. Godine 1969. prodan je stranom brodovlasniku *Cargo Carriage Inc., Mogadiscio - Asia Bulk Carriers Ltd.* i preimenovan u *Sudix* a u rujnu 1970. godine prodan u staro željezo i predan u rezalište u Chittagong (Bangladeš). *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 27. i *Scottish Built Ships, Dubrovnik*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=10957&vessel=DUBROVNIK, pristup 22. siječnja 2021.

³⁸⁷ Kuma broda bila je supruga veleposlanika Kraljevine Jugoslavije u Velikoj Britaniji gospođa Kasidolac, a kao predstavnik *Poduzeća* na porinuću bio je nazočan član uprave Jendo Čížek. *Jadranska straža*, Split, br. 12, 1937., 521-522. i *Jadranska straža*, Split, br. 2, 1938., 84.

³⁸⁸ Više u: Marijan ŽUVIĆ, „Srdj“ je umro na Scheldi, *Atlant bulletin*, 34, Dubrovnik, 2014., 16- 18.

³⁸⁹ *Srdj* je plovio s Cipra za Antwerpen s teretom od 5.700 tona pirita (željezne rude). Vremenske prilike, zbog guste magle i snijega koji su otežavali vidljivost, bile su iznimno nepovoljne za plovidbu. *Srdj* je s ukrcanim pilotom plovio rijekom Scheldom od Vlissingena prema Antwerpenu kada je oko 23:20 švedski parobrod *Haga* ploveći prema Antwerpenu (u istom smjeru kao *Srdj*), udario u krmu *Srdja*. Zbog nastalog oštećenja došlo je do prodora vode u krmeni dio broda te je unatoč naporima posade *Srdj* počeo tonuti. Izdana je zapovijed napuštanja broda nakon čega je brod za približno 15 minuta i potonuo. Spašeni su svi članovi posade osim kuhara Šime Šarića iz Krapnja i ložača Krste Bašića iz Vira koji su u nesreći izgubili život. Kasnije je od zadobivenih ozljeda u bolnici preminuo još jedan član posade (3. časnik palube Džodžo). Zanimljivo je da je švedski parobrod nastavio plovidbu kao da se nije ništa dogodilo, odnosno bez ikakve namjere da pomogne posadi *Srdja*. U tisku se čak tvrdilo da je parobrod *Haga* bio na sidru što je bilo nemoguće jer je *Srdj* udaren s krme. Slučaj *Srdja* sredinom studenoga 1938. godine dospio je i na pomorski sud u Antwerpenu koji je presudio da je zapovjednik švedskog parobroda *Haga* krivac za nesreću te da švedski brodovlasnik mora nadoknaditi prouzročenu štetu. *Jadranska straža*, Split, br. 2, 1938., 82. i *Jadranska straža*, Split, br. 12, 1938., 536-537.

³⁹⁰ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 2, 1938., 3.

Početak 1938. godine u flotu *Poduzeća* uvrštena je novogradnja *Dubrovnik*³⁹¹, preuzeta u Glasgowu 17. veljače 1938. godine.³⁹² Krštenje *Dubrovnika* održano je 9. ožujka 1938. godine u Dubrovniku. Nakon krštenja uslijedio je svečani domjenak upriličen na putničkom parobrodu *Kralj Aleksandar I.* na kojem je u ime *Poduzeća* nazočno pozdravio član uprave Stijepo Knežević. Svečanosti je nazočio i predsjednik uprave *Poduzeća* (tada devedesetogodišnjak) Federiko Glavić koji je 1937. godine za svoj doprinos pomorstvu Kraljevine Jugoslavije odlikovan Ordenom Svetog Save I. reda.³⁹³ Nakon svečanosti *Dubrovnik* je isplovio iz gruške luke za Veneciju.³⁹⁴

Nedugo nakon opisane svečanosti povodom blagoslova najnovijeg broda u floti *Poduzeća*, 22. travnja 1938. godine održana je i glavna godišnja skupština dioničara *Dubrovačke parobrodске plovidbe*. Na skupštini je, osim podnošenja izvještaja o poslovanju za poslovnu 1937. godinu, odlučeno da će *Dubrovačka parobrodска plovidba* promijeniti ime u *Dubrovačka plovidba*.³⁹⁵ Poslovni rezultati bili su dobri, *Poduzeće* je ostvarilo dobit od 17.519.823,14 dinara, stoga je odlučeno da se za poslovnu 1937. godinu na ime dividende podijeli 11.610.000 dinara. Dividenda je iznosila 45 dinara po dionici, odnosno 36% od nominalne vrijednosti dionice.³⁹⁶

Tijekom 1938. godine parobrod male obalne plovidbe *Dubrovnik* (ex *Lovrjenac*) je preuređen i dobio je novo ime *Dedinje*. Uslijed opsežne rekonstrukcije koja je uključivala

³⁹¹ Potrebno je spomenuti da se u floti *Poduzeća* već nalazio brod po imenu *Dubrovnik* (ex *Lovrjenac*). Stoga je postojeći *Dubrovnik* preimenovan u *Dedinje* da bi prestižno ime *Dubrovnik* mogao ponijeti najnoviji, a ujedno i najsuvremeniji brod u floti.

³⁹² Brod je u ime *Dubrovačke parobrodске plovidbe* preuzeo član poslovnog ravnateljstva Jendo Čížek. Nakon što se ukrcala posada, brod je pod zapovjedništvom kapetana Jaka Brbore, krenuo na probnu vožnju te zatim isplovio za Rotterdam da bi ukrao teret za Veneciju. *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1938. str. 126.

³⁹³ *Jadranska straža*, Split, br. 11, 1937., 473.

³⁹⁴ Uz nazočnost brojnih visokih uzvanika brod je blagoslovio gruški župnik Đuro Krečak. Tom prilikom kumovi broda bili su predsjednik Saveza pomorskih brodovlasnika Stijepo Knežević i Paulina Miličević. *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1938., 172. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 2, 1938., 3.

³⁹⁵ Izbacivanje termina „parobrodска“ iz imena *Poduzeća* prema nekim je tumačenjima označeno kao orijentacija na nove tehnologije u pomorskom prijevozu, primjerice nabavu motornih brodova umjesto parobroda.

³⁹⁶ *Poduzeće* je uz dividende isplatilo i nagradu za rad Upravnom odboru koja je iznosila 437.995,58 dinara. Dividende su bile isplaćivane u poslovnicama *Dubrovačke trgovačke banke* i *Srpske banke u Zagrebu*. Prema izvještaju, financijski rezultati male obalne plovidbe bili su loši, a uz to je i završetkom poslovne godine istekao dugoročni ugovor o subvenciji linija male obalne plovidbe sklopljen s Ministarstvom saobraćaja. Pritom nije potpisan novi dugoročni ugovor, već je ugovorena subvencija za 1938. godinu dok se ne postigne novi (dugoročni) dogovor o subvenciji. Uprava je ostala u istom sastavu: Federiko Glavić (predsjednik), Jendo Čížek, Tomo Glavić, Stijepo Knežević, Lazar Lađević, Ivo Papi i Josip Lovrić. Nadzorni odbor također je ostao u istom sastavu kao i prethodne poslovne godine, a bio je sastavljen od sljedećih članova: Pasko Kolić, Pavo Matijević i Pero Perić čiji su zamjenici bili: Gašo Daleore i Josip Ucović. *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1938., 213-214.

razne promjene na brodskoj konstrukciji promijenjene su i neke karakteristike broda.³⁹⁷ Najznačajnije promjene izvršene su na brodskom nadgrađu uslijed povećanja kapaciteta putnika.³⁹⁸ Ujedno je nabavljen i brod male obalne plovidbe *Polače*.³⁹⁹

U lipnju iste godine dogodio se i jedan tragičan događaj tijekom kojeg su život izgubila dva pomorca *Dubrovačke plovidbe*. Naime, na parobrodu *Princ Andrej* tijekom putovanja iz Rio de Janeira za Kubu izbila je nepoznata epidemija te je brod zatražio liječničku pomoć. Pomoć je pružio američki parobrod *Delsud*, nakon čega je *Princ Andrej* skrenuo u luku Paramaribo (Nizozemska Gvajana - današnji Surinam) da bi se oboljelima pružila odgovarajuća medicinska skrb.⁴⁰⁰

Godine 1938. *Dubrovačka plovidba* obilježila je dva značajna jubileja: 30 godina od pretvorbe *Poduzeća* u dioničko društvo i 30 godina rada Federika Glavića na mjestu predsjednika uprave *Poduzeća*. Međutim, iako je Velika gospodarska kriza uspješno prevladana, te su 1937. godine vozarine bile razmjerno visoke. Godine 1938. ponovo dolazi do stanovitog pada vozarina te uvjeti poslovanja za *Dubrovačku plovidbu* nisu bili najpovoljniji. Skori početak Drugog svjetskog rata u rujnu 1939. godine *Poduzeću* je

³⁹⁷ Nakon izvršene rekonstrukcije osnovni podatci za parobrod *Dedinje* bili su sljedeći: duljina 63,7 m, širina 8,9 m, gaz 5 m, 996 BRT, 598 NRT, 200 tona nosivosti, Porivni stroj snage 1.440 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 14 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 132-133.

³⁹⁸ Parobrod *Dedinje* (ex *Dubrovnik*, ex *Lovrjenac*) prošao je opsežan program modernizacije tijekom kojega su sve kabine prvog i drugog razreda kao i skladište za teret rekonstruirani te su izgrađene potpuno nove kabine za putnike. Također, proširena je postojeća i izgrađena još jedna blagovaonica kao i novi bar, brijačnica i brodski ured. Nanovo je izgrađen i zapovjednički most, nadgrađe je produženo prema pramcu a jarboli i dimnjak su rekonstruirani nakon čega je brod poprimio sasvim drugačiji izgled. Izgrađene su i dodatne luksuzne kabine a u svim brodskim prostorijama sprovedena je tekuća voda. Obnovljen je uređaj za grijanje i pojačana ventilacija, a ugrađen je novi (snažniji) generator za električnu energiju koji je omogućio i poboljšanje rasvjete. Također je bio izvršen i generalni remont brodskih strojeva. *Mornarički glasnik*, Zemun, br. 4, 1938., 576.

³⁹⁹ *Polače*, brod male obalne plovidbe izgrađen 1936. godine u Korčuli, 12 BRT, 8 NRT. A. MARTINOVIĆ, „Dubrovačka plovidba“ 1880-1946, postanak i razvitak, 232.

Brod *Polače* bio je namijenjen lokalnom pomorskom prijevozu. Tijekom Drugog svjetskog rata zaplijenili su ga Talijani nakon čega je uništen. A. CVJETKOVIĆ, *Dubrovački brodovlasnik Federiko Glavić*, 193 i 195.

⁴⁰⁰ *Princ Andrej* isplovio je 28. svibnja 1938. godine iz Rio de Janeira za Kubu. Dana 7. lipnja 1938. godine, tijekom plovidbe Atlantskim oceanom, zapovjednik broda kapetan Ivo Hofman kontaktirao je američki parobrod *Delsud* (u vlasništvu *Mississippi Shipping Co.*) koji je u tom trenutku bio udaljen približno 90 nautičkih milja te zatražio liječničku pomoć. Zapovjednik američkog broda kapetan Christopher Olsen promijenio je smjer plovidbe te stigao u pomoć dubrovačkom brodu. Američki liječnik Daniel Kinsley ukrao se na *Princa Andreja* i pregledao oboljele. Ustanovljeno je da su četiri člana posade oboljela, dok je jedan preminuli član posade bio izdvojen u posebnoj kabini. Dva dana prije dolaska liječnika preminuo je još jedan član posade te je njegovo tijelo spušteno u more. Prema nalazu liječnika oboljeli članovi posade bolovali su od „influence sa znakovima pneumonije“ i bili su u vrlo teškom stanju. Nakon pregleda posade liječnik je pregledao brodske prostorije kao i zalihe hrane i vode. Budući da nije pronađen izvor zaraze, sumnjalo se da je do zaraze došlo prilikom boravka broda u Rio de Janeiru. Brod je dezinficiran, a liječnik je ostao uz bolesne članove posade čije se stanje kasnije popravilo. Nakon dva dana plovidbe *Princ Andrej* uplovio je u luku Paramaribo (Nizozemska Gvajana - današnji Surinam) da bi se oboljelima pružila odgovarajuća medicinska skrb. *Princ Andrej* je naposljetku 22. lipnja 1938. godine stigao na odredište (Lazaro Cardenas na Kubi). *Jadranska straža*, Split, br. 10, 1938., 447. ; *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 24, 1938., 4. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 26, 1938., str. 4.

uzrokovao mnoge probleme u poslovanju jer se drastično smanjio promet putnika i turista na jadranskoj obali. Ujedno su teretni brodovi koji su bili angažirani u slobodnoj plovidbi često plovili u područjima ratnih operacija što je predstavljalo velik rizik unatoč činjenici da je Kraljevina Jugoslavija sve do 1941. godine bila neutralna.⁴⁰¹

Tijekom poslovne 1939. godine *Dubrovačka plovidba* zabilježila je znatan gubitak u poslovnom segmentu male obalne plovidbe, odnosno u prijevozu putnika. Naime zbog ratnih prilika broj putnika i turista bio je znatno manji nego prethodnih godina. Međutim, u segmentu prijevoza tereta u slobodnoj plovidbi *Poduzeće* je ostvarilo dobre poslovne rezultate što je donekle kompenziralo gubitke putničkog prijevoza. Tako je čista dobit za 1939. godinu iznosila 18.601.685,73 dinara, stoga je odlučeno da će se dioničarima na ime dividende isplatiti iznos od 10.320.000 dinara.⁴⁰² Dividenda za 1939. godinu iznosila je 40 dinara po dionici, odnosno 32% nominalne vrijednosti dionice. Također, potpisan je ugovor o godišnjoj subvenciji prema kojem je Ministarstvo saobraćaja za 1940. godinu trebalo isplatiti *Dubrovačkoj plovidbi* 12.000.000 dinara.⁴⁰³

Nedugo pred početak Drugog svjetskog rata prodan je teretni parobrod male obalne plovidbe (maona) *Jakljan*. Obalni remorker *Lopud* preimenovan je u *Orsan*, a putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe *Mljet* preimenovan je u *Lapad*. Početkom Drugog svjetskog rata u floti *Dubrovačke plovidbe* nalazila su se 24 broda s ukupno 51.914 BRT (Tablica 8.).⁴⁰⁴ Na brodovima *Dubrovačke plovidbe* bilo je zaposleno 640 pomoraca.⁴⁰⁵

⁴⁰¹ Tako je na parobrodu *Princ Andrej* zbog straha od mogućih opasnosti izazvanih ratom došlo do nemira među posadom, te je 11 pomoraca „svojim zahtjevima i postupcima izazvalo gotovo revolt“. Spomenuti pomorci potom su bili iskrčani s broda i po povratku u domovinu kažnjeni s 500 dinara. Brod je zbog toga na povratku iz Indije morao nepredviđeno skrenuti u Dubrovnik da bi iskrcao nezadovoljnike. *Jadranska straža*, Split, br. 12, 1939., 523.

⁴⁰² *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1940., 215.

⁴⁰³ Dana 20. ožujka 1940. godine održana je redovita godišnja skupština *Poduzeća* na kojoj su izabrani novi Upravni i Nadzorni odbor. Nova uprava bila je u sastavu: Federiko Glavić, Jendo Čížek, Tomo Glavić, Stijepo Knežević, Lazar Lađević, Josip Lovrić i Ivo Papi, dok je Nadzorni odbor bio u sastavu: Pasko Kolić, Pavo Matijević i Pero Perić. Ibidem, 215.

⁴⁰⁴ Bruto tonaža flote *Dubrovačke parobrodске plovidbe* tijekom razdoblja od 1924. do 1939. godine uvećana je za 70,48%

⁴⁰⁵ Od toga je bilo 24 zapovjednika, 34 časnika palube, 48 časnika stroja, 11 radio-telegrafista te 523 ostalih članova posade. *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 101.

Redni broj	Ime broda	BRT
1.	<i>Bosanka</i>	3.456
2.	<i>Cavtat</i>	115
3.	<i>Dedinje</i>	1.036
4.	<i>Dubac</i>	2.819
5.	<i>Dubravka</i>	3.798
6.	<i>Dubrovnik</i>	5.156
7.	<i>Durmitor</i>	5.623
8.	<i>Federiko Glavić</i>	5.283
9.	<i>Korčula</i>	108
10.	<i>Kralj Aleksandar I.</i>	2.463
11.	<i>Kumanovo</i>	1.409
12.	<i>Kupari</i>	108
13.	<i>Lapad</i>	206
14.	<i>Nikola Pašić</i>	4.752
15.	<i>Olipa</i>	26
16.	<i>Orsan</i>	28
17.	<i>Pelješac</i>	123
18.	<i>Petka</i>	547
19.	<i>Polače</i>	12
20.	<i>Princ Andrej</i>	5.041
21.	<i>Srebreno</i>	3.304
22.	<i>Ston</i>	201
23.	<i>Sveti Vlaho</i>	5.965
24.	<i>Šipan</i>	335
	Ukupno BRT	51.914

Tablica 8. Brodovi *Dubrovačke plovidbe*, stanje krajem 1939. godine

Izradio autor prema: *Dubrovačka plovidba postanak i razvitak*, Dubrovnik, Štamparija Jadran, 1940., 31.

Iako je poslovanje u ratnim uvjetima pomorskim poduzećima jamčilo velike zarade, rizici takvog poslovanja bili su veliki. Budući da su brodovi *Dubrovačke plovidbe* koji su poslovali u segmentu slobodne plovidbe plovili svim svjetskim morima, bilo je realno očekivati da će ih zahvatiti ratna zbivanja. Jedan od takvih primjera bio je „nestanak“ parobroda *Durmitor* koji je 10. srpnja 1940. godine isplovio s teretom soli iz španjolske luke Torrevieja za Japan rutom oko Rta dobre nade. Zadnje vijesti o brodu bile su da je dopunio

zalihe ugljena u luci Lourenço Marques (današnji Maputo u Mozambiku) iz koje je isplovio 26. rujna 1940. za Bataviju (danas Jakarta u Indoneziji). Budući da ni dva mjeseca nakon isplovljenja nije bilo vijesti o brodu, *Dubrovačka plovidba* je od Ministarstva saobraćaja zatražila pomoć da se diplomatskim putem dozna sudbina *Durmitora* i njegove posade.⁴⁰⁶ Nedoumice oko *Durmitora* i njegove posade okončane su tek 5. ožujka kada je *Dubrovačka plovidba* zaprimila brzojav da se *Durmitor* nalazi u luci Kismayo (Somalija).⁴⁰⁷ Naime, *Durmitor* je 22. listopada 1940. godine, na svega dan plovidbe od Batavije, zarobila njemačka pomoćna krstarica (tzv. raider) *Atlantis*. Brod je zarobljen unatoč tomu što je Kraljevina Jugoslavija bila neutralna, a na njega su s njemačkog broda prekrani ratni zarobljenici odnosno posade brodova koje je *Atlantis* do tada potopio. *Durmitor* je upućen u Talijansku Somaliju gdje je stigao nakon više od mjesec dana plovidbe te su posada broda i zarobljenici smješteni u logor. Međutim, uskoro su britanske postrojbe zauzele južne dijelove Somalije te su brod i njegova posada oslobođeni.⁴⁰⁸

Prvi brod Dubrovačke plovidbe izgubljen tijekom Drugog svjetskog rata bio je parobrod *Srebreno*, međutim on nije izgubljen uslijed borbenih djelovanja. Parobrod *Srebreno* je 16. prosinca 1940. godine isplovio u balastu iz Dubrovnika prema Turskoj gdje je trebao ukrcati teret drva za američku luku Philadelphia.⁴⁰⁹ Ubrzo nakon isplovljenja, uslijed loše vidljivosti, brod se nasukao na greben Kamenik južno od zaljeva Trašte⁴¹⁰ (Slika 11.). Cjelokupna je posada spašena, ali je brod izgubljen.⁴¹¹

⁴⁰⁶ Na *Durmitoru* se nalazilo 36 članova posade (zapovjednik broda bio je kapetan Ivo Bego). SR-AJ, fond 148, MS, kut. 123. dopis Ministarstvu saobraćaja Kraljevine Jugoslavije od 22. studenoga 1940. godine.

⁴⁰⁷ Prije nego je došla službena vijest o statusu broda, *Dubrovačka plovidba* je preko obitelji nekolicine članova posade primila razne vijesti o sudbini broda, međutim one su bile nedovoljne da bi se sa sigurnošću utvrdila sudbina *Durmitora* i njegove posade. SR-AJ, fond 148, MS, kut. 123, korespondencija vezana za nestanak parobroda *Durmitor*.

⁴⁰⁸ Put prema Somaliji bio je dug i iscrpljujući jer su zalihe pogonskog goriva i hrane bile na izmaku. Tako se plovilo čak i pomoću improviziranih jedara da bi se štedio ugljen. Zarobljenici (njih 276) bili su smješteni u brodska skladišta u kojima se već nalazio teret soli. Boro KAMIĆ, *Odisejada parobroda „Durmitor“*, *Naše more*, 1, Dubrovnik, 1954, 95-96. i Anica KISIĆ, *Preživjeli brodovi Dubrovačke plovidbe veterani Drugog svjetskog rata*. *Atlant bulletin*, 16, Dubrovnik, 2005., 25-27, 26.

⁴⁰⁹ Izvori navode različite podatke vezane za točan datum isplovljenja kao i za odredište i teret parobroda *Srebreno*. Spomenuti podatak preuzet je iz članka autora Vladimira Isaića objavljenog u časopisu *Naše more*. Autor u članku između ostalog detaljno opisuje napore koji su uloženi u pokušaj spašavanja parobroda *Srebreno*. Tako su u spašavanju sudjelovali brodovi Kraljevske Jugoslavenske ratne mornarice *Spasilac* i *Jaki*, te podmornica *Hrabri*. Vladimir ISAIĆ, *Uz obljetnicu brodoloma p/b Srebreno*, *Drama nasukanog broda*, *Naše more*, 5-6, Dubrovnik, 2002., 228-231.

⁴¹⁰ Nasukavanje je pripisivano slaboj vidljivosti, međutim postoji teorija da je zapovjednik namjerno nasukao brod radi izbjegavanja plovidbe u području ratnih opasnosti jer je Drugi svjetski rat već bio u punom zamahu. Dragan GAČEVIĆ, *Podmorje Crne Gore*, Matica crnogorska, Herceg Novi, 2012., 120.

⁴¹¹ Uprava poduzeća namjeravala je spasiti brod te je u svrhu izvida situacije upućen član uprave Jendo Čížek. Ipak, uslijed nevremena 7. siječnja 1941. godine, brod se prelomio te je krmeni dio potonuo. Spašavanje je tako

Unatoč svim neprilikama *Dubrovačka plovidba* poslovnu je godinu 1940. završila s dobiti od 77.734.576,65 dinara⁴¹² te je predloženo da se dioničarima na ime dividende podijeli 18.060.000 dinara, odnosno 70 dinara dividende za svaku dionicu.⁴¹³ Za iznimne poslovne rezultate predloženo je i da se Upravni odbor nagradi iznosom od 1.943.364 dinara. Mišljenje uprave *Poduzeća* bilo je da zbog nestabilnih poslovnih prilika u pomorstvu treba započeti s investicijama u hotelijerstvo, koje je donekle povezano s pomorskim prijevozom putnika.⁴¹⁴ Naime, 1940. godine *Dubrovačka plovidba* kupila je hotel *Milinov* koji se nalazio u samom centru Zagreba i preimenovala ga u *Dubrovnik*.⁴¹⁵ Nedugo nakon kupnje hotela *Dubrovnik* uprava *Dubrovačke plovidbe* (u kolovozu 1940. godine) donosi odluku o početku gradnje nove upravne zgrade na Batali. Međutim, završetak izgradnje spriječen je izbijanjem Drugog svjetskog rata na području Jugoslavije.⁴¹⁶

Početak 1941. godine preminuo je Federiko Glavić dugogodišnji predsjednik *Poduzeća* i jedan od najzaslužnijih za njegovo uspješno poslovanje.⁴¹⁷ Federiko Glavić bio je i jedna od nekoliko osoba koje su obilježile dubrovačko pomorstvo ne samo tijekom međuratnog razdoblja već i tijekom razdoblja od prije Prvog svjetskog rata, dok se *Dubrovnik* još nalazio u sastavu Austro-Ugarske Monarhije. Nakon smrti Federika Glavića, generalni direktor *Dubrovačke plovidbe* postaje Federikov nećak (a ujedno i nasljednik) Tomo Glavić. Nedugo nakon smrti Federika Glavića, 30. siječnja 1941. godine, održana je i posljednja redovna skupština *Dubrovačke plovidbe* prije početka Drugog svjetskog rata na području

postalo neizvedivo, stoga je brod napušten i proglašen potpunim gubitkom. *Jadranska straža*, Split, br. 2, 1941., 72. ; *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 1, 1941., 4. i *Mornarički glasnik*, Zemun, br. 6, 1940., 647.

⁴¹² Uspoređujući s dobiti iz 1939. godine koja je iznosila 18.601.685,73 dinara, dobit je u poslovnoj godini 1940. bila veća za 417,89%.

⁴¹³ Budući da je svaka dionica imala nominalnu vrijednost od 125 dinara to je značilo da je dividenda iznosila 56% nominalne vrijednosti dionice. Tako je samo od dividende Tomo Glavić (nasljednik Federika Glavića), kao najveći pojedinačni dioničar i vlasnik 82.035 dionica (31,8% ukupnog broja dionica *Dubrovačke plovidbe*), ostvario 5.742.450 dinara prihoda. HR-DADU, fond 821, *Javni bilježnik Melko Stanković* (dalje JBMS), kut. 20, Spisak akcionara *Dubrovačke plovidbe* a.d. prisutnih na redovnoj godišnjoj skupštini *Dubrovačke plovidbe* a.d. održanoj 10.IV.1941.

⁴¹⁴ Uprava je nastojala zadržati najveći dio dobiti u *Poduzeću* na način da se glavnica poveća s 32.000.000 dinara na 64.000.000 dinara izdavanjem 258.000 novih dionica. Spomenute dionice bile bi podijeljene postojećim vlasnicima na način da bi vlasnici dobili po jednu dionicu iz nove emisije za svaku dionicu koju već imaju u vlasništvu. *Dubrovačka plovidba a.d. – Dubrovnik, Izvještaj i zaključni računi za poslovnu godinu 1940*, Dubrovnik, 1941., b.o.s.

⁴¹⁵ *Dubrovačka plovidba postanak i razvitak*, 24. Spomenuti hotel još i danas posluje pod istim imenom.

⁴¹⁶ Gradnja spomenute zgrade planirana je još 1924. godine, ali je započeta tek 1940. godine. Zgrada je u Drugom svjetskom ratu oštećena tijekom zračnih napada (Riječ je o stambeno-poslovnoj zgradi na tri kata koja postoji još i danas). A. CVJETKOVIĆ, *Dubrovački brodovlasnik Federiko Glavić*, 196-197.

⁴¹⁷ Federiko Glavić preminuo je u 94. godini života u srijedu 22. siječnja 1941. godine oko 10 sati u obiteljskoj kući na Pilama (vila Dubravka). Iako je imao manjih zdravstvenih tegoba, sve do kraja života bio je aktivan na poslovnom planu sudjelujući u radu *Dubrovačke plovidbe*. Ibidem, 201.

Jugoslavije.⁴¹⁸ Zbog određenih nepravilnosti prilikom saziva, skupština je kasnije poništena i sazvana je nova za 10. travnja 1941. godine.⁴¹⁹

Iako su svi prethodno opisani događaji imali negativan utjecaj na poslovanje *Dubrovačke plovidbe*, prave poteškoće započinju napadom sila Osovine na Kraljevinu Jugoslaviju. Propašću Kraljevine Jugoslavije u Travanjskom ratu pomorska poduzeća su kao i pojedini brodovi s posadama bili prepušteni sami sebi. Većina brodova duge plovidbe iz flote *Dubrovačke plovidbe* tijekom rata bila je u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta pomažući Savezničke ratne napore, s time da su neki od brodova bili preimenovani te su plovili pod britanskom zastavom.⁴²⁰ Nakon kapitulacije Kraljevine Jugoslavije talijansko Ministarstvo trgovačke mornarice u *Dubrovačku plovidbu* postavilo je Umberta Amadea u svojstvu tzv. izvanrednog komesara koji je rukovodio poslovanjem *Poduzeća* prema talijanskim potrebama.⁴²¹ Nakon završetka Drugog svjetskog rata preživjeli brodovi vraćeni su Jugoslaviji, nacionalizirani su, te je tako završilo i pomorsko poslovanje *Dubrovačke plovidbe*.

Dubrovačka parobrodaska plovidba pomorsko je poduzeće koje je možda i ponajviše obilježilo dubrovačko parobrodarstvo jer se njegovo poslovanje proteže kroz dva stoljeća (19. i 20.). Djelovanje *Dubrovačke parobrodске plovidbe* obuhvatilo je i razdoblja velikih promjena u pomorskoj tehnologiji. Naime, poslovanje *Poduzeća* započelo je tijekom tranzicije pomorstva s jedrenjaka na parobrode kada je *Poduzeće* spremno prihvatilo nove tehnologije u vidu parobroda. Tijekom prve polovice 20. stoljeća došlo je i do druge velike promjene u pomorstvu kada su brodovi na motorni pogon počeli zamjenjivati parobrode.

⁴¹⁸ Na skupštini su između ostaloga izglasani i prijedlozi uprave *Poduzeća* o povišenju glavnice za 32.250.000 dinara, kao i isplata dividende u iznosu od 80 dinara po dionici, međutim to nikada nije provedeno u djelo jer je skupština poništena. Više u: HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 20, Zap. Br. 1762, Zapisnik redovne glavne skupštine *Dubrovačke plovidbe* od 30. siječnja 1941. godine.

⁴¹⁹ Skupština od 10. travnja 1941. godine održana je u ratnim uvjetima i bila je prekinuta zbog zračnog napada, a zatim nastavljena 11. travnja 1941. godine. Skupština je protekla u atmosferi tjeskobe izazvane ratnim zbivanjima te općeg nepovjerenja dijela dioničara prema izvještaju uprave kao i prema budućem razvoju situacije. Više u: HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 20, Zap. Br. 1815, Zapisnik redovne glavne skupštine *Dubrovačke plovidbe* od 10. travnja 1941. godine.

⁴²⁰ Tijekom Drugog svjetskog rata u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta nalazilo se osam od deset parobroda duge plovidbe koliko ih je *Poduzeće* posjedovalo početkom rata. To su bili brodovi: *Bosanka*, *Dubravka*, *Dubrovnik*, *Princ Andrej*, *Sveti Vlaho*, *Nikola Pašić* (preimenovan u *Radcombe*), *Federiko Glavić* (preimenovan u *Radport*) i *Durmitor* (preimenovan u *Radwinter*). Svi navedeni brodovi preživjeli su rat i vraćeni su Jugoslaviji nakon čega su nacionalizirani. Ostala dva broda duge plovidbe koji nisu bili u britanskom najmu bili su *Srebreno* (nasukan krajem 1940. i napušten početkom 1941. godine) i *Dubac* (zaplijenjen od Talijana 1941. godine).

⁴²¹ Prioritet talijanskih vlasti bila je uspostava redovnog pomorskog putničkog prometa na istočnoj obali Jadrana, što je djelomično služilo za prijevoz talijanskih postrojbi. Taj pomorski promet obavljao se prema odredbama „izvanrednog komesara“. A. MARTINOVIĆ, „*Dubrovačka plovidba*“ 1880-1946, postanak i razvitak, 232.

Odgovor *Dubrovačke parobrodске plovидbe* na nove tehnologije isprva je bio simboličan - izbacivanje termina „parobrodarska“ iz imena. Međutim, daljnji razvoj *Poduzeća* i njegove investicije u druge gospodarske djelatnosti zaustavljeni su Drugim svjetskim ratom, a tijekom poraća *Poduzeće* je nacionalizirano te je prestalo postojati. Na taj su način vlasti socijalističke Jugoslavije uskratile Dubrovniku jednu od najvažnijih gospodarskih komponenti i ostavile pomorski Dubrovnik bez brodova duge plovидbe.⁴²²

5.2. Slobodna plovидba Ivo Račić i drugovi (Atlantska plovидba Ivo Račić)

Pomorsko poduzeće *Slobodna plovидba Ivo Račić i drugovi* započinje s poslovanjem 1908. godine. Naime, te godine zbog nesuglasica unutar dubrovačkog pomorskog poduzeća *Unione*⁴²³ iz njega istupa Ivo Račić⁴²⁴ zajedno s još nekoliko karatista. Budući da su Ivo Račić i spomenuti karatisti imali većinu udjela u tri parobroda *Dan*⁴²⁵, *Epidauro*⁴²⁶ i *Orijen*⁴²⁷, ti su

⁴²² Tek je 1955. godine u Dubrovniku osnovano pomorsko poduzeće *Atlantska plovидba* koj je u svom sastavu imala teretne brodove duge plovидbe. *Atlantska Plovидba* je u Republici Hrvatskoj kao *Atlantska plovидba d.d.* nastavila dubrovačku pomorsku tradiciju sve do današnjih dana te se smatra sljednikom *Dubrovačke plovидbe* odnosno *Dubrovačke parobrodске plovидbe*. više u :Špiro SAVIN, Kako je nastala Atlantska plovидba, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1980., 24-28.

⁴²³ Pomorsko poduzeće *Unione* se 1918. godine fuzioniralo s pomorskim poduzećem *Napried* u *Dubrovačku parobrodsku plovидbu*.

⁴²⁴ Ivo Račić, hrvatski brodovlasnik, pomorac i dobrotvor bio je jedna od najznačajnijih ličnosti dubrovačkog pomorstva. Zajedno s bratom Ilijom bavio se isprva trgovinom, kupujući i prodajući raznu trgovačku robu. Najviše su trgovali s Hercegovinom (tada u sklopu Osmanskog Carstva) te su proširili trgovinu i na primorske krajeve. U svrhu prijevoza robe unajmljuju manji jedrenjak da bi s vremenom kupili vlastiti jedrenjak. Zараđeni novac Ivo Račić investirao je u kupnju brodova te je ujedno započeo i pomorsku karijeru ukrcavši se na brod kao mornar, napredujući sve do kapetana duge plovидbe. Na vrijeme je shvatio značaj tranzicije u pomorstvu, odnosno značaj razvoja parobrodarstva te je umjesto u kupnju jedrenjaka investirao u kupnju parobroda. Krajem 19. i početkom 20. stoljeća nabavlja parobrode *Cavtat*, *Ston* i *Gruž* koji održavaju lokalne linije na dubrovačkom području. Bio je i jedan od inicijatora kupnje prvog dubrovačkog parobroda duge plovидbe *Oskar*. Zalagao se i za osnivanje dubrovačkog pomorskog poduzeća koje će posjedovati parobrode duge plovидbe te postaje glavni predstavnik pomorskog poduzeća *Unione* koje do 1907. godine u svom vlasništvu ima sedam teretnih parobroda. Godine 1908. Ivo Račić zajedno s nekoliko suradnika istupa iz pomorskog poduzeća *Unione* te s brodovima *Epidauro*, *Orjen* i *Dan* osniva vlastito pomorsko poduzeće *Slobodna plovидba Ivo Račić i drugovi* (kasnije *Atlantska plovидba Ivo Račić*). Do Prvog svjetskog rata poduzeće Ivo Račića u svom vlasništvu ima deset teretnih parobroda duge plovидbe. Ivo Račić preminuo je u Zagrebu 1918. godine te je oporučno ostavio znatan dio imetka namijenjen osnivanju dobrotvorne zaklade za unaprjeđenje dubrovačkog pomorskog školstva (danas Zaklada pomorsko-trgovačke akademije Ivo Račić). Pokopan je u obiteljskom mauzoleju u Cavtatu izgrađenom prema arhitektonskome predlošku Ivana Meštrovića. Prema: Rudimir ROTER, Ivo Račić pomorac i dobrotvor, u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 109-116.

⁴²⁵ *Dan*, teretni parobrod duge plovидbe izgrađen 1907. godine u brodogradilištu *John Readhead & Sons*, South Shields (Velika Britanija). Osnovni podaci o brodu: duljina 106,8 m, širina 15 m, 4.283 BRT, 2.759 NRT, porivni stroj snage 326 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1908, to the 30th June, 1909, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1908., b.o.s.

parobrodi izdvojeni iz pomorskog poduzeća *Unione* i predani na upravljanje Ivu Račiću i s njime povezanim karatistima.⁴²⁸ Poslovanjem novoosnovanog poduzeća isprva se upravljalo iz Dubrovnika, ali već od 1909. godine sjedište postaje Trst, koji je u razdoblju Austro-Ugarske Monarhije bio središte pomorstva istočne obale Jadrana. Iako je poslovanje premješteno u Trst, Dubrovnik je i dalje ostao luka upisa za brodove Iva Račića, a kadrovska politika *Poduzeća* bila je određena na način da što veći broj članova posade bude iz Dubrovnika i okolice.⁴²⁹

Poduzeće je službeno osnovano početkom 1910. godine pod imenom *Slobodna plovidba Ivo Račić i drugovi* (tal. *Navigazione libera Giorgio Racich e consorti*) sa sjedištem u Trstu. Zahvaljujući poduzetnom duhu, poslovnim poznanstvima, i ugledu u poslovnim krugovima, Ivo Račić je u kratkom roku pribavio dovoljno kapitala za nabavu novih parobroda. Tijekom prve godine poslovanja nabavljeno je pet parobroda (*Iskra*,⁴³⁰ *Istina*,⁴³¹

Dan je porinut 30. travnja 1907. godine, a dovršen u lipnju iste godine. Nakon osamostaljenja Iva Račića parobrod *Dan* ulazi u sastav flote *Slobodne plovidbe Ivo Račić*. Tijekom Prvog svjetskog rata brod su 23. svibnja 1915. godine u Genovi zarobili Talijani i preimenovali u *Gerolamo Ulloa*. Nakon rata vraćen je *Atlantskoj plovidbi Ivo Račić*, a 1925. godine preimenovan u *Ivo Račić*. Tijekom Drugog svjetskog rata prodan britanskom brodaru *Crest Shipping Co Ltd*, London i preimenovan u *Yewcrest*. Dana 25. kolovoza 1940. godine na Sjevernom Atlantiku potopila ga je njemačka podmornica U-37. *Tyne Built Ships, Dan*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/D-Ships/dan1907.html>, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Yewcrest* <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?14973>, pristup 6. siječnja 2021.

⁴²⁶ *Epidauro* (ex *Hartington*), teretni parobrod duge plovidbe (prvi od dva broda u floti *Poduzeća* pod imenom *Epidauro*). Izgrađen je 1883. godine u brodogradilištu *Palmers' Shipbuilding & Iron Co Ltd.*, Yarrow (Velika Britanija). Osnovni podaci o brodu: duljina 85,6 m, širina 11,3 m, 2.095 BRT, 1.214 NRT, porivni stroj snage 209 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1908, to the 30th June, 1909, Volume I.-Steamers*, b.o.s.

Epidauro je porinut 29. prosinca 1883. godine pod imenom *Idas* a naručitelj je bio kapetan Woscotte iz Londona, međutim, u listopadu 1884. godine, prije završetka gradnje postaje vlasništvo britanskog pomorskog poduzeća *Hudson Shipping Co Ltd*, Newcastle. te je dovršen pod imenom *Hartington*. Godine 1886. kupuje ga pomorsko poduzeće *Unione* i 1900. godine preimenuje u *Epidauro*. Nakon osamostaljenja Iva Račića ulazi u sastav flote *Slobodne plovidbe Ivo Račić*. Dana 13. veljače 1913. godine nasukao se na obalu u blizini luke Swansea. *Tyne Built Ships, Hartington*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/H-Ships/hartington1884.html>, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Epidauro*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?72055>, pristup 6. siječnja 2021.

⁴²⁷ *Orjen*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen je 1900. godine u austrougarskom brodogradilištu *Stabilimento Tecnico Triestino* za pomorsko poduzeće *Unione*. Osnovni podaci o brodu: duljina 88,4 m, širina 13 m, 2.363 BRT, 1.459 NRT, porivni stroj snage 200 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1908, to the 30th June, 1909, Volume I.-Steamers*, b.o.s.

⁴²⁸ Jedan od karatista i članova uprave spomenutog poduzeća i jedan od najbližih suradnika Iva Račića, bio je pomorski kapetan Božo Banac čiji je sin (Božo Banac) bio zet Iva Račića.

⁴²⁹ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 193.

⁴³⁰ *Iskra* (ex *Manaton*), teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1902. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 105,1 m, širina 14,9 m, gaz 7,5 m, 4.030 BRT, 2.604 NRT, 6.886 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.500 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 104-105.

Iskra je izgrađena pod imenom *Manaton* u brodogradilištu *John Priestman & Co.*, Sunderland za britanskog naručitelja *Commercial S.S. Co. Ltd. - Young, Ehlers & Co.*, London. Od 1905. godine brodom upravlja britanski brodar *Lambert Brothers Ltd*, a 1910. godine kupuje ga *Slobodna plovidba Ivo Račić* i preimenuje u *Iskra*. Pod istim imenom plovi i nakon Prvog svjetskog rata u floti *Atlantske plovidbe Ivo Račić*, te *Jugoslavenskog Lloyd*.

Izvor,⁴³² *Izrada*,⁴³³ *Izabran*⁴³⁴), te je flota *Poduzeća* s početna tri povećana na osam brodova. Tijekom 1911. godine nabavljena je novogradnja *Izgleđ*⁴³⁵ a 1912. godine i još jedna

Tijekom Velike gospodarske krize prodan u staro željezo i u lipnju 1934. godine izrezan u Trstu. *Wear Built Ships*, *Manaton*, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=103207&vessel=MANATON, pristup 6. siječnja 2021.

⁴³¹ *Istina*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1910. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 109,9 m, širina 14,5 m, gaz 6,4 m, 3.516 BRT, 2.217 NRT, 6.400 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.550 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 104-105. *Istina* je porinuta 26. siječnja 1910. godine pod imenom *Hilda* u brodogradilištu *William Doxford & Sons Ltd.*, Pallion za britanskog naručitelja *Mark Whitwill & Son*, Bristol. Međutim tijekom travnja 1910. godine prije završetka gradnje brod postaje vlasništvo *Slobodne plovidbe Ivo Račić* te je dovršen pod imenom *Istina*. Pod istim imenom plovi i nakon Prvog svjetskog rata u floti *Atlantske plovidbe Ivo Račić*, te *Jugoslavenskog Lloyd*a. Godine 1935. *Istina* je prodana pomorskom poduzeću *Brodarsko akcionarsko društvo Oceania* - Beograd i preimenovana u *Vid*. Tijekom Drugog svjetskog rata brod je pod imenom *Radchurch* u razdoblju od 1. ožujka 1941. do 8. kolovoza 1942. godine bio u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta. Dana 8. kolovoza 1942. godine brod je napušten, a 9. kolovoza 1942. godine potopila ga je njemačka podmornica U-176. *Wear Built Ships*, *Istina*, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=101230&vessel=ISTINA, pristup 6. siječnja 2021., *Wreck Site*, *SS Radchurch*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?16449>, pristup 6. siječnja 2021. i *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 29.

⁴³² *Izvor*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1898. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 103,6 m, širina 14,4 m, gaz 7,4 m, 3.880 BRT, 2.443 NRT, 6.400 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.250 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 106-107. *Izvor* je porinut 6. lipnja 1898. godine pod imenom *Taunton* u brodogradilištu *Furness, Withy & Co Ltd.*, Middleton za britanskog naručitelja *Commercial S.S. Co. Ltd. (Young, Ehlers & Co.)*, London. Od 1905. godine brodom upravlja britansko poduzeće *Lambert Brothers Ltd*. Godine 1910. brod kupuje *Slobodna plovidba Ivo Račić* i preimenuje ga u *Izvor*. Pod istim imenom plovio je i nakon Prvog svjetskog rata u floti *Atlantske plovidbe Ivo Račić*, te *Jugoslavenskog Lloyd*a. Tijekom Velike gospodarske krize *Izvor* je prodan u staro željezo te je u lipnju 1934. godine izrezan u Monfalconeu (Italija). *Tees Built Ships*, *Taunton*, <http://www.teesbuiltships.co.uk/view.php?a1Page=96&ref=169801&vessel=TAUNTON>, pristup 6. siječnja 2021.

⁴³³ *Izrada*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1910. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 109,8 m, širina 15,3 m, gaz 6,4 m, 3.518 BRT, 2.210 NRT, 6.400 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.550 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 106-107. *Izrada* je porinuta 8. travnja 1910. godine, a dovršena istog mjeseca u brodogradilištu *William Doxford & Sons Ltd.*, Pallion. Tijekom Prvog svjetskog rata 13. kolovoza 1914. godine zarobio ju je britanski ratni brod *HMS Squirrel* i kao ratni plijen 1915. godine preimenovana u *Poldennis*. Godine 1916. brod je predan na upravljanje britanskom poduzeću *Fisher, Alimonda and Company Ltd.*, London. Nakon rata brod je vraćen vlasnicima te je ponovo plovio pod imenom *Izrada* u floti *Atlantske plovidbe Ivo Račić*, a zatim *Jugoslavenskog Lloyd*a. Godine 1935. *Izrada* je prodana pomorskom poduzeću *Brodarsko akcionarsko društvo Oceania* - Beograd i preimenovana u *Bor*. Tijekom Drugog svjetskog rata brod je pod imenom *Radbury* u razdoblju od 25. lipnja 1941. do 13. kolovoza 1944. godine bio u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta. Dana 13. kolovoza 1944. godine brod je zapadno od Madagaskara potopila njemačka podmornica U-862 pri čemu su nastradala 23 člana posade. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 29.; *Wear Built Ships*, *Izrada*, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=101232&vessel=IZRADA, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site*, *SS Radbury*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?269215>, pristup 6. siječnja 2021.

⁴³⁴ *Izabran*, teretni parobrod duge plovidbe (prvi od dva broda u floti *Poduzeća* s imenom *Izabran*). Izgrađen je 1910. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 109,7 m, širina 15,5 m, 3.892 BRT, 2.470 NRT, porivni stroj snage 300 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of Shipping, From 1st July, 1918, to the 30th June, 1919, Steamers, Sailing Vessels and Owners*, b.o.s.

Izabran je porinut 21. lipnja 1910. godine a dovršen je u srpnju iste godine u brodogradilištu *William Doxford & Sons Ltd.*, Pallion. Tijekom Prvog svjetskog rata brod su 23. svibnja 1915. godine u Veneciji zarobili Talijani i preimenovali u *Tito Speri*. Dok je plovio u talijanskoj službi 10. kolovoza 1917. godine torpedirala ga je njemačka podmornica UC-53 nakon čega se nasukao na zapadnoj obali Italije u blizini gradića Pisciotta. *Wreck Site*, *SS Tito Speri*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?167247>, pristup 6. siječnja 2021. i *Wear Built Ships*,

novogradnja, *Maria Racich*⁴³⁶ (u literaturi često spominjana kao *Marija Račić*). Flota *Poduzeća* tako je u svega četiri godine od izdvajanja Iva Račića i njegovih suradnika iz pomorskog poduzeća *Unione* znatno povećana te se krajem poslovne 1912. godine sastojala od deset parobroda s ukupno 36.135 BRT (Tablica 9.). Uz nagli porast broja brodova u floti znatno je smanjena i njihova prosječna starost jer su većinom kupovane novogradnje odnosno brodovi stari svega nekoliko godina. Tako je 1912. godine prosječna starost brodova *Slobodne plovidbe Ivo Račić* bila manja od osam godina, što je predstavljalo znatnu razliku u odnosu na početak samostalnog poslovanja kada je prosječna starost brodova iznosila nešto više od 11 godina. Pri tome je samo jedan od deset brodova (*Orjen*) izgrađen u domaćem brodogradilištu, dok je ostalih devet brodova izgrađeno u britanskim brodogradilištima za koja se u to vrijeme općenito smatralo da pripadaju u sam vrh svjetske brodogradnje.⁴³⁷ Godine 1912. na brodovima u vlasništvu *Slobodne plovidbe Ivo Račić* bio je zaposlen 231 pomorac.⁴³⁸

Neposredno pred Prvi svjetski rat *Poduzeće* ostaje bez parobroda *Epidauro* koji se nasukao u blizini britanske luke Swansea. Dana 13. veljače 1913. godine ploveći iz Livorna

Izabran, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=101233&vessel=IZABRAN, pristup 6. siječnja 2021.

⁴³⁵ *Izgled*, teretni parobrod duge plovidbe (prvi od dva broda u floti *Poduzeća* s imenom *Izgled*). Izgrađen je 1911. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 112,6 m, širina 15,2 m, 4.434 BRT, porivni stroj snage 383 KS (nominalnih). *Izgled* je porinut 26. svibnja 1911. godine a dovršen je u srpnju iste godine u brodogradilištu *William Doxford & Sons Ltd.*, Pallion. Tijekom Prvog svjetskog rata brod su 23. svibnja 1915. godine u Veneciji zarobili Talijani i preimenovali u *Federico Confalonieri*. Brod je 5. ožujka 1917. godine na Sjevernom Atlantiku potopila njemačka podmornica *U-53* pri čemu je nastradalo 17 članova posade. *Wear Built Ships*, *Izgled*, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=101251&vessel=IZGLED, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Federico Confalonieri*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?139903>, pristup 6. siječnja 2021.

⁴³⁶ *Maria Racich* (*Marija Račić*) teretni parobrod duge plovidbe (prvi od dva broda u floti *Poduzeća* s tim imenom). Izgrađen je 1912. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 112,9 m, širina 15,3 m, 4.124 BRT, 2.579 NRT, porivni stroj snage 310 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of Shipping, From 1st July, 1918, to the 30th June, 1919, Steamers, Sailing Vessels and Owners*, b.o.s.

Maria Racich je porinuta 10. rujna 1912. godine a dovršena je u listopadu iste godine u brodogradilištu *William Doxford & Sons Ltd.*, Pallion. Tijekom Prvog svjetskog rata brod su 23. svibnja 1915. godine u Veneciji zarobili Talijani i preimenovali u *Goffredo Mameli*. Brod je 20. rujna 1917. godine potopila njemačka podmornica *UB-50*. *Wear Built Ships, Maria Racich*, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=101272&vessel=MARIA+RACICH, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Goffredo Mameli*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?143012>, pristup 6. siječnja 2021.

⁴³⁷ O poslovnim uspjesima *Slobodne plovidbe Ivo Račić* redovno su izvještavale i tadašnje dubrovačke novine. *Prava Crvena Hrvatska* tako je u ožujku 1910. godine pisala o nabavi tri parobroda (*Iskra, Izvor, Izgled*). *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 263 1910., str 3. U izdanju od 4. lipnja 1910. godine *Prava Crvena Hrvatska* objavila je vijest o dolasku parobroda *Izrada* u Dubrovnik, kao i o nabavi još dva parobroda do kraja godine (*Istina* i *Izabran*), te o gradnji još jednog (*Izgled*) koji bi trebao biti uvršten u flotu *Poduzeća* početkom 1911. godine. *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 276 1910., 3. Vijest o dolasku *Izrade* u Dubrovnik objavile su i dubrovačke novine *Dubrovnik* i *Crvena Hrvatska*. *Dubrovnik*, Dubrovnik, br. 42 1910., 3. i *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 43, 1910., 5.

⁴³⁸ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 195.

(Italija) za Swansea (Velika Britanija) pod zapovjedništvom kapetana Miha Bete, parobrod *Epidauro* nasukao se na stjenovitu obalu u blizini luke Swansea. Brod je izgubljen, ali je, zahvaljujući naporima britanskih spasilaca i lokalnog stanovništva, spašeno svih 27 članova posade.⁴³⁹

Redni broj	Ime broda	BRT	Godina gradnje	Država gradnje
1.	<i>Dan</i>	4.283	1907.	Velika Britanija
2.	<i>Epidauro</i>	2.095	1883.	Velika Britanija
3.	<i>Iskra</i>	4.030	1902.	Velika Britanija
4.	<i>Istina</i>	3.516	1910.	Velika Britanija
5.	<i>Izabran</i>	3.892	1910.	Velika Britanija
6.	<i>Izgled</i>	4.434	1911.	Velika Britanija
7.	<i>Izrada</i>	3.518	1910.	Velika Britanija
8.	<i>Izvor</i>	3.880	1898.	Velika Britanija
9.	<i>Maria Racich</i>	4.124	1912.	Velika Britanija
10.	<i>Orjen</i>	2.363	1900.	Austro-Ugarska
	Ukupno BRT	36.135		

Tablica 9. Brodovi pomorskog poduzeća *Slobodna plovidba Ivo Račić i drugovi*, stanje krajem 1912. godine

Izradio autor prema: *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1908, to the 30th June, 1909, Volume I-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1908., b.o.s. ; *Lloyd's Register of Shipping, From 1st July, 1918, to the 30th June, 1919, Steamers, Sailing Vessels and Owners*, b.o.s. ; *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 104-107. i *Wear Built Ships, Izgled*, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=101251&vessel=IZGLED, pristup 6. siječnja 2021.

U veljači 1913. godine se dogodila i manja nezgoda parobrodu *Maria Racich* u kojega je na sidrištu ispred luke Holyhead (Velika Britanija) udario britanski parobrod *Rossmore*. Iako su oba broda pretrpjela oštećenja spomenuta nezgoda prošla je bez većih posljedica.⁴⁴⁰ Da bi se nadomjestio izgubljeni *Epidauro*, *Poduzeće* tijekom 1913. godine u Velikoj Britaniji nabavlja parobrod *Coulsdon* koji je preimenovan u *Epidauro*.⁴⁴¹

⁴³⁹ *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 8, 1913., 3. i *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 9, 1913., 3.

⁴⁴⁰ Tom prilikom zapovjednik parobroda *Maria Racich* bio je kapetan Frano Vodnica. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 8, 1913., 3.

⁴⁴¹ *Epidauro* (ex *Coulsdon*) teretni parobrod duge plovidbe (drugi brod u floti *Poduzeća* s istim imenom). Izgrađen je 1901. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 109,7 m, širina 14,6 m, gaz 7,6 m,

Uspješno poslovanje i daljnji razvoj *Slobodne plovidbe Ivo Račić* prekinuti su izbijanjem Prvog svjetskog rata. Tijekom rata Austro-Ugarska Monarhija nalazila se na strani Centralnih sila kojima su sile Antante, zahvaljujući svojoj pomorskoj nadmoći, nametnule pomorsku blokadu. Odmah po izbijanju rata *Poduzeće* ostaje bez parobroda *Izrada* kojeg je 13. kolovoza 1914. godine nedaleko rta Land's End (jugozapadna obala Engleske) zarobio britanski ratni brod *HMS Squirrel*. Sljedeće godine Talijani su rekvirirali parobrode *Izabran*, *Izgled*, *Maria Racich* i *Dan*.⁴⁴² Spomenuti brodovi su po izbijanju Prvog svjetskog rata bili vezani u (neutralnim) talijanskim lukama da bi se sklonili od ratnih opasnosti.⁴⁴³ Međutim, ulaskom Italije u rat na strani Antante 23. svibnja 1915. godine, svi parobrodi *Poduzeća* zatečeni u talijanskim lukama rekvirirani su kao vlasništvo neprijatelja nakon čega su preimenovani i tijekom Prvog svjetskog rata plovili su pod talijanskom zastavom.⁴⁴⁴ Uslijed ratnih zbivanja tijekom 1917. godine potopljena su tri od četiri rekvirirana parobroda i to: *Federico Confaloneri* (ex *Izgled*), *Tito Speri* (ex *Izabran*) i *Goffredo Mameli* (ex *Marija Racich*).⁴⁴⁵

Poslovanje *Poduzeća* bilo je uzdrmano ne samo gubitkom brodova u ratnim okolnostima nego i smrću vodećih ljudi *Poduzeća*. Naime, tijekom Prvog svjetskog rata (28. lipnja 1917. godine) preminuo je Božo Banac član uprave i najbliži suradnik Iva Račića. Već sljedeće (1918.) godine, u Zagrebu je 23. ožujka iznenada preminuo Ivo Račić što je za

4.297 BRT, 2.791 NRT, 7.324 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.575 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 8,5 čvorova. Brod je imao 23 člana posade. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 104-105.

Brod je porinut 22. prosinca 1900. godine, a dovršen je u veljači 1901. godine pod imenom *Coulsdon* u brodogradilištu *Northumberland Shipbuilding Co Ltd.*, Howdon za britanskog naručitelja *Coulsdon SS Co Ltd (Houlder, Middleton & Co)*, London. Od 1904. godine brod je u vlasništvu britanskog pomorskog poduzeća *Mitre Shipping Co Ltd (Houlder, Middleton & Co)*, London. Godine 1913. brod kupuje *Slobodna plovidba Ivo Račić* i preimenuje ga u *Epidauro*. Pod istim imenom plovio je i nakon Prvog svjetskog rata u floti *Atlantske plovidbe Ivo Račić*, te *Jugoslavenskog Lloyd*a. Tijekom Velike gospodarske krize prodan u staro željezo te je u rujnu 1934. godine izrezan u Puli (tada u sastavu Italije). <http://www.tynebuiltships.co.uk/C-Ships/coulsdon1901.html> Pristup 6. siječnja 2021.

⁴⁴² *Dan* je preimenovan u *Gerolamo Ulloa*, *Izabran* u *Tito Speri*, *Izgled* u *Federico Confaloneri*, te *Maria Racich* u *Goffredo Mameli*.

⁴⁴³ *Dan* je zarobljen u Genovi dok su *Maria Racich*, *Izgled* i *Izabran* zarobljeni u Veneciji.

⁴⁴⁴ U članku povodom smrti pomorskog kapetana Vice Miljana (nećaka pokojnog Iva Račića), tadašnjeg inspektora i pravnik *Jugoslavenskog Lloyd*a stoji da su kapetani Vice Miljan i (Miho) Bete kao zapovjednici brodova *Izgled* i *Izabran* Talijanima dragovoljno predali svoje brodove koji su tada bili u Veneciji. Naime kapetan Vice Miljan bio je protivnik Austro-Ugarske Monarhije, te je predaju broda vidio kao doprinos pobjedi Antante. Za spomenuti čin Vice Miljan dobio je srpsko državljanstvo te mjesto u pomorskom odjeljenju Jugoslavenskog odbora. *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1929., 96.

⁴⁴⁵ Više o sudbini spomenutih brodova u Marijan ŽUVIĆ, Parobrodi oti i prokleti. *Atlant bulletin*, 26, Dubrovnik, 2010., 26-27.

Poduzeće bio velik udarac.⁴⁴⁶ Vlasnički udjeli pokojnog Iva Račića u *Slobodnoj Plovidbi Ivo Račić* kao i njegova ostala imovina prelaze u vlasništvo supruge Marije Račić. Međutim, nakon smrti Marije Račić, 29. prosinca 1919. godine, prema njezinoj oporuci svi vlasnički i suvlasnički udjeli pokojnog Iva Račića u *Slobodnoj plovidbi Ivo Račić* postaju vlasništvo Boža Banca, zeta pokojnih Iva i Marije Račić, odnosno supruga njihove također pokojne kćeri Marije.⁴⁴⁷ Na taj je način Božo Banac preuzeo upravljanje nad *Slobodnom plovidbom Ivo Račić* te je odlučio da će se poslovanje *Poduzeća* nastaviti pod dotadašnjim imenom.⁴⁴⁸

Nakon završetka Prvog svjetskog rata i podjele brodova bivše austrougarske trgovačke mornarice, sporazumom Trumbić-Bertolini određeno je da *Slobodnoj plovidbi Ivo Račić* pripadaju svi brodovi u vlasništvu *Poduzeća* koji su preživjeli rat. Takvih je parobroda prema navedenom sporazumu bilo šest (*Epidauro*, *Iskra*, *Istina*, *Izrada*,⁴⁴⁹ *Izvor* i *Orjen*). Sporazumom je također predviđeno da će Italija *Poduzeću* vratiti zaplijenjeni parobrod *Dan*, te nadoknaditi/isplatiti tri parobroda zaplijenjena 1915. godine, a koji su tijekom rata potopljeni u talijanskoj službi.⁴⁵⁰ Tako je u svrhu nadoknade *Slobodna plovidba Ivo Račić* dobila tri talijanska parobroda približno iste tonaže kao što su bili zaplijenjeni parobrodi. Talijani su *Poduzeću* predali parobrode *Karpat*, *Augusztá Föherczegnő* i *Atlantica* koji su prije Prvog svjetskog rata pripadali austrougarskim pomorskim društvima u mađarskom vlasništvu, a Italiji su pripali kao ratni plijen.⁴⁵¹ Uvrštenjem u flotu *Slobodne plovidbe Ivo Račić*, navedeni parobrodi dobili su imena potopljenih parobroda *Izabran*,⁴⁵² *Izgleđ*⁴⁵³ i *Marija Račić*.⁴⁵⁴ Krajem 1923. godine u flotu *Poduzeća* vraćen je i rekvirirani parobrod *Dan*.

⁴⁴⁶ Završetkom Prvog svjetskog rata obitelj Račić pogodila je još jedna tragedija, kada su u razmaku od svega dva dana od španjolske gripe umrla djeca Iva Račića. Kći Marija (udata Banac) preminula je 13. prosinca 1918. godine, a sin Eduard (Edi) 15. prosinca 1918. godine.

⁴⁴⁷ Ivo Račić preminuo je bez da je ostavio oporuku iako su postojala nagađanja da je oporuka postojala, ali je misteriozno nestala. Imovinu Iva Račića tako su naslijedili njegova supruga Marija i djeca sin Eduard (Edi) i kći Marija (udata Banac). Nakon smrti djece Marija Račić je kao posljednji živi član obitelji raspolagala ne samo vlastitom imovinom već i imovinom pokojnog supruga i pokojnog sina, te dijelom imovine pokojne kćeri (drugi dio imovine pokojne kćeri naslijedio je njen suprug Božo Banac). Marija Račić svoju je oporuku sastavila četiri mjeseca prije smrti, u Trstu 27. kolovoza 1919. godine. Nikša RASPOPOVIĆ, *Povijest Zaklade pomorsko-trgovačke akademije Ivo Račić Dubrovnik 1919.-1992.*, vlastita naklada, Dubrovnik, 2013., 6.

⁴⁴⁸ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 262.

⁴⁴⁹ *Izrada* se po završetku rata nalazila u sastavu britanske trgovačke mornarice, ali je do potpisivanja sporazuma Trumbić-Bertolini vraćena *Slobodnoj plovidbi Ivo Račić*.

⁴⁵⁰ Radilo se o parobrodima: *Federico Confaloneri* (ex *Izgleđ*), *Tito Speri* (ex *Izabran*) i *Goffredo Mameli* (ex *Marija Racich*). I. ŠIŠEVIĆ, Sporazum Trumbić-Bertolini u sklopu rješavanja jadranskog pitanja, 938.

⁴⁵¹ Spomenuti brodovi su po tonaži, godini gradnje te čak i mjestu gradnje bili vrlo slični brodovima za koje su bili predviđeni kao kompenzacija, tako da su *Slobodnoj plovidbi Ivo Račić* ratni gubici korektno nadoknađeni.

⁴⁵² *Izabran* (ex *Polish Monarch*, ex *Polmont*, ex *Karpat*), teretni parobrod duge plovidbe (drugi po redu brod u floti *Poduzeća* s imenom *Izabran*). Izgrađen je 1912. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 115,3 m, širina 16,2 m, gaz 7 m, 4,307 BRT, 2.661 NRT, 7.716 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.500 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 9 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 104-105.

Budući da je Trst, u kojemu se nalazilo sjedište *Slobodne plovidbe Ivo Račić*, nakon Prvog svjetskog rata pripojen Italiji, a brodovlje poduzeća pripalo je Kraljevini SHS, ukazala se potreba za premještanjem sjedišta. Iako je po strukturi uloženog kapitala, te po kadrovskoj strukturi zaposlenika (uprave i pomoraca) poduzeće nesumnjivo bilo dubrovačko, a uz to je i luka upisa brodova bila Dubrovnik, za sjedište poduzeća ipak je određen Split. Spomenuta odluka bila je uvjetovana činjenicom da je u Dubrovniku već postojalo jako pomorsko poduzeće (*Dubrovačka parobrodsko plovidba*) koje je između ostalog bilo čvrsto povezano s lokalnim novčarskim zavodima. Također, u *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi*, a time i u dubrovačkom gospodarstvu, najveći su utjecaj imali upravo oni ljudi s kojima je pokojni Ivo Račić došao u sukob, što je rezultiralo i njegovim svojedobnim istupanjem iz pomorskog poduzeća *Unione*. Stoga je logičan izbor bio Split koji je bio gospodarsko središte Dalmacije

Izabran je porinut 29. kolovoza 1912. godine a dovršen u listopadu iste godine pod imenom *Karpat* u brodogradilištu *William Dobson & Co.*, Walker za austrougarsko, odnosno mađarsko pomorsko poduzeće *Levante* iz Rijeke. Tijekom Prvog svjetskog rata u kolovozu 1914. zaplijenili su ga Britanci u luci South Shields i preimenovali u *Polmont*. Godine 1916. je predan na upravljanje poduzeću *Raeburn & Verel Ltd*, Glasgow pod imenom *Polish Monarch*. Prema odredbama sporazuma Trumbić-Bertolini 1922. godine predan *Slobodnoj plovidbi Ivo Račić* i preimenovan u *Izabran*, a nakon fuzije ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyd*a. Godine 1936. prodan je pomorskom poduzeću *Brodarsko akcionarsko društvo Oceania*, Beograd i preimenovan u *Dunav*. Nakon Drugog svjetskog rata (od 1946. godine) nalazi se u floti pomorskog poduzeća *Jugoslavenska linijska plovidba* pod imenom *Ljubljana*, a od 1956. godine vlasnik broda postaje *Splošna plovidba*. U rujnu 1963. godine izrezan je u Svetome Kaji. *Tyne Built Ships, Karpat*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/K-Ships/karpat1912.html>, pristup 6. siječnja 2021.

⁴⁵³ *Izgled* (ex *Augusztia Föherczegnö*), teretni parobrod duge plovidbe, (drugi po redu brod u floti *Poduzeća* s imenom *Izgled*) izgrađen 1911. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 115,2 m, širina 16,2 m, gaz 7 m, 4,303 BRT, 2.706 NRT, 7.690 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.500 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 9 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 106-107.

Izgled je porinut 14. veljače 1911. godine a dovršen u travnju iste godine pod imenom *Augusztia Föherczegnö* u brodogradilištu *William Dobson & Co.*, Walker za austrougarsko, odnosno mađarsko pomorsko poduzeće *Levante* iz Rijeke. Nakon Prvog svjetskog rata brod je pripao Italiji a prema odredbama sporazuma Trumbić-Bertolini godine 1923. predan je *Slobodnoj plovidbi Ivo Račić* i preimenovan u *Izgled*, a nakon fuzije ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyd*a. Tijekom Drugog svjetskog rata prodan britanskom brodaru *Crest Shipping Co Ltd*, London i preimenovan u *Elmcrest*. Dana 4. srpnja 1940. godine u Engleskom kanalu potopio ga je njemački torpedni čamac *S-20*. *Tyne Built Ships, Augusztia Föherczegnö*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/A-Ships/augusztiafoherczegno1911.html>, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Elmcrest*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?78253>, pristup 6. siječnja 2021.

⁴⁵⁴ *Marija Račić* (ex *Atlantica*), teretni parobrod duge plovidbe (drugi po redu brod u floti *Poduzeća* nazvan prema Mariji Račić) izgrađen 1911. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 115,2 m, širina 15,9 m, gaz 6,9 m, 4,200 BRT, 2.638 NRT, 7.280 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.550 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 9 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 106-107.

Marija Račić porinuta je 12. travnja 1911. godine a dovršena u svibnju iste godine pod imenom *Atlantica* u brodogradilištu Armstrong, Whitworth & Co Ltd., Low Walker za austrougarsko, odnosno mađarsko pomorsko poduzeće *Atlantica* iz Rijeke. Tijekom Prvog svjetskog rata brod je interniran u Ferrolu (Španjolska) a nakon rata prema odredbama sporazuma Trumbić-Bertolini godine 1923. predan je *Slobodnoj plovidbi Ivo Račić* i preimenovan u *Marija Račić*, a nakon fuzije ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyd*a. Tijekom Drugog svjetskog rata prodan britanskom brodaru *Crest Shipping Co Ltd*, London i preimenovan u *Marcrest*. Dana 7. rujna 1941. godine nedaleko od britanske luke Yarmouth oštećen u napadu njemačkih zrakoplova. Posada je spašena ali je brod tijekom akcije spašavanja, odnosno tegljenja u luku potonuo. *Tyne Built Ships, Atlantica*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/A-Ships/atlantica1911.html>, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Marcrest* <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?70605>, pristup 6. siječnja 2021.

gdje su se nalazili mnogi novčani zavodi, kao i bogati pojedinci, odnosno potencijalni ulagači u pomorstvo. Split je i zbog svojih dobrih poštanskih, telefonskih i telegrafskih veza, omogućavao pravodobnu komunikaciju s poslovnim kontaktima što je također jedan od preduvjeta za uspješno poslovanje u pomorskom sektoru.

Dana 7. srpnja 1922. godine u Splitu je održana skupština karatista *Slobodne plovidbe Ivo Račić*, na kojoj je odlučeno da će se ime poduzeća promijeniti u *Atlantska plovidba Ivo Račić*. Međutim, znatno važnije bilo je donošenje odluke o preustroju poduzeća iz karatnog u akcionarsko (dioničko) društvo.⁴⁵⁵ Upravni odbor poduzeća su sačinjavali Božo Banac, Miše Kolin i Niko Martinović, a Nadzorni odbor Pero Banac (veleposjednik u Dubrovniku), Ante Kaić (direktor Jadranske banke u Trstu) i Sava Miljanović (član uprave dubrovačke filijale *Srpske banke*, Zagreb). Početna dionička glavnica je bila 10.000.000 dinara i podijeljena je na 20.000 dionica po 500 dinara nominalne vrijednosti svaka. U iznos glavnice ušlo je šest parobroda koji su nakon rata ostali u floti poduzeća čija je vrijednost procijenjena na 9.822.000 dinara. Vrijednosti brodova pridodan je i gotovinski polog u iznosu od 178.000 dinara, te je glavnica iznosila 10.000.000 dinara. Spomenuta glavnica kasnije se mogla povećati nabavom novih parobroda, te emisijom novih dionica.⁴⁵⁶

Po završetku Prvog svjetskog rata u floti *Slobodne plovidbe Ivo Račić* od deset teretnih parobroda koliko ih je bilo prije rata preostalo je svega pet. Međutim, uskoro je *Poduzeću* vraćen rekvirirani parobrod *Izrada* a do kraja 1923. godine su na ime odštete za brodove potopljene tijekom rata zaprimljena tri parobroda, a vraćen je i rekvirirani parobrod *Dan*.⁴⁵⁷ To je značilo da je 1924. godine *Poduzeće* (tada već pod novim imenom *Atlantska plovidba Ivo Račić*) raspolagalo s deset teretnih parobroda duge plovidbe čija je prosječna starost bila nešto manja od 18 godina. Luka upisa brodova *Atlantske plovidbe Ivo Račić* i dalje je bio Dubrovnik. Ukupna bruto tonaža flote bila je 38.953 BRT stoga je 1924. godine gledajući

⁴⁵⁵ Spomenuti preustroj označio je prelazak na suvremeniji način poslovanja jer je dioničko društvo znatno superiornije karatnom društvu u smislu pribavljanja potrebnog kapitala neophodnog za uspješno poslovanje poduzeća, odnosno nabavu novih brodova.

⁴⁵⁶ Upravo se to i dogodilo na izvanrednoj skupštini dioničara održanoj 28. prosinca 1922. godine u Splitu. Tom prilikom izglasano je povećanje glavnice na 18.000.000 dinara izdavanjem 16.000 novih dionica da bi se uključili brodovi zaprimljeni od Italije kao kompenzacija za brodove potopljene tijekom rata (*Izabran*, *Izgleđ*, *Marija Račić*). Spomenuti brodovi procijenjeni su na sljedeće iznose: *Izabran* 2.400.000 dinara (4.800 dionica), *Izgleđ* 2.688.000 dinara (5.376 dionica) i *Marija Račić* 2.912.000 dinara (5.824 dionice). Krajem 1923. godine u flotu poduzeća vraća se i rekvirirani parobrod *Dan*, te je sukladno tome i glavnica poduzeća dodatno uvećana za 2.000.000 dinara. Prema: I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 263.

⁴⁵⁷ Parobrod *Dan* je 1925. godine preimenovan u *Ivo Račić*.

prema bruto tonaži *Atlantska plovidba Ivo Račić* u to vrijeme bila najveće pomorsko poduzeće u Kraljevini SHS.⁴⁵⁸

U poslovnoj godini 1923. svi su brodovi *Poduzeća* bili uposleni tijekom cijele godine. Tako su od prekoceanskih putovanja brodovi *Poduzeća* putovali četiri puta u Kanadu, jednom u Sjedinjene Američke Države i dvaput u Čile. Pored prekoceanskih putovanja, triput se putovalo u rumunjske luke na Dunavu. Ostala putovanja većinom su bila vezana za prijevoz ugljena iz Sjeverne Afrike i Engleske u Italiju, kao i za prijevoz rude iz Španjolske u Englesku i Trst. Tijekom svojih putovanja brodovi *Poduzeća* su u domovinu dovezli tri tereta ugljena iz Engleske, a iz Šibenika su prevezli jedan teret boksita za Englesku. Na brodovima *Atlantske plovidbe Ivo Račić* te je godine bilo ukrcano 37 kapetana i časnika palube, 28 časnika stroja, 22 kadeta, te približno 300 ostalih članova posade.⁴⁵⁹ *Atlantska plovidba Ivo Račić* uspješno je poslovala te je 1923. iz dobiti dioničarima isplaćena dividenda u iznosu od 75 dinara po dionici, što je značilo prinos od 15% po dionici.⁴⁶⁰

Uspješno poslovanje omogućilo je daljnju nabavu brodova, te se u godinama nakon Prvog svjetskog rata flota *Poduzeća* neprestano povećavala. Sredinom 1925. godine u Velikoj Britaniji kupljen je parobrod *Vidovdan*⁴⁶¹ i tako postao prvi parobrod kojeg je *Poduzeće* nabavilo nakon rata.⁴⁶² Iste godine je nabavljen i parobrod *Istok*⁴⁶³ čija je primopredaja bilau

⁴⁵⁸ Drugo po veličini pomorsko poduzeće bila je *Dubrovačka parobrodaska plovidba*. *Jadranska Straža*, Split, br. 5, 1925., 128-129.

⁴⁵⁹ *Jadranska Straža*, Split, br. 3, 1924., 65.

⁴⁶⁰ *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 12, 1924., 6.

⁴⁶¹ *Vidovdan* (ex *Braunfels*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1906. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podatci o brodu: duljina 129,2 m, širina 16,3 m, gaz 7,7 m, 5.581 BRT, 3.543 NRT, 8.670 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.500 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 112-113.

Vidovdan je porinut 22. lipnja 1906. godina a dovršen je u kolovozu iste godine pod imenom *Braunfels* u brodogradilištu *Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd.*, Low Walker za njemačkog naručitelja *Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa*, Bremen. Tijekom Prvog svjetskog rata (1914. godine) zarobili su ga Britanci, te je do kraja rata plovio pod britanskom zastavom, a 1920. godine predan je britanskoj Pomorskoj upravi za Indiju. Godine 1925. kupuje ga *Atlantska plovidba Ivo Račić* i preimenuje u *Vidovdan*, a nakon fuzije ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyd*a. Dana 15. prosinca 1939. godine na putovanju između japanske luke Moji i indonezijske luke Surabaya (tada u sastavu Nizozemske Istočne Indije) nasukao se sjeverno od otoka Natuna Besar (Indonezija). Brod je izgubljen, ali je posada spašena. *Tyne Built Ships, Braunfels*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/B-Ships/braunfels1906.html>, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Vidovdan*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?159859>, pristup 6. siječnja 2021.

⁴⁶² *Jadranska straža*, Split, br. 6, 1925., 160. *Vidovdan* je ujedno bio prvi brod trgovačke mornarice Kraljevine SHS koji je oplovio svijet. Naime 12. veljače 1926. godine *Vidovdan* je isplovio iz Blytha (Velika Britanija) s teretom ugljena i strojeva za čileanske luke Antofagasta i Taltal, rutom kroz Panamski kanal. Teret je bio namijenjen poduzeću *Baburizza, Lukinović & Co*. Nakon iskrcanja tereta ugljena brod je u čileanskim lukama Taltal i Iquique ukrcao salitru, a u luci Talcahuan zob za luke Auckland (Novi Zeland) te Sydney, Melbourne, Geelong, i Adelaide (Australija). Iz Australije gdje je ukrcao teret žita isplovio je za Europu rutom kroz Suez. Putovanje je ukupno trajalo sedam mjeseci, a zapovjednik broda bio je kapetan Niko Dabinović. *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1926., 216.

britanskoj luci Blyth⁴⁶⁴ a prodan je parobrod *Orjen* koji je bio jedan od najstarijih brodova u floti.⁴⁶⁵ Povećanje flote je nastavljeno te je 1926. godine nabavljen parobrod *Nemanja*.⁴⁶⁶ Godine 1927. prodan je parobrod *Istok* (kupljen 1925. godine), ali su također i kupljena dva parobroda (*Nevesinje*⁴⁶⁷ i *Dušan Silni*⁴⁶⁸). Tijekom 1928. godine nabavljena su još dva

⁴⁶³ *Istok* (ex *Kurmark*) teretni parobrod duge plovidbe (prvi od dva broda u floti Poduzeća pod imenom *Istok*) Izgrađen je 1912. godine u njemačkom brodogradilištu Rickmers A. G. u Bremnerhavenu. Osnovni podaci o brodu: duljina 122,2 m, širina 16,2 m, 5.137 BRT, 3.177 NRT, porivni stroj snage 310 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of Shipping, From 1st July, 1918, to the 30th June, 1919, Steamers, Sailing Vessels and Owners*, b.o.s. Brod je izgrađen u lipnju 1912. godine pod imenom *Kurmark* za njemačkog naručitelja *Hamburg-Amerika Linie*. Početkom Prvog svjetskog rata, u kolovozu 1914. godine, zarobili su ga Britanci na vezu u indijskoj luci Calcutta. Do kraja rata plovio je pod britanskom zastavom, a 1919. godine predan je britanskoj Pomorskoj upravi za Indiju. Godine 1925. kupuje ga *Atlantska plovidba Ivo Račić* i preimenuje u *Istok*. Već 1927. godine prodan je norveškom poduzeću *Gorrinsen* iz Osla i preimenovan u *Aker*. Godine 1928. brod kupuje njemačko pomorsko poduzeće *Rickmers Reederei* iz Hamburga i preimenuje u *Deike Rickmers* a 1938. godine u *Helga Moller*. Godine 1947. brod kupuju kineski vlasnici i preimenuju ga *Lan Chow*, s lukom upisa Shanghai, a 1954. godine izrezan je u staro željezo. M. ŽUVIĆ Tri Račićeva „Istoka“, 25.

⁴⁶⁴ U luci Blyth *Istok* je ukrao teret ugljena za Čile a iz Čilea se vratio za Europu s teretom salitre. *Jadranska Straža*, Split, br. 1, 1926., 14.

⁴⁶⁵ Parobrod *Orjen* prodan je pomorskom poduzeću *Ilirija* iz Zagreba i preimenovan u *Ilir*. *Jadranska Straža*, Split, br. 1, 1926., 14.

⁴⁶⁶ *Nemanja* (ex *Hoosac*, ex *Trojan Prince*, ex *War Perch*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1918. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 122 m, širina 15,2 m, gaz 7,7 m, 5.226 BRT, 3.178 NRT, 8.150 tona nosivosti. Porivni stroj od 3.000 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 108-109.

Nemanja je porinut 27. ožujka 1918. godine a dovršen je u lipnju iste godine pod imenom *War Perch* u brodogradilištu *Bartram & Sons*, Sunderland u sklopu programa izgradnje britanske trgovačke mornarice tijekom Prvog svjetskog rata. Nakon rata, godine 1919. brod preuzima britansko pomorsko poduzeće *Prince Line Ltd. - Furness, Withy & Co. Ltd.*, Newcastle i preimenuje u *Trojan Prince*, a 1924. godine prodan je britanskom pomorskom poduzeću *Warren Line (Liverpool) Ltd.*, i mijenja ime u *Hoosac*. Godine 1926. kupuje ga *Atlantska plovidba Ivo Račić* i preimenuje u *Nemanja*, a nakon fuzije ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyda*. Tijekom Drugog svjetskog rata bio je u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta u razdoblju od 23. lipnja 1941. do 8. travnja 1942. godine. Tijekom spomenutog razdoblja brodom je upravljalo londonsko poduzeće *Overseas Navigation Trust Ltd.* Dana 8. travnja 1942. godine na Sjevernom Atlantiku potopila ga je njemačka podmornica *U-84*. Tom prilikom nastradali su zapovjednik broda i devet članova posade te tri pripadnika britanskih oružanih snaga koji su bili ukrcani na brod. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 27., *Wear Built Ships, War Perch*, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=100381&vessel=WAR+PERCH, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Nemanja*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?31773>, pristup 6. siječnja 2021.

⁴⁶⁷ *Nevesinje* (ex *Savannah*, ex *Grecian Prince*, ex *War Hind*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1918. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 121,9 m, širina 16 m, gaz 7,7 m, 5.263 BRT, 3.214 NRT, 8.200 tona nosivosti. Porivni stroj od 3.000 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 10,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, 108-109.

Nevesinje je porinuto 26. kolovoza 1918. godine a dovršeno je u listopadu iste godine pod imenom *War Hind* u brodogradilištu *Short Brothers Ltd.*, Sunderland u sklopu programa izgradnje britanske trgovačke mornarice tijekom Prvog svjetskog rata. Nakon rata godine 1919. brod preuzima britansko pomorsko poduzeće *Prince Line Ltd. - Furness, Withy & Co. Ltd.*, Newcastle i preimenuje u *Grecian Prince*, a 1924. godine prodan je britanskom pomorskom poduzeću *Warren Line (Liverpool) Ltd.*, i mijenja ime u *Savannah*. Godine 1926. kupuje ga *Atlantska plovidba Ivo Račić* i preimenuje u *Nevesinje*. Dana 9. kolovoza 1928. godine nasukao se u Magellanovom prolazu te je napušten. Brod je kasnije odsukan i popravljen, te 1930. godine postaje vlasništvo čileanskog pomorskog poduzeća *S.A. Comercial - Braun & Blanchard*, Valparaiso pod imenom *Coquimbo*. Godine 1932. prodan je čileanskom pomorskom poduzeću *Compañía Chilena de Navegación Interoceánica*, Valparaiso i preimenovan u *Valparaiso*. Godine 1935. kupuje ga *Brodarsko preduzeće Kap. Anton Babarović*, Milna te preimenuje u *Princ Pavle*. Tijekom Drugog svjetskog rata brod je u razdoblju od 2. svibnja 1941. do 8. travnja 1946. godine pod imenom *Franka* bio u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta. Tijekom spomenutog razdoblja brodom je upravljalo poduzeće *Petrinović Co. Ltd.* London. Nakon rata vraćen je

parobroda (*Istok*⁴⁶⁹ i *Carica Milica*⁴⁷⁰), što su ujedno bili posljednji brodovi uvršteni u flotu *Atlantske Plovidbe Ivo Račić* prije nego što je *Poduzeće* prestalo samostalno poslovati.

Atlantska plovidba Ivo Račić je tako od 1925. do 1928. godine znatno povećala svoju flotu. Brodovi nabavljeni tijekom spomenutog razdoblja bili su relativno novi (parobrod *Carica Milica* bio je novogradnja) i izgrađeni u britanskim i njemačkim brodogradilištima što je ujedno jamčilo njihovu kvalitetu. Da bi se osigurala financijska sredstva potrebna za kupnju spomenutih brodova *Poduzeće* nije izdavalo nove emisije dionica, već su sredstva osigurana kreditima.⁴⁷¹ Godine 1927. na brodovima *Atlantske plovidbe Ivo Račić* bilo je zaposleno 448 pomoraca od kojih je bilo 14 zapovjednika, 41 časnik palube i 42 časnika stroja.⁴⁷²

Jugoslaviji i dodijeljen u flotu *Jugoslavenske slobodne plovidbe* pod imenom *Kordun*. Godine 1950. prelazi u vlasništvo *Jugoslavenske linijske plovidbe*, a 1958. godine *Jugoslavenske oceanske plovidbe*. Krajem 1959. godine brod je prodan i u Hong Kongu izrezan u staro željezo. *Wear Built Ships, War Hind*, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=103661&vessel=WAR+HIND, pristup 6. siječnja 2021. i *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 29.

⁴⁶⁸ *Dušan Silni* (ex *Cape St. Martin*, ex *Rotenfels*), teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1906. godine u Njemačkoj. Osnovni podaci o brodu: duljina 129,6 m, širina 16,2 m, gaz 7,6 m, 5.654 BRT, 3.591 NRT, 8.540 tona nosivosti. Porivni stroj od 3.000 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 104-105.

⁴⁶⁹ *Istok* (ex *Mongolian Prince*, ex *Verdala*), teretni parobrod duge plovidbe (drugi po redu brod u floti *Poduzeća* s istim imenom). Izgrađen je 1913. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 129,4 m, širina 16,3 m, gaz 7,7 m, 5.908 BRT, 3.714 NRT, 9.670 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.500 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 104-105.

Istok je porinut 14. ožujka 1913. godine pod imenom *Verdala* u brodogradilištu *Russell & Co*, Port Glasgow za britanskog naručitelja *Verdala Steam Ship Co. Ltd. - Gow, Harrison & Co.*, Glasgow. Tijekom Prvog svjetskog rata (1917. godine) brod preuzima britansko pomorsko poduzeće *Prince Line Ltd. - Furness, Withy & Co. Ltd.*, Newcastle i preimenuje u *Mongolian Prince*. Godine 1928. kupuje ga *Atlantska plovidba Ivo Račić* i preimenuje u *Istok*, a nakon fuzije ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyda*. Tijekom Drugog svjetskog rata od 1940. godine u vlasništvu je britanskog pomorskog poduzeća *Crest Shipping Co. Ltd.* i plovi pod imenom *Maycrest*. Nakon operacije „Overlord“ (Savezničko iskrcavanje u Normandiji) potopljen je 4. kolovoza 1944. godine u svrhu popravka lukobrana Gooseberry br.2 (Gooseberry breakwater No.2) – dio umjetne luke Mullberry A. M. ŽUVIĆ, Tri Račićeva „Istoka“, 25. ; *Scottish Built Ships, Verdala*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=16625&vessel=VERDALA, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Maycrest (Blockship 439)*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?31118>, pristup 6. siječnja 2021.

⁴⁷⁰ *Carica Milica*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1928. godine u Velikoj Britaniji. Porinuta je 10. prosinca 1927. godine a dovršena u veljači 1928. godine u brodogradilištu *William Doxford & Sons Ltd.*, Pallion. Osnovni podaci o brodu: duljina 131,6 m, širina 16,8 m, gaz 7,8 m, 6.390 BRT, 3.932 NRT, 10.000 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.700 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 11 čvorova. *Wear Built Ships, Carica Milica*, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=101356&vessel=CARICA+MILICA, pristup 6. siječnja 2021. i *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 108-109.

Tijekom Drugog svjetskog rata ploveći s teretom ugljena iz Velike Britanije za Dubrovnik, dana 18. studenoga 1939. godine *Carica Milica* naišla je na njemačku minu i potonula. Iako je nekoliko članova posade ozlijeđeno nije bilo smrtno stradalih, a cjelokupnu posadu spasio je britanski patrolni brod. *Carica Milica* bio je prvi trgovački brod Kraljevine Jugoslavije potopljen tijekom Drugog svjetskog rata. Više u: Rudi BENKOVIĆ, Sjećanja na našu prvu pomorsku žrtvu tijekom Drugog svjetskog rata, *Naše more*, 1, Dubrovnik, 1956., 24-25.

⁴⁷¹ Iako se na izvanrednoj skupštini održanoj 14. prosinca 1927. godine razmatrao prijedlog o izdavanju serije dionica čime bi se glavica povisila na 40.000.000 dinara, do realizacije prijedloga nije došlo. Z. JELASKA MARIJAN, Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo, 236-239.

⁴⁷² *Jadranska straža*, Split, br. 9. 1927., 254.

Tijekom razdoblja najvećeg prosperiteta i nabave novih brodova *Poduzeće* je pretrpjelo i jedan značajni gubitak. Godine 1928. izgubljen je parobrod *Nevesinje* koji je pod zapovjedništvom kapetana Vukića 31. kolovoza 1928. godine isplovio iz Buenos Airesa za čileansku luku Coronel. U noći od 7. na 8. rujna 1928. godine brod se tijekom plovidbe Magellanovim prolazom nasukao.⁴⁷³ Unatoč naporima čileanskog remorkera *Herminita* koji je pristigao u pomoć, svi pokušaji odsukivanja bili su bezuspješni te je brod naposljetku napušten. Spašena je cjelokupna posada te nije bilo ljudskih žrtava. Na brodu nije bilo tereta a brod je bio osiguran.⁴⁷⁴

Kao i većina pomorskih poduzeća u međuratnom razdoblju vidljivo je da je i *Atlantska plovidba Ivo Račić* slijedila trend krštenja brodova imenima koja su bila bliska vladajućim krugovima iz Beograda. Tako je u razdoblju od 1925. do 1928. godine od sedam nabavljenih brodova njih pet dobilo imena koja nisu imala nikakve poveznice s dubrovačkim pomorskim naslijeđem. To su bili brodovi *Vidovdan*, *Nemanja*, *Dušan Silni*, *Nevesinje*⁴⁷⁵ i *Carica Milica* a čija imena jasno prikazuju političku orijentaciju čelnika *Atlantske plovidbe Ivo Račić*. Jedino je ime *Istok* kojim su tijekom spomenutog razdoblja nazvana dva parobroda imalo podlogu u tradiciji *Poduzeća*. Naime *Istok* je bilo ime jednog od parobroda pomorskog poduzeća *Unione* iz kojeg se Ivo Račić svojedobno izdvojio zajedno sa svojim najbližim suradnicima.⁴⁷⁶

Pozornost tadašnje javnosti privukla je novogradnja *Carica Milica* koja je svojedobno bila najveći teretni parobrod tadašnje države, što je doprinosilo prestižu *Poduzeća*. Svečano krštenje *Carice Milice* upriličeno je na Veliku Subotu (7. travnja) 1928. godine prilikom dolaska broda u Dubrovnik, gdje je doplovio nakon iskrcaja tereta u splitskoj luci. Krštenje je obavio dubrovački biskup Vlaho Barbić a kumovi broda bili su Ada Pitarević⁴⁷⁷ i Marko Murat.⁴⁷⁸ Tom je prilikom Marko Murat održao duži govor u kojem je istaknuo povijesno naslijeđe i važnost imena *Carica Milica*. Svečanosti je prisustvovalo oko 300 uzvanika među kojima je bio i tadašnji dubrovački gradonačelnik Miho Skvrce. Za uzvanike je bio organiziran svečani domjenak, a gosti su bili „obdareni engleskim biskvitima i cigaretama“.

⁴⁷³ Slično kao i parobrod *Jugoslavenskog Lloyd*a, *Gundulić* 1934. godine.

⁴⁷⁴ Istoga dana su u Magellanovom prolazu nastradali i čileanski brodovi *Lianquihue* i *Maule*. *Jadranska straža*, Split, br.1, 1929., 15. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 41. 1928., 2.

⁴⁷⁵ Za parobrod *Nevesinje* izvorno je bilo predviđeno ime Miloš Obilić (koje također nije bilo dijelom dubrovačkog pomorskog naslijeđa). *Jadranska straža*, Split, br.2, 1927. str. 55.

⁴⁷⁶ Imena parobroda koje je *Poduzeće* posjedovalo prije Prvog svjetskog rata simbolizirala su životni moto Iva Račića „Iskra istine izvire iz rada i ona neka bude izgled izabranome“. R. ROTER, Ivo Račić pomorac i dobrotvor, 114.

⁴⁷⁷ Sestra Boža Banca, tadašnjeg predsjednika uprave *Atlantske plovidbe Ivo Račić*.

⁴⁷⁸ Akademski slikar i konzervator dubrovačkog Nadleštva za umjetnost i spomenike.

Domaćini svečanosti su bili predsjednik uprave *Atlantske plovidbe Ivo Račić* Božo Banac, te član uprave Niko Martinović.⁴⁷⁹

Neposredno pred kraj svoga postojanja, odnosno pred fuziju s pomorskim poduzećem *Jugoslavensko-amerikanska plovidba, Atlantska plovidba Ivo Račić* u svojoj je floti imala 14 parobroda s ukupno 64.498 BRT. (Tablica 10.) Prosječna starost brodova je bila 18,5 godina pri čemu je najstariji brod u floti *Poduzeća* bio *Izvor* (izgrađen 1898. godine), a najmlađi *Carica Milica* (izgrađena 1928. godine). Na brodovima *Atlantske plovidbe Ivo Račić* tada je bilo zaposleno 469 pomoraca.⁴⁸⁰

Redni broj	Ime broda	BRT	Godina gradnje	Država gradnje
1.	<i>Carica Milica</i>	6.390	1928.	Velika Britanija
2.	<i>Dušan Silni</i>	5.654	1906.	Njemačka
3.	<i>Epidaurο</i>	4.295	1901.	Velika Britanija
4.	<i>Iskra</i>	4.024	1902.	Velika Britanija
5.	<i>Istina</i>	3.516	1910.	Velika Britanija
6.	<i>Istok</i>	5.908	1913.	Velika Britanija
7.	<i>Ivo Račić</i>	3.724	1907.	Velika Britanija
8.	<i>Izabran</i>	4.361	1912.	Velika Britanija
9.	<i>Izgled</i>	4.301	1911.	Velika Britanija
10.	<i>Izrada</i>	3.518	1910.	Velika Britanija
11.	<i>Izvor</i>	3.827	1898.	Velika Britanija
12.	<i>Marija Račić</i>	4.200	1911.	Velika Britanija
13.	<i>Nemanja</i>	5.226	1918.	Velika Britanija
14.	<i>Vidovdan</i>	5.554	1906.	Velika Britanija
	Ukupno BRT	64.498		

Tablica 10. Brodovi pomorskog poduzeća *Atlantska plovidba Ivo Račić*, stanje krajem 1928. godine

Izradio autor prema: Ivo, PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1984., 264.

Unatoč tome što je Ivo Račić sa suradnicima započeo poslovanje sa svega tri parobroda, *Slobodna plovidba Ivo Račić* još je i prije početka Prvoga svjetskoga rata za kratko

⁴⁷⁹ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 15. 1928., 2 i *Jadranska straža*, Split, br. 6. 1928., 186.

⁴⁸⁰ *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 16. 1928., 7.

vrijeme postala respektabilno pomorsko poduzeće. Poslovanje *Poduzeća* nisu uspjele obustaviti ni ratne nedaće kao ni smrti njegovih vodećih ljudi. Štoviše, *Atlantska plovidba Ivo Račić* je kao sljednik *Slobodne plovidbe Ivo Račić* sredinom 1920-ih bila vodeće pomorsko poduzeće Kraljevine SHS. Glavnu ulogu u poslovanju *Poduzeća* imali su članovi obitelji Banac i Račić u čijem se posjedu nalazila većina dionica.⁴⁸¹ Među ostalim (manjim) dioničarima bili su pojedinci koji su imali vlasničke i suvlasničke udjele i u ostalim dubrovačkim pomorskim poduzećima ili su na neki drugi način bili poslovno vezani uz pomorstvo.⁴⁸² Uz vlasničku strukturu, važnost i ulogu *Atlantske plovidbe Ivo Račić* u dubrovačkom pomorstvu potvrđuje i činjenica da je luka upisa brodova *Poduzeća* bila Dubrovnik, a i dubrovački tisak redovito je izvještavao o kretanju brodova *Poduzeća* (jednako kao i za *Dubrovačku parobrodsku plovidbu*). Samostalno poslovanje *Atlantske plovidbe Ivo Račić* prestaje udruživanjem s *Jugoslavensko-amerikanskom plovidbom* u pomorsko poduzeće *Jugoslavenski Lloyd* u siječnju 1929. godine.⁴⁸³

5.3. Jugoslavensko-amerikanska plovidba

Pomorsko poduzeće *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* osnovano je u Londonu 1924. godine kao dioničko društvo s namjerom obavljanja preko-oceanskog prijevoza tereta.⁴⁸⁴ Prvi brod u floti *Poduzeća* je bio parobrod *Marija Petrinović*.⁴⁸⁵ Sjedište *Jugoslavensko-*

⁴⁸¹ Detaljan popis dioničara *Atlantske plovidbe Ivo Račić* i njihovih udjela za razdoblje od 1922. do 1928. godine u: I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 264-265.

⁴⁸² Primjerice Ivo i Pero Šutić, Josip Učović, Božo Hagija, Stjepo Knežević i drugi.

⁴⁸³ Samostalno poslovanje *Atlantske plovidbe Ivo Račić* okončano je s dobiti od 14.315.119 dinara, te je dioničarima podijeljena dividenda od 18,6%. Z. JELASKA MARIJAN, Nastanak parobrodarskog društva *Jugoslavenski Lloyd* i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo, 256.

⁴⁸⁴ *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1924., 97.

⁴⁸⁵ *Marija Petrinović* (ex *Efstathios*, ex *War Citadel*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1918. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 124,4 m, širina 15,4 m, gaz 8 m, 5.699 BRT, 3.566 NRT, 8.900 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.074 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 9,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 106-107.

Brod je izgrađen za britansku vladu u sklopu ratnih napora pri izgradnji trgovačke mornarice na samom kraju Prvog svjetskog rata u brodogradilištu *Northumberland Shipbuilding Company Ltd.* u Newcastleu pod imenom *War Citadel*. Godine 1920. prodan je grčkom brodovlasniku *EE Ambatielos* iz Argostoli i dobiva ime *Efstathios*. Godine 1924. kupuje ga *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* i preimenuje u *Marija Petrinović*. Nakon fuzije ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyd*a gdje plovi sve do Drugog svjetskog rata. Tijekom Drugog svjetskog rata brod je bio u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta u razdoblju od 25. lipnja 1941. do 4. siječnja 1946. godine. Tijekom spomenutog razdoblja brodom je upravljalo poduzeće *Overseas Navigation Trust* iz Londona. Nakon Drugog svjetskog rata ulazi u flotu pomorskog poduzeća *Jugoslavenska slobodna plovidba* pod imenom *Gorica*. Pod istim imenom 1950. godine prelazi u vlasništvo *Jugoslavenske linijske plovidbe* a 1956. godine u vlasništvo *Splošne plovidbe*. Iste godine prodan je brodovlasniku Phoebus D Kyprianou iz Bejruta

amerikanske plovidbe bilo je u Splitu, međutim kao i u slučaju *Slobodne*, odnosno *Atlantske plovidbe Ivo Račić*, i u *Jugoslavensko-amerikanskoj plovidbi* najviše su udjela imali dioničari s dubrovačkog područja. Jedan od glavnih pokretača i osnivača *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* bio je Božo Banac tadašnji generalni direktor i najveći pojedinačni dioničar *Atlantske plovidbe Ivo Račić*. Najveći ulagači, odnosno dioničari bili su iseljenici porijeklom iz dubrovačke okolice: Pasko Baburica⁴⁸⁶ i braća Mihanović, Nikola⁴⁸⁷ i Miho⁴⁸⁸, te Frano Petrinović⁴⁸⁹ porijeklom iz Supetra na Braču.

(Libanon) i preimenovan u *Cheik Boutros* a 1959. godine prodan je u staro željezo, te izrezan u Osaki (Japan). *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 27. i *Tyne Built Ships, War Citadel*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/W-Ships/warcitadel1918.html>, pristup 6. prosinca 2020.

⁴⁸⁶ Pasko Baburica, hrvatski poduzetnik, industrijalac, trgovac i brodovlasnik rođen je 28. travnja 1875. godine u Donjem Čelu na otoku Koločepu (Kalamoti). Porijeklom iz siromašne obitelji već u ranoj mladosti (s 13 godina) napušta rodno mjesto u potrazi za poslom. Radi kao trgovački pomoćnik u Trebinju i Dubrovniku te se nakon očeve smrti iselio u Čile 1892. godine. U Čileu radi na raznim poslovima te ulaže u stočarstvo, poljoprivredu, mesnu industriju i proizvodnju vina. S vremenom investira znatan kapital u industriju salitre gdje poslovno surađuje s Franom Petrinovićem te zajedno započinju s ulaganjima u pomorskom sektoru, ponajviše u *Jugoslavensko-amerikansku plovidbu*. Bio je utemeljitelj i dužnosnik raznih iseljeničkih organizacija, te dobrotvor i osnivač više zaklada. Preminuo je u Valparaísu 13. kolovoza 1941. godine. Prema: Mato, MOJAŠ, Naš iseljenik Pasko Baburica, *Naše more*, 1, Dubrovnik, 1962., 30-34.

⁴⁸⁷ Nikola Mihanović, hrvatski poduzetnik, veleposjednik i brodovlasnik rođen je 12. siječnja 1846. godine u selu Doli u Dubrovačkom primorju. Godine 1867. u potrazi za boljim životom napušta rodni kraj te odlazi u Trst a potom u Južnu Ameriku. U Buenos Airesu udružuje se 1879. godine s hrvatskim iseljenicima, poduzetnicima Oktavijem Kozulićem i Jerolimom Zuanićem, ali se ubrzo osamostaljuje i osniva vlastito poduzeće *Nicolás Mihanovich y Compañía*. Poduzeće se ubrzano razvija te postaje glavni prijevoznik u riječnom prometu između Buenos Airesa i Montevidea, a Nikola Mihanović postaje jedan od najvećih brodovlasnika u Argentini. Poduzeće Nikole Mihanovića 1909. godine posjedovalo je 289 plovila ukupne nosivosti 84.953 tona. Nikola Mihanović bio je vlasnik i tri brodogradilišta, a posjedovao je velik broj nekretnina i zemljišta u Argentini. Bio je istaknut član, dobrotvor i pokrovitelj brojnih organizacija u iseljeništvu ali i domovini. Zajedno s bratom Mihom utemeljitelj je današnje Zaklade braće Nikole i Miha Mihanovića sa sjedištem u Dolima koja potpomaže razvoj Dubrovačkog primorja. Preminuo je 24. lipnja 1929. godine u Buenos Airesu. Prema: Mato, MOJAŠ Naš iseljenik Nikola Mihanović, *Naše more*, 1, Dubrovnik, 1972., 38-40.

⁴⁸⁸ Miho Mihanović hrvatski poduzetnik, veleposjednik i brodovlasnik, brat Nikole Mihanovića. Rođen je 6. listopada 1862. godine u selu Doli u Dubrovačkom primorju. Godine 1874. na poziv braće Nikole i Iva odlazi zajedno s bratom Bartulom u Južnu Ameriku. Isprva je bio kod brata Iva u Rio de Janeiru, a zatim zajedno s njim dolazi kod Nikole u Buenos Aires. Nakon školovanja radi u ljekarni, međutim ubrzo započinje s radom u pomorstvu, točnije na parobrodima u vlasništvu svog brata Nikole. S vremenom kupuje jedan parobrod i 1890. godine osniva vlastito pomorsko poduzeće pod imenom *Compania de navegacion Sud Atlantica*. Poduzeće uspješno posluje te 1916. godine posjeduje 29 plovila ukupne bruto tonaže veće od 22.000 BRT. Kao i brat, bio je istaknuti član, dobrotvor i pokrovitelj brojnih organizacija u iseljeništvu ali i domovini. Preminuo je 6. ožujka 1938. godine u Mar de Plati. Prema: Mato, MOJAŠ, Naš veliki rodoljub Miho Mihanović, *Naše more*, Dubrovnik, 5-6, 1972., 202-204.

⁴⁸⁹ Frano Petrinović (Supetar na Braču, 3. ožujka 1882 – New York, 19. svibnja 1951.), hrvatski poduzetnik, industrijalac, brodovlasnik i trgovac. Nakon završenog školovanja u Splitu, 1900. godine iselio se u Čile gdje postaje poduzetnik u industriji salitre. Živi i djeluje u Antofagasti i Valparaísu te je poslovno surađivao i s drugim industrijalcima hrvatskoga porijekla u Čileu, ponajviše s Paskom Baburicom s kojim osniva i *Jugoslavensko-amerikansku plovidbu*. Bio je jedan od osnivača Jugoslavenske narodne obrane (1915. godine) preko koje je za Prvog svjetskog rata financirao i Jugoslavenski odbor u Londonu. Bio je također i utemeljitelj mnogih iseljeničkih institucija. *Hrvatska enciklopedija*, Frano Petrinović, <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=47952>, pristup 5. siječnja 2021.

Osnivačka skupština je održana 28. rujna 1924. godine u Splitu. Glavnica poduzeća iznosila je 1.187.500 zlatnih dinara podijeljenih u 47.500 dionica na donosioca, nominalne vrijednosti 25 zlatnih dinara svaka.⁴⁹⁰ Pravilnikom je predviđeno i povećanje glavnice izdavanjem novih dionica u iznosu do 12.500.000 zlatnih dinara. Za članove prvog Upravnog odbora Jugoslavensko-amerikanske plovidbe izabrani su: Frano Petrinović (predsjednik uprave), Miše Kolin i Božo Banac dok su za članove Nadzornog odbora izabrani Ćiro Kamenović, Niko Marinović i Ljubo Leontić.⁴⁹¹ Na skupštini je ujedno izglasano i povećanje glavnice na 2.500.000 zlatnih dinara odnosno 100.000 funti sterlinga.⁴⁹²

Nakon kupnje parobroda *Marija Petrinović*⁴⁹³ tijekom 1924. godine uslijedila je kupnja još tri parobroda. Drugi brod u floti *Poduzeća* nazvan je *Jugoslavija*⁴⁹⁴ i preuzet je u Londonu u lipnju 1924. godine.⁴⁹⁵ Dolazak *Jugoslavije* u Split radi svečanog blagoslova broda izazvao je posebnu pažnju tadašnje javnosti.⁴⁹⁶ Tijekom srpnja u flotu je uvršten parobrod *Vojvoda Putnik*⁴⁹⁷ koji je preuzet u New Yorku⁴⁹⁸ a do kraja godine nabavljen je i

⁴⁹⁰ 25 zlatnih dinara imalo je protuvrijednost od 1 funte sterlinga.

⁴⁹¹ Povećanje glavnice bilo je potrebno za nabavu novih brodova jer je osnivačka glavnica već utrošena u nabavu tri parobroda (*Marija Petrinović*, *Jugoslavija* i *Vojvoda Putnik*). Z. JELASKA MARIJAN, Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo, 240-242.

⁴⁹² *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 42, 1924., 6.

⁴⁹³ Parobrod *Marija Petrinović* nazvan je prema majci jednog od osnivača poduzeća Frana Petrinovića, preminuloj 1923. godine.

⁴⁹⁴ *Jugoslavija* (ex *Eurydamas*, ex *Indrasamha*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1901. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 126 m, širina 14,6 m, gaz 7,9 m, 5.150 BRT, 3.281 NRT, 8.250 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.200 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931 godinu* 106-107.

Jugoslavija je porinuta 2. rujna 1901. godine u brodogradilištu *Charles Connell & Company* u Glasgowu pod imenom *Indrasamha* za britanskog naručitelja *Indra line Ltd. (Thomas B. Royden & Co.)* iz Liverpoola. Godine 1915. brod je prodan pomorskom poduzeću *China Mutual Steam navigation Company Ltd*, te 1916. godine preimenovan u *Eurydamas*. *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* kupuje ga 6. lipnja 1924. godine i preimenuje u *Jugoslavija*. Nakon fuzije brod ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyd*a. U travnju 1934. godine prodan je talijanskom brodovlasniku Luigu Balbu za 6.500 funti sterlinga te je u svibnju 1934. godine izrezan u Savoni (Italija). *Scottish Built Ships, Indrasamha*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=4758&vessel=INDRASAMHA, pristup 6. prosinca 2020.

⁴⁹⁵ Prvi zapovjednik broda bio je kapetan Stjepan Kobojević. *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1924., 212-213.

⁴⁹⁶ Blagoslov *Jugoslavije* je uz prigodnu svečanost održan u Splitu 8. kolovoza 1924. godine, a povodom spomenutog događaja časopis *Jadranska straža* objavio je iscrpan izvještaj na pet stranica. *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1924., 229-233.

⁴⁹⁷ *Vojvoda Putnik* (ex *Blossom Heath*, ex *Kerry Range*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1916. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 121,9 m, širina 15,9 m, 5.875 BRT, 3.750 NRT, 9.450 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.500 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 10,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 106-107.

Vojvoda Putnik porinut je 27. studenoga 1915. godine u brodogradilištu *Northumberland Shipbuilding Company Ltd.* u Newcastleu pod imenom *Kerry Range* za britanskog naručitelja *Neptune SN Co Ltd (Furness, Withy & Co Ltd)* iz Liverpoola. Godine 1918. kupuje ga kanadsko pomorsko poduzeće *Steam Navigation Co of Canada Ltd*, iz Montreala i 1920. godine preimenuje u *Blossom Heath*. U srpnju 1924. godine kupuje ga *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* i preimenuje u *Vojvoda Putnik*. Nakon fuzije brod ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyd*a. Nakon propasti Kraljevine Jugoslavije brodom je upravljalo poduzeće *Overseas Navigation Trust* iz

četvrti parobrod *Nikola Mihanović*.⁴⁹⁹ Tako je krajem prve godine poslovanja flota *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* u svom sastavu imala četiri teretna parobroda duge plovidbe (*Marija Petrinović*, *Jugoslavija*, *Vojvoda Putnik* i *Nikola Mihanović*) ukupne nosivosti 35.950 tona.⁵⁰⁰ Prosječna starost brodova *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* bila je približno 14 godina.

Iako su u *Poduzeću* bili dominantni dioničari porijeklom s dubrovačkog područja, ispočetka je brodovima *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* (za razliku od brodova *Atlantske plovidbe Ivo Račić*) luka upisa bila Split jer se tamo nalazilo sjedište *Poduzeća*. Međutim, kasnije je za tri (od šest) nabavljenih brodova luka upisa bila Dubrovnik.⁵⁰¹ Glavni dioničari poduzeća 1926. godine bili su Pasko Baburica (sa 36.155 dionica), braća Nikola i Miho Mihanović (zajedno sa 30.000 dionica) te Frano Petrinović (sa 5.000 dionica). Zanimljivo je da su ostali članovi uprave, Božo Banac i Miše Kolin posjedovali svega 1.000, odnosno 100 dionica.⁵⁰²

Sukladno vlasničkoj strukturi, poslovanje *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* bilo je orijentirano na pomorski prijevoz prema pacifičkoj obali Južne Amerike. Tako su brodovi *Poduzeća* u Južnu Ameriku dovozili potrebne sirovine i trgovačku robu da bi potom iz Južne Amerike uglavnom prevozili salitru na odredišta širom svijeta. Ostvarenju poslovnih planova uvelike su doprinijeli naši iseljenici koji su se bavili poslovima vezanim za proizvodnju salitre, te su oni kao vlasnici tereta većinom povjerali njegov prijevoz brodovima *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe*.⁵⁰³ Tome je svakako doprinijela činjenica da su i najveći

Londona koje ga 26. svibnja 1941. godine iznajmljuje britanskom Ministarstvu ratnog transporta. Ploveci u sastavu savezničkog konvoja SC-121 *Vojvoda Putnik* potopljen je 8. ožujka 1943. godine na Sjevernom Atlantiku pri čemu je nastradala cjelokupna posada od 38 ljudi te još šest pripadnika britanskih oružanih snaga koji su bili ukrcani na brod. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 27. ; *Tyne Built Ships, Kerry Range*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/K-Ships/kerryrange1916.html>, pristup 6. prosinca 2020. i *Wreck Site, SS Vojvoda Putnik*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?31009>, pristup 6. prosinca 2020.

⁴⁹⁸ Prvi zapovjednik broda bio je kapetan Luko Šoletić. *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1924., 213.

⁴⁹⁹ *Nikola Mihanović* (ex *Eurymachus*, ex *Inverclyde*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1906. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 122,1 m, širina 15,9 m 4.995 BRT, 3.566 NRT. Porivni stroj od 2.000 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 11 čvorova. Porinut je 16. srpnja 1906. godine u brodogradilištu *Charles Connell & Company*, Glasgow pod imenom *Inverclyde* za britanskog naručitelja *Royden & Company* iz Liverpola. Godine 1910. prelazi u vlasništvo britanskog pomorskog poduzeća *Inver Steamships Ltd*. Krajem kolovoza 1915. godine prodan je pomorskom poduzeću *Ocean Steamship Company Ltd*. i dobiva ime *Eurymachus*, uvrštenjem u flotu *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* preimenovan je u *Nikola Mihanović*. Nakon požara 1929. godine prodan je britanskom poduzeću *T. W. Ward Ltd*. iz Sheffielda, te je u listopadu 1929. godine izrezan za staro željezo. *Scottish Built Ships, Inverclyde*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=4802&vessel=INVERCLYDE, pristup 6. prosinca 2020.

⁵⁰⁰ *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1925., 129.

⁵⁰¹ Riječ je o parobrodima *Njegoš*, *Gundulić* i *Tomislav*.

⁵⁰² I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 265.

⁵⁰³ *Jadranska straža*, Split, br. 1, 1926., 7.

dioničari poduzeća bili iseljenici s dubrovačkog područja koji su živjeli i djelovali u Južnoj Americi.⁵⁰⁴ Povezanost *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* s iseljeništvom u Južnoj Americi očitovale se i u tome što su dolasci brodova *Poduzeća* u južnoameričke luke imali velikog odjeka u tadašnjim medijima. Pri tome je posebno značajan bio prvi dolazak parobroda *Jugoslavija* u čileansku luku Punta Arenas gdje su tamošnji iseljenici pripremili svečani doček.⁵⁰⁵

Poslovni rezultati *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* u prvim godinama poslovanja bili su dobri te se u svrhu daljnjeg razvoja ukazala potreba za povećanjem glavnice izdavanjem novih dionica čime bi se osigurala sredstva za nabavu brodova.⁵⁰⁶ Tako je 3. studenoga 1926. godine u Splitu održana izvanredna skupština dioničara *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe*. Upravu su zastupali njeni članovi Miše Kolin i Frano Petrinović, a skupština je na dnevnom redu imala samo jednu točku - povećanje glavnice.⁵⁰⁷ Tom je prilikom donesena odluka o povećanju glavnice za 3.250.000 zlatnih dinara izdavanjem 130.000 novih dionica nominalne vrijednosti 25 zlatnih dinara svaka, čime je glavnica udvostručena te je iznosila 6.500.000 zlatnih dinara.⁵⁰⁸ Za spomenute dionice bio je oglašen i javni poziv za kupnju kojim je na tržište plasirano 50.000 dionica raspoloživih za kupnju tijekom razdoblja od 1. do 31. prosinca 1926. godine.⁵⁰⁹ Dioničari su izviješteni i o nabavi novog parobroda za flotu *Poduzeća*⁵¹⁰. Također, s ponosom je istaknuta činjenica da je prosječna starost brodova *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* bila oko 14 godina što je ujedno bila najmlađa flota jednog pomorskog poduzeća u Kraljevini SHS.⁵¹¹

⁵⁰⁴ Pasko Baburica bio je jedan od najvećih čileanskih proizvođača salitre jer je još prije Prvog svjetskog rata kontrolirao oko 75% ukupne čileanske proizvodnje salitre. M. MOJAŠ, Naš iseljenik Pasko Baburica, 33.

⁵⁰⁵ Brod je sredinom listopada 1924. godine pod zapovjedništvom kapetana Stjepana Kobojevića doplovio u Punta Arenas s teretom od 2.000 tona ugljena. Boravak broda detaljno je opisan u časopisu *Jadranska straža*. *Jadranska straža*, Split, br. 1, 1925., 14-15.

⁵⁰⁶ U svrhu diverzifikacije poslovanja *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* planirala je do 1926. godine nabaviti i jedan prekoceanski putnički brod, međutim to se nije ostvarilo. Brod je trebao biti namijenjen prijevozu putnika odnosno iseljenika u Južnu Ameriku. *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1924., 229. Zamisao tadašnjeg člana uprave Boža Banca o nabavi suvremenih putničkih brodova ostvarena je tek u razdoblju djelovanja *Jugoslavenskog Lloyd*a kada su nabavljeni *Kraljica Marija* i *Princesa Olga*. Detaljnije u potpoglavlju 5.4. *Jugoslavenski Lloyd*.

⁵⁰⁷ *Jadranska straža*, Split, br. 12, 1926., 302

⁵⁰⁸ 6.500.000 zlatnih dinara imalo je protuvrijednost od 260.000 funti sterlinga.

⁵⁰⁹ Spomenute dionice imale su pravo na dividendu od sljedeće (1927.) godine, a mogle su se uplatiti i upisati u blagajni *Poduzeća*, u londonskom predstavništvu *Baburizza & Co.* ili kod sljedećih poslovnih banaka: *Prve hrvatske štedionice Zagreb*, *Srpske Banke d.d. Zagreb*, *Jadransko-Podunavske banke Beograd*, odnosno njihovih podružnica. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 48, 1926., 5.

⁵¹⁰ Radilo se o parobrodu *Njegos*.

⁵¹¹ Tada je Upravni odbor *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* bio sastavljen od sljedećih članova: Nikola Mihanović (predsjednik uprave), Pasko Baburica (potpredsjednik uprave), Frano Petrinović, Božo Banac i Miše Kolin. *Jadranska straža*, Split, br. 12, 1926., 302. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 48, 1926., 5.

Kao što je objavljeno na skupštini, krajem 1926. godine nabavljen je novi parobrod koji je dobio ime *Njogoš*.⁵¹² To je ujedno bio i prvi brod *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* kojem je luka upisa bila Dubrovnik. *Poduzeće* je krajem 1926. godine zapošljavalo 229 pomoraca.⁵¹³ Već sljedeće godine uslijedio je nagli razvoj *Poduzeća* koji je pratilo i znatno povećanje flote. Tako je 1927. godine tijekom svojevrsnog „zlatnog razdoblja“ *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* nabavila četiri parobroda duge plovidbe: *Zrinski*,⁵¹⁴ *Preradović*,⁵¹⁵ *Gundulić*,⁵¹⁶ te novogradnju *Aleksandar I*.⁵¹⁷ čime je ukupni broj brodova u

⁵¹² *Njogoš* (ex *Norman Isles*, ex *Suruga*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1908. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 114,7m, širina 15,8 m, gaz 7,4 m, 4.376 BRT, 2.728 NRT, 7.455 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.000 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 9,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 108-109.

Njogoš je porinut 17. prosinca 1907. godine u brodogradilištu *Archibald McMillan & Son*, Dumbarton pod imenom *Suruga* za naručitelja *New York & Oriental S.S. Co. Ltd, Liverpool - James Barber & Co. Inc.*, New York s lukom upisa Liverpool. Tijekom Prvog svjetskog rata (1915. godine) registriran je pod zastavom (tada neutralnih) Sjedinjenih Američkih Država s lukom upisa New York. Godine 1924. prodan je danskom pomorskom poduzeću *A/S D/S Normannia - A. N. Hansen & Co.*, Copenhagen i preimenovan u *Norman Isles*. *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* kupuje ga 1926. godine i daje mu ime *Njogoš*. Nakon fuzije brod ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyd*a. Tijekom Drugog svjetskog rata parobrod *Njogoš* je od 18. ožujka 1940. godine bio u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta. Od lipnja 1940. brod je u senegalskoj luci Dakar zadržala vlast francuske marionetske vlade u Vichyju. U svibnju 1944. godine brod ponovo preuzimaju britansko Ministarstvo ratnog transporta. Tijekom operacije „Overlord“ (Savezničko iskrcavanje u Normandiji) potopljen je 9. lipnja 1944. godine u svrhu izgradnje lukobrana *Gooseberry br. 3* (*Gooseberry breakwater No.3*) – dio umjetne luke *Mullberry B* (*Port Winston*). Nakon rata brod je izvađen iz mora i izrezan za staro željezo. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 29. i *Scottish Built Ships, Suruga*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=13663&vessel=SURUGA, pristup 16. prosinca 2020.

⁵¹³ *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1927., 254.

⁵¹⁴ *Zrinski* je preuzet u nizozemskoj luci Rotterdam u veljači 1927. godine. *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1928., 219. U spomenutom broju *Jadranske straže* nalazi se i detaljni opis parobroda *Zrinski*.

Zrinski (ex *Erle*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1920. godine. Osnovni podaci o brodu: duljina 121,7 m, širina 16,2 m, gaz 8 m, 5.645 BRT, 3.544 NRT, 9.000 tona nosivosti. Porivni stroj od 3.000 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 10,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 112-113.

Zrinski je porinut 23. siječnja 1920. godine u britanskom brodogradilištu *Northumberland Shipbuilding Co Ltd* u Newcastleu. pod imenom *Erle* za norveškog naručitelja *Arentz Rederi A/S (C Arentz)*, Christiania (danas Oslo). Godine 1922. prelazi u vlasništvo norveškog pomorskog poduzeća *Forenede Rederier A/S (Gørrissen & Co A/S)*, Christiania, a 1924. godine u vlasništvo također norveškog pomorskog poduzeća *A/S Erle (Fearnley & Eger)*, Oslo. *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* kupuje ga 1927. godine i preimenuje u *Zrinski*, a nakon fuzije brod ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyd*a. Tijekom Drugog svjetskog rata (1940. godine) prodan je pomorskom poduzeću *Crest Shipping Co Ltd*, London, te dobiva novo ime *Ashcrest*. Dana 8. prosinca 1940. godine potopila ga je njemačka podmornica *U-140* pri čemu je nastradala cjelokupna posada od 38 ljudi. *Tyne Built Ships, Erle*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/E-Ships/erle1920.html>, pristup 16. prosinca 2020. i *Wreck Site, SS Ashcrest*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?17296>, pristup 16. prosinca 2020.

⁵¹⁵ *Preradović* (ex *Riol*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen je 1907. godine u Njemačkoj. Osnovni podaci o brodu: duljina 128,2 m, širina 16,6 m, gaz 7,8 m 5.340 BRT, 3.415 NRT, 8.600 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.600 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 108-109.

Preradović je izgrađen 1907. godine u njemačkom brodogradilištu *Bremer Vulkan*, Vegesack pod imenom *Riol* za njemačkog naručitelja *Roland Linie - Globus Reederei* iz Bremena. Nakon Prvog svjetskog rata brod 1921. godine kao ratni plijen preuzimaju britanske vlasti i dodjeljuju ga poduzeću *Sir Wm Reardon Smith & Sons Ltd* iz Cardiffa u čijem vlasništvu ostaje do 1927. godine kada je prodan *Jugoslavensko-amerikanskoj plovidbi* i preimenovan u *Preradović*, a nakon fuzije brod ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyd*a. Tijekom Drugog svjetskog rata (1940. godine) prodan je pomorskom poduzeću *Crest Shipping Co. Ltd*. London i preimenovan u

floti *Poduzeća* porastao na devet s ukupno 48.327 BRT (Tablica 11.). Prosječna starost brodova bila je približno 14,5 godina. Krajem 1927. godine na brodovima *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* bilo je zaposleno 358 pomoraca.⁵¹⁸

Od spomenutih brodova, koji su tijekom 1926. i 1927. godine uvršteni u flotu *Poduzeća*, najznačajnija akvizicija ne samo s ekonomskog već i s političkog aspekta je bila novogradnja *Aleksandar I.* Naime, sukladno političkim trendovima u pomorstvu brodovi su često dobivali imena koja su bila bliska vladajućim strukturama monarhističke Jugoslavije, stoga je za prvu novogradnju *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* odlučeno da će u čast tadašnjeg državnog poglavara Aleksandra I. Karađorđevića biti nazvana *Aleksandar I.* za što je dobivena kraljeva suglasnost. Svečanost porinuća parobroda *Aleksandar I.* održana je u luci Glasgow 31. ožujka 1927. godine. Kuma broda bila je gospođa Milica Banac, a svečanosti su

Fircrest. Dana 25. kolovoza 1940. godine potopila ga je njemačka podmornica *U-124* prilikom čega je nastradala cjelokupna posada. *Wreck Site, SS Fircrest*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?152823>, pristup 16. prosinca 2020.

⁵¹⁶ *Gundulić* (ex *Siam City*, ex *Winfried*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1911. godine u Njemačkoj. Osnovni podaci o brodu: duljina 124,6 m, širina 16,8 m, gaz 8,2 m, 5.291 BRT, 3.299 NRT, 8.750 tona nosivosti. Porivni stroj od 3.000 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 104-105. Potrebno je spomenuti i da je *Gundulić* bio drugi brod *Poduzeća* s lukom upisa Dubrovnik.

Gundulić je izgrađen 1911. godine u njemačkom brodogradilištu *J. Frerich & Co. A. G.*, Einswardenu pod imenom *Winfried* za njemačko pomorsko poduzeće *Hamburg Bremer Afrika Line A.G.* Bremen. Tijekom Prvog svjetskog rata brod je rekvirirala Njemačka carska mornarica te je preuređen u brod radionicu. Nakon rata brod kao ratni plijen preuzimaju Britanci te njime upravlja britansko poduzeće *H.Hogarth & Sons*, London. Godine 1921. britanske vlasti ga prodaju poduzeću *Wm.Reardon Smith & Co.Ltd.* koje ga preimenuje u *Siam City*. Početkom 1927. godine kupuje ga *Jugoslavensko-amerikanska plovdba* i preimenuje u *Gundulić*. Dana 19. ožujka 1934. godine nasukao se u Magellanovom prolazu. Pokušaji odsukivanja bili su neuspješni, te je brod napušten. Brod je kasnije spašen te je kao transportni brod uvršten u flotu Čileanske ratne mornarice pod imenom *Magellanes*. Godine 1955. godine izbrisan je iz flotne liste i prodan čileanskom pomorskom poduzeću *Compania naviera Santa Barbara*, Valparaiso gdje plovi pod imenom *Sanbar*. Već sljedeće godine prodan je američkom poduzeću *Tidewater Commercial Co. Inc.* iz Baltimorea koje ga pod imenom *Springwater* registrira pod panamskom zastavom. Godine 1957. novi vlasnik broda postaje brodovlasnik Fausto Ferrero iz Genove nakon čega nekadašnji *Gundulić* 1958. godine završava u talijanskom rezalištu *Cantieri navali del Golfo S.p.A.* La Spezia. Marijan ŽUVIĆ, „Gundulić“: 24 godine tajnoga života!, *Atlant bulletin*, 18, 2006., str. 26-27.

⁵¹⁷ *Aleksandar I.*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1927. godine Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 129 m, širina 17,1 m, gaz 7,5 m, 5.948 BRT, 3.783 NRT, 9.700 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.750 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 102-103.

Aleksandar I. je porinut 31. ožujka 1927. godine, a dovršen je u svibnju iste godine u britanskom brodogradilištu *Lithgows Ltd.* u Glasgowu za naručitelja *Jugoslavensko-amerikansku plovdbu*, kao prva novogradnja u povijesti *Poduzeća*. Nakon fuzije brod ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyda*. Tijekom Drugog svjetskog rata brod je u razdoblju od 21. srpnja 1941. do 15. studenoga 1945. godine bio u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta. Tijekom spomenutog razdoblja brodom je upravljalo poduzeće *Overseas Navigation Trust Ltd.* London. Nakon Drugog svjetskog rata brod je vraćen Jugoslaviji gdje je pod imenom *Biokovo* uvršten u flotu pomorskog poduzeća *Jugoslavenska slobodna plovdba*. Od 1950. godine nalazi se u floti pomorskog poduzeća *Jugoslavenska linijska plovdba*, a naposljetku od 1956. godine plovi u sastavu flote *Jugoslavenske oceanske plovdbе*, Kotor. U veljači 1964. godine izrezan je za staro željezo u rezalištu Sveti Kajo. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 27. i *Scottish Built Ships, Aleksandar I.*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=10843&vessel=ALEKSANDAR+I, pristup 16. prosinca 2020.

⁵¹⁸ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 266.

nazočili Božo Banac kao predstavnik *Poduzeća* i veleposlanik Kraljevine SHS u Londonu kao izaslanik kralja Aleksandra I. Karađorđevića.⁵¹⁹

Redni broj	Ime broda	BRT	NRT	Nosivost (tona)
1.	<i>Aleksandar I.</i>	5.948	3.783	9.700
2.	<i>Gundulić</i>	5.271	3.296	8.750
3.	<i>Jugoslavija</i>	5.197	3.367	8.250
4.	<i>Marija Petrinović</i>	5.684	3.563	8.900
5.	<i>Nikola Mihanović</i>	4.995	3.214	8.200
6.	<i>Njegoš</i>	4.390	2.714	7.500
7.	<i>Preradović</i>	5.341	3.418	8.600
8.	<i>Vojvoda Putnik</i>	5.856	3.798	9.450
9.	<i>Zrinski</i>	5.645	3.544	8.820
	Ukupno	48.327	30.697	78.170

Tablica 11. Brodovi pomorskog poduzeća *Jugoslavensko-amerikanska plovidba*, stanje krajem 1927. godine

Izradio autor prema: *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 102-103. i Zdravka, JELASKA MARIJAN, Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo, *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 42, Zagreb, Dubrovnik, 2004., 231-272, 249.

Uspješno poslovanje *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* nastavljeno je i sljedeće godine i trajalo je sve do fuzije. Neposredno pred fuziju flota *Poduzeća* dodatno je uvećana još jednom novogradnjom (drugom u povijesti *Poduzeća*). Riječ je o parobrodu *Tomislav*⁵²⁰ koji je 29. rujna 1928. godine preuzet u brodogradilištu *Robert Duncan & Co*, u Glasgouu

⁵¹⁹ Tom je prilikom iz Maršalata Dvora upućen brzojav kojim je kralj Aleksandar I. Karađorđević izrazio radost porinućem broda i ujedno uputio čestitke *Jugoslavensko-amerikanskoj plovidbi, Jadranska straža*, Split, br. 5, 1927., 150.

⁵²⁰ *Tomislav*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1928. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 122,8 m, širina 15,4 m, gaz 7,5 m, 5.411 BRT, 3.249 NRT, 8.700 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.900 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 110-111.

Tomislav je porinut 21. kolovoza 1928. godine, a dovršen u rujnu iste godine u britanskom brodogradilištu *R. Robert Duncan & Co*, Glasgow za naručitelja *Jugoslavensko-amerikansku plovidbu*. Nakon fuzije brod ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyda*. Za vrijeme Drugog svjetskog rata *Tomislava* su 22. travnja 1941. godine zarobili Talijani i preimenovali ga u *Venezia Giulia*. Tijekom 1941. godine predan je Japanu te preimenovan u *Teian Maru*. Brod je 9. siječnja 1942. godine potopila američka podmornica *USS Pollack*. *Scottish Built Ships, Tomislav*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=5897&vessel=TOMISLAV, pristup 16. prosinca 2020. i *Wreck Site, SS Teian Maru*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?179315>, pristup 16. prosinca 2020.

(Velika Britanija).⁵²¹ Time je u vrlo kratkom razdoblju uspješnog poslovanja od 1924. do 1928. godine flota *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* povećana s četiri parobroda ukupne nosivosti 35.950 tona na čak deset parobroda ukupne nosivosti 86.870 tona.

Poduzeće je samostalno poslovalo sve do 1928. godine kada je na izvanrednoj skupštini dioničara 14. prosinca 1928. godine odlučeno da se *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* fuzionira s *Atlantskom plovidbom Ivo Račić* u zajedničko pomorsko poduzeće pod nazivom *Jugoslavenski Lloyd* sa sjedištem u Splitu. U vrijeme fuzije glavnica *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* iznosila je 6.500.000 zlatnih dinara podijeljenih u 260.000 dionica nominalne vrijednosti 25 zlatnih dinara svaka.⁵²² Fuzijom s *Atlantskom plovidbom Ivo Račić* i nastankom *Jugoslavenskog Lloyda* u siječnju 1929. godine prestaje samostalno poslovanje *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe*.⁵²³ Dana 24. lipnja 1929. godine, nedugo nakon prestanka postojanja *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe*, preminuo je Nikola Mihanović, jedan od osnivača i dugogodišnji član uprave *Poduzeća*.

Poslovanje *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* predstavlja primjer poslovnih ulaganja iseljenika s dubrovačkog područja koji su ulaganjem kapitala stečenog u inozemstvu ostvarili značajne investicije u gospodarstvo svoje domovine. Tako su uz ostvarenje profita koji je primarni cilj poslovnog ulaganja ujedno potpomogli razvoj ne samo dubrovačkog nego i cjelokupnog pomorstva monarhističke Jugoslavije. Značaj *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* za gospodarstvo tadašnje države oslikava i činjenica da je 1926. godine Nikola Mihanović za zasluge u pomorstvu i trgovini odlikovan Ordenom Svetog Save II. reda.⁵²⁴ Poslovanje *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* bilo je obilježeno i humanitarnim aktivnostima jer su čelni ljudi uprave *Poduzeća*, prije svega braća Nikola i Miho Mihanović te Frano Petrinović bili poznati dobrotvori koji su brojnim donacijama pomagali ne samo svojim rodnim krajevima već i čitavoj domovini.⁵²⁵

⁵²¹ Prvi zapovjednik parobroda *Tomislav* bio je kapetan Viktor Šimunović. *Jadranska straža*, Split, br.1, 1929., 25.

⁵²² Pregovori o integraciji započeli su u listopadu 1928. godine. I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 266.

⁵²³ *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* samostalno je poslovanje okončala s dobiti od 713.388 zlatnih dinara, te je dioničarima isplaćena dividenda u iznosu od 10%. Z. JELASKA MARIJAN, *Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo*, 255.

⁵²⁴ *Jadranska straža*, Split, br. 2, 1926., 36.

⁵²⁵ Uz Zakladu braće Nikole i Miha Mihanovića koja djeluje i danas, brojni su primjeri humanitarnih aktivnosti koje su poduzeli čelni ljudi *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe*. Tako je primjerice prilikom posjeta domovini 1922. godine Miho Mihanović podijelio 1.000.000 kruna raznim humanitarnim i kulturnim organizacijama. Frano Petrinović je 1923. godine podijelio 1.000.000 dinara kulturnim i humanitarnim organizacijama u rodnom Supetru. Braća Mihanović financirali su gradnju škola u Dubrovačkom primorju. Međutim jedan od najpoznatijih primjera dobrotvorstva je obnova dubrovačkog zvonika 1929. godine koju je financirao Pasko

5.4. Jugoslavenski Lloyd

Nakon nekoliko godina uspješnog poslovanja *Atlantske plovidbe Ivo Račić* i *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe*, uprave spomenutih pomorskih poduzeća donijele su odluku o njihovom spajanju u jedinstveno poduzeće. Odluka je bila sasvim opravdana iz razloga što su glavni dioničari spomenutih poduzeća već otprije bili ne samo poslovno već i osobno povezani.⁵²⁶ Spajanjem bi se optimiziralo poslovanje u smislu smanjenja administracije i troškova a istovremeno bi se omogućilo i lakše pribavljanje kapitala potrebnog za nabavu novih brodova, odnosno za dalji razvoj i unaprjeđenje poslovanja. Pregovori o fuziji započeti su u listopadu 1928. godine te je dogovoreno da će se potkraj tekuće godine u oba poduzeća održati izvanredne skupštine na kojima će biti donesena konačna odluka.⁵²⁷

Nakon pregovora između članova uprava *Atlantske plovidbe Ivo Račić* i *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* održanih tijekom listopada i studenog 1928. godine dogovorena je fuzija ova dva poduzeća. Fuzijom bi se formiralo novo pomorsko poduzeće - najveće u tadašnjoj državi pod imenom *Jugoslavenski Lloyd*. Planirano je nastavljanje poslovne strategije *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* i *Atlantske plovidbe Ivo Račić*, što je značilo dalji razvoj poslovanja s Južnom Amerikom.⁵²⁸ Tako bi već postojeća linija Sušak-Buenos Aires od 1. siječnja 1929. godine postala stalna a u planu je bila i uspostava druge linije prema zapadnoj (pacifičkoj) obali Južne Amerike kojom bi se jadranske luke povezale s čileanskim i peruanskim lukama.⁵²⁹

Prema dogovoru, izvanredne skupštine oba poduzeća održane su 14. prosinca 1928. godine, te su se njihovi dioničari većinski izjasnili za integraciju. Dogovoreno je da će nosilac procesa integracije biti *Jugoslavensko-amerikanska plovidba*.⁵³⁰ Također je odlučeno i da će

Baburica. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.39, 1922., 2 ; *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.49, 1923., 2. ; *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.52, 1925., 6. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.5, 1930., 3.

⁵²⁶ Primjerice *Atlantska plovidba Ivo Račić* i *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* zajednički su osnovali agenciju u Buenos Airesu, a također su namjeravali investirati i u kupovinu zemljišta u Splitu. Z. JELASKA MARIJAN, Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo, 250.

⁵²⁷ *Jugoslavensko-amerikanska plovidba a.d. u Splitu, Izvještaj i zaključni računi za IV poslovnu godinu 1927*, Split, 1928. b.o.s.

⁵²⁸ Tako bi se s vremenom ostvarili poslovni planovi Boža Banca iz razdoblja *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* kada je planirana nabava putničkih brodova za prijevoz iseljenika u Južnu Ameriku.

⁵²⁹ *Jadranska straža*, Split. br. 12, 1928., 392-393.

⁵³⁰ Unatoč tome što je *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* bila manje poduzeće s manje brodova i manjom osnivačkom glavnicom.

Upravni odbor Jugoslavensko-amerikanske plovidbe u sastavu: Pasko Baburica (predsjednik), Nikola Mihanović (potpredsjednik), Božo Banac, Frano Petrinović, Miše Kolin i Niko Marinović ujedno postati članovi prvog Upravnog odbora novostvorenog pomorskog poduzeća *Jugoslavenski Lloyd akcionarsko društvo*⁵³¹ sa sjedištem u Splitu.⁵³² Skupština je odlučila da se glavnicu povisi za dodatnih 8.500.000 zlatnih dinara (340.000 dionica) što je bila procijenjena vrijednost brodova *Atlantske plovidbe Ivo Račić*. Tako je dioničarima *Atlantske plovidbe Ivo Račić* pripalo 340.000 novoizdanih dionica i koje su raspodijeljene razmjerno njihovim udjelima.⁵³³

Fuzija je službeno izglasana 17. prosinca 1928. godine na skupštinama dvaju poduzeća pod predsjedavanjem Miše Kolina. Izglasana je Upravni odbor u sastavu: Nikola Mihanović (predsjednik), Pasko Baburica (potpredsjednik), Božo Banac, Frano Petrinović, Miše Kolin i Niko Marinović. Generalni direktor novog poduzeća postaje Božo Banac, koji je nedugo prije ukazom kralja Aleksandra I. Karađorđevića odlikovan Ordenom Svetog Save II. reda. Kao najava uspješnog poslovanja objavljena je vijest o narudžbi gradnje dva nova parobroda duge plovidbe za Poduzeće.⁵³⁴

U trenutku osnivanja *Jugoslavenskog Lloyda*, *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* posjedovala je deset parobroda duge plovidbe (*Aleksandar I.*, *Gundulić*, *Jugoslavija*, *Marija Petrinović*, *Nikola Mihanović*, *Njegoš*, *Preradović*, *Tomislav*, *Vojvoda Putnik* i *Zrinski*). S druge strane *Atlantska plovidba Ivo Račić* floti novog poduzeća doprinijela je sa svojih 14 parobroda duge plovidbe (*Carica Milica*, *Dušan Silni*, *Epidauro*, *Iskra*, *Istina*, *Istok*, *Ivo Račić*, *Izgled*, *Izrada*, *Izvor*, *Izabran*, *Marija Račić*, *Nemanja* i *Vidovdan*). Fuzijom je tako nastalo najveće pomorsko poduzeće monarhističke Jugoslavije koje je spomenuti status zadržalo sve do Drugog svjetskog rata. *Jugoslavenski Lloyd* je tako na početku poslovanja raspolagao s flotom od 24 teretna parobroda duge plovidbe.⁵³⁵

⁵³¹ Puni naziv novoosnovanog poduzeća bio je *Jugoslavenski Lloyd a.d.* - prije *Atlantska plovidba Ivo Račić a.d.* i *Jugoslavensko-amerikanska plovidba a.d.* u Splitu.

⁵³² *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 28. 1928., str 1.

⁵³³ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 266-267.

⁵³⁴ *Jadranska straža*, Split. br. 1, 1929., 25. Spomenute novogradnje su bili parobrodi *Avala* i *Triglav* koji su tijekom 1929. godine uvršteni u flotu *Poduzeća*.

⁵³⁵ U literaturi je često izostavljan parobrod *Tomislav* te se može naći podatak da je *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* novom poduzeću doprinijela s devet parobroda kao i da je *Jugoslavenski Lloyd* početkom poslovanja raspolagao s 23 parobroda. Međutim parobrod *Tomislav* je 5. listopada 1928. godine isplovio iz britanske luke Cardiff za Buenos Aires na svoje prvo putovanje. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 43, 1928., 6.

Jugoslavenski Lloyd službeno je započeo s poslovanjem 1. siječnja 1929. godine. Sjedište poduzeća nalazilo se u Splitu⁵³⁶ a uprava se nalazila u Zagrebu.⁵³⁷ Međutim, luka upisa većine brodova *Poduzeća* bila je Dubrovnik.⁵³⁸, stoga se *Jugoslavenski Lloyd* kao sljednik dvaju dubrovačkih pomorskih poduzeća opravdano smatra neizostavnim dijelom dubrovačkog pomorstva.⁵³⁹ Tome doprinosi i činjenica da je veći dio kapitala *Poduzeća* pripadao dioničarima iz dubrovačkog kraja. Iz Dubrovnika je također bio i generalni direktor Božo Banac kao osoba koja je imala najveći utjecaj na poslovanje *Jugoslavenskog Lloyd*a.⁵⁴⁰ Vlasnička, odnosno upravna struktura *Jugoslavenskog Lloyd*a odredila je i ulaganja kapitala koji je *Poduzeće* investiralo u ostale djelatnosti te su investicije bile često usmjerene prema dubrovačkom području. Upravo je zbog tih investicija *Jugoslavenski Lloyd* bio jedan od gospodarskih subjekata koji je znatno utjecao na cjelokupno dubrovačko gospodarstvo tijekom međuratnog razdoblja. Ujedno je zbog svega navedenog, a i zbog velikog broja dubrovačkih pomoraca ukrcanih na brodovima *Jugoslavenskog Lloyd*a, dubrovački tisak redovito objavljivao izvještaje o kretanju brodova *Poduzeća*.

Jugoslavenski Lloyd nastavio je uspješno poslovanje *Atlantske plovidbe Ivo Račić* te *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe*. Tako je *Poduzeće* između ostalog održavalo i redovnu liniju za prijevoz tereta iz Jadrana (iz luka Sušak, Šibenik, Split i Dubrovnik) za Argentinu. Linija je bila namijenjena izvozu, a prema ugovoru s državom održavana je jednom

⁵³⁶ Tijekom prve godine postojanja *Jugoslavenskog Lloyd*a pojavili su se napisi da bi se sjedište *Poduzeća* trebalo premjestiti u Dubrovnik. Takav potez bio bi sasvim opravdan s obzirom na luku upisa brodova, a također i na strukturu vlasništva odnosno uloženog kapitala. Međutim, do promjene sjedišta ipak nije nikada došlo te je ono ostalo u Splitu a uprava u Zagrebu. *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1930., 111.

Iako je u *Jugoslavenskom Lloyd*u bio dominantan dubrovački kapital, za sjedište poduzeća ipak nije izabran Dubrovnik. Razlog tome je prevelika konkurencija u vidu *Dubrovačke parobrodске plovidbe* u kojoj je dominantnu ulogu imao Federiko Glavić. Mato KAPOVIĆ, *Dubrovačko pomorstvo 1880-1941.*, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1980., 7-23, 22.

⁵³⁷ *Poduzeće* je imalo i ured u samom središtu Londona na adresi Leadenhall Street 54. Spomenuti ured se nalazio u neposrednoj blizini zgrade Lloyd's Register of Shipping.

⁵³⁸ Split je bio luka upisa za sedam od 24 parobroda koje je *Poduzeće* imalo prilikom osnivanja, dok je luka upisa svih ostalih parobroda bila Dubrovnik. Dubrovnik je ujedno bio i luka upisa za šest od sedam brodova koji su do Drugog svjetskog rata uvršteni u flotu *Jugoslavenskog Lloyd*a.

⁵³⁹ Veza Dubrovnika i *Jugoslavenskog Lloyd*a očitovala se i u dolascima putničkih brodova *Poduzeća* (*Kraljica Marija* i *Princesa Olga*) u Dubrovnik. Spomenuti brodovi pristajali su u Dubrovnik prevozeći putnike na kružnim putovanjima čime je *Jugoslavenski Lloyd* doprinio i razvoju kruzning turizma u Dubrovniku tijekom međuratnog razdoblja. Upravo je u tom razdoblju došlo do snažnog razvoja dubrovačkog turizma u suvremenom obliku kakav postoji još i danas. Štoviše, Dubrovnik je bio luka upisa za jedina dva kruzera duge plovidbe tadašnje države.

⁵⁴⁰ Zanimljivo je da je Božo Banac 1931. godine posjedovao svega 2.600 dionica, a 1932. godine 71.646 dionica *Jugoslavenskog Lloyd*a. Z. JELASKA MARIJAN, *Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo*, 262 i 265.

mjesečno.⁵⁴¹ Tijekom 1929. godine odnosno prve godine poslovanja *Jugoslavenskog Lloyd*a u flotu *Poduzeća* uvrštene su dvije novogradnje, teretni parobrodi duge plovidbe *Avala*⁵⁴² i *Triglav*⁵⁴³

Pored poduzetih aktivnosti na povećanju flote, tijekom 1929. godine na parobrodu *Nikola Mihanović* dolazi do katastrofalnog požara te su brod zbog nastale štete morali prodati u staro željezo. Znakovito je i da je u lipnju iste godine preminuo i Nikola Mihanović jedan od vodećih ljudi *Poduzeća*. Krajem 1929. godine započinje i Velika gospodarska kriza koja je donijela znatne gospodarske poremećaje na globalnoj razini, što se također odrazilo i na poslovanje pomorskih poduzeća. Iako se djelovanje krize u pomorstvu osjetilo još nekoliko godina prije, sredinom 1930-ih kriza će u potpunosti zaustaviti daljnji razvoj *Jugoslavenskog Lloyd*a.

Unatoč globalnoj krizi *Jugoslavenski Lloyd* je i dalje nastojao razvijati poslovanje, te su nastavljeni napor na povećanju flote. Tako je na samom početku krize u Velikoj Britaniji naručena gradnja još jednog teretnog broda duge plovidbe. Spomenuta novogradnja je 1930. godine uvrštena u flotu *Poduzeća* pod imenom *Trepča*.⁵⁴⁴ Iste godine u Velikoj Britaniji

⁵⁴¹ Prema ugovoru, na liniji se godišnje prevaljivalo 91.200 nautičkih milja. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 99.

⁵⁴² *Avala*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1929. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 129,6 m, širina 16,9 m, gaz 8 m, 6.403 BRT, 3.852 NRT, 10.570 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.900 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 11 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 102-103.

Avala je porinuta 4. rujna 1929. godine, a dovršena je u listopadu iste godine u brodogradilištu *William Doxford & Sons Ltd.*, Pallion za naručitelja *Jugoslavenski Lloyd*. Dana 3. veljače 1939. godine ploveći s teretom ugljena, vina, piva, koksa i ulja iz Cardiffa za Rangoon (Burma) *Avala* se uslijed magle nasukala na južnoafričku obalu 30 nautičkih milja od rta Agulhas. *Wear Built Ships, Avala*, http://www.sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=101366&vessel=AVALA, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site, SS Avala*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?139700>, pristup 6. siječnja 2021.

⁵⁴³ *Triglav*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1929. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 129,5 m, širina 17,8 m, gaz 8,4 m, 6.363 BRT, 3.853 NRT, 10.570 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.900 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 11 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 112-113.

Triglav je porinut 22. srpnja 1929. godine, a dovršen je u kolovozu iste godine u britanskom brodogradilištu *William Doxford & Sons Ltd.*, Pallion za naručitelja *Jugoslavenski Lloyd*. Tijekom Drugog svjetskog rata brod je u razdoblju od 24. listopada 1941. do 9. srpnja 1942. bio u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta godine. Tijekom spomenutog razdoblja brodom je upravljalo poduzeće *Overseas navigation Trust Ltd.*, London. Dana 9. srpnja 1942. godine potopila ga je njemačka podmornica *U-66* na poziciji 26° 47' N, 048° 10' W pri čemu su nastradala 24 člana posade. Brod je plovio iz luke Lourenço Marques (današnji Maputo u Mozambiku) za New York s teretom cinkove i manganove rude. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 27., *Wreck Site, SS Triglav*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?132143>, pristup 6. siječnja 2021. i *Wear Built Ships, Triglav*, http://www.sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=101365&vessel=TRIGLAV, pristup 6. siječnja 2021.

⁵⁴⁴ *Trepča*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1930. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 124 m, širina 16,3 m, gaz 7,4 m, 5.051 BRT, 3.118 NRT, 8.850 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.200 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 110-111.

Trepča je porinuta 28. svibnja 1930. godine, a dovršena je u srpnju iste godine u britanskom brodogradilištu *Ayrshire Dockyard Co Ltd*, Irvine za naručitelja *Jugoslavenski Lloyd*. Tijekom Drugog svjetskog rata u razdoblju od 6. lipnja 1941. do 13. ožujka 1942. godine brod je bio u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta

nabavljen je i obalni remorker *Orjen*⁵⁴⁵ upisan u kategoriji male obalne plovidbe. Flota *Jugoslavenskog Lloyd*a krajem 1930. godine sastojala se od 26 teretnih brodova s ukupno 131.094 BRT. (Tablica 12.) *Jugoslavenski Lloyd* je tako po ukupnoj bruto tonaži tada bio najveće pomorsko poduzeće Kraljevine Jugoslavije s udjelom od 40,63% ukupne bruto tonaže trgovačke mornarice tadašnje države. Na brodovima *Poduzeća* bila su zaposlena 974 pomorca, odnosno 24,08% od ukupnog broja pomoraca zaposlenih u svim pomorskim poduzećima tadašnje države.⁵⁴⁶

Tijekom krizne 1930. godine *Jugoslavenski Lloyd* napravio je i jedan veliki iskorak u diverzifikaciji poslovanja u pomorskom prijevozu. Naime, u srpnju 1930. godine zaključen je ugovor između *Jugoslavenskog Lloyd*a i britanskog pomorskog poduzeća *Royal Steam Packet Corporation* o kupoprodaji putničkog parobroda *Araguaya*. Novi je brod u čast jugoslavenske kraljice Marije Karađorđević, nakon ishođenog odobrenja kraljevske obitelji, nazvan *Kraljica Marija*.⁵⁴⁷

Tijekom spomenutog razdoblja brodom je upravljalo poduzeće *Overseas navigation Trust Ltd.*, London. Dana 13. ožujka 1942. u blizini Istočne obale Sjedinjenih Američkih Država potopila ga je njemačka podmornica *U-332* pri čemu su nastradala četiri člana posade dok su ostali spašeni. Brod je prevozio teret boksita za luku Portland (država Maine). *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 27. *Scottish Built Ships, Trepca*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=1178&vessel=TREPCA, pristup 6. siječnja 2021. i *Wreck Site SS Trepca*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?15775>, pristup 6. siječnja 2021.

⁵⁴⁵ *Orjen*, (ex *Mercedes III*), remorker male obalne plovidbe izgrađen 1908. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 25,7 m, širina 5,5 m, 91 BRT, 2 NRT, porivni stroj snage 350 KS (indiciranih). *Pomorski godišnjak za 1932. godinu*, 136-137.

Orjen je porinut 26. listopada 1908. godine u britanskom brodogradilištu *George Brown & Co*, Greenock pod imenom *Mercedes III* za britanskog naručitelja Samuel J Price, Cardiff. Godine 1919. kupuje ga britansko brodogradilište *Palmer's Shipbuilding & Iron Co Ltd*, Jarrow, a već 1920. godine prodaje ga britanskom poduzeću *The Hebburn Transport Co Ltd*, Hebburn. Godine 1930. brod kupuje *Jugoslavenski Lloyd* i preimenuje u *Orjen*. Tijekom Drugog svjetskog rata rekvirirali su ga Talijani, a 1943. godine potopljen je u talijanskoj luci La Spezia. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 92-93. *Scottish Built Ships, Mercedes III*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=2979&vessel=MERCEDES+III, pristup 6. siječnja 2021.

⁵⁴⁶ *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 90-93.

⁵⁴⁷ *Kraljica Marija* (ex *Araguaya*) putnički parobrod duge plovidbe izgrađen 1906. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 156,8 m, širina 18,3 m, gaz 8,2 m, 10.382 BRT, 6.080 NRT. Porivni stroj od 8.500 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 16 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1932. godinu*, 124-125.

U citiranom godišnjaku *Kraljica Marija* upisana je u kategoriji velike obalne plovidbe. Nakon što je kupljen putnički parobrod *Princesa Olga*, odnosno od 1935. godine, *Kraljica Marija* upisana je u kategoriju duge plovidbe.

Kraljica Marija je porinuta 5. lipnja 1906. godine pod imenom *Araguaya* u brodogradilištu *Workman, Clark & Co. Ltd.*, Belfast za britanskog naručitelja *Royal Mail Steam Packet Co. Ltd. (Royal Mail Lines)*. Brod je imao kapacitet od 1.200 putnika raspoređenih u tri razreda. Tijekom Prvog svjetskog rata služio je kao brod bolnica. Nakon rata preuređen je u brod za kružna putovanja s kapacitetom od 365 putnika (svi putnici bili su u prvom razredu). Brod je u sklopu kružnih putovanja Sredozemljem između ostalog posjećivao i Dubrovnik. Godine 1930. kupuje ga *Jugoslavenski Lloyd* i preimenuje ga u *Kraljica Marija*. U floti *Jugoslavenskog Lloyd*a ostaje do 1940. godine kada je prodan Francuzima te preimenovan u *Savoie*. Dana 8. studenoga 1942. godine *Savoie* je potopljena u marokanskoj luci Casablanca u američkom napadu na francuske pomorske snage odane vladi u Vichyju. N. JERKOVIĆ, *Putnički krstaši u Dubrovniku 1, Brodovi istočne obale Jadrana, Grčke i Italije*, 72-74.

Redni broj	Ime broda	BRT	Godina gradnje	Država gradnje
1.	<i>Aleksandar I.</i>	5.948	1927.	Velika Britanija
2.	<i>Avala</i>	6.378	1929.	Velika Britanija
3.	<i>Carica Milica</i>	6.390	1928.	Velika Britanija
4.	<i>Dušan Silni</i>	5.654	1906.	Njemačka
5.	<i>Epidaurο</i>	4.295	1901.	Velika Britanija
6.	<i>Gundulić</i>	5.291	1911.	Njemačka
7.	<i>Iskra</i>	4.024	1902.	Velika Britanija
8.	<i>Istina</i>	3.546	1910.	Velika Britanija
9.	<i>Istok</i>	5.908	1913.	Velika Britanija
10.	<i>Ivo Račić</i>	3.718	1907.	Velika Britanija
11.	<i>Izabran</i>	4.307	1912.	Velika Britanija
12.	<i>Izgleđ</i>	4.303	1911.	Velika Britanija
13.	<i>Izrada</i>	3.518	1910.	Velika Britanija
14.	<i>Izvor</i>	3.880	1898.	Velika Britanija
15.	<i>Jugoslavija</i>	5.168	1901.	Velika Britanija
16.	<i>Marija Petrinović</i>	5.699	1918.	Velika Britanija
17.	<i>Marija Račić</i>	4.200	1911.	Velika Britanija
18.	<i>Nemanja</i>	5.226	1918.	Velika Britanija
19.	<i>Njegoš</i>	4.375	1908.	Velika Britanija
20.	<i>Preradović</i>	5.340	1907.	Njemačka
21.	<i>Tomislav</i>	5.411	1928.	Velika Britanija
22.	<i>Trepča</i>	5.051	1930.	Velika Britanija
23.	<i>Triglav</i>	6.363	1929.	Velika Britanija
24.	<i>Vidovdan</i>	5.581	1906.	Velika Britanija
25.	<i>Vojvoda Putnik</i>	5.875	1916.	Velika Britanija
26.	<i>Zrinski</i>	5.645	1920.	Velika Britanija
	Ukupno BRT	131.094		

Tablica 12. Brodovi pomorskog poduzeća *Jugoslavenski Lloyd*, stanje krajem 1930. godine

Izradio autor prema: *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split., 67.

Prema poslovnim planovima uprave *Jugoslavenskog Lloyda*, *Kraljica Marija* je trebala ploviti na kružnim putovanjima po Jadranu i Sredozemlju (Slika 13.). Ovo je bio prvi slučaj u povijesti dubrovačkog pomorstva da dubrovačko pomorsko poduzeće posjeduje

putničke brodove duge plovidbe namijenjene kružnim putovanjima. U skladu s gospodarskom krizom planirano je da cijene kružnih putovanja budu umjerene (približno 50% od uobičajenih cijena kružnih putovanja u svijetu). Smatralo se da bi se na taj način domaćem stanovništvu omogućio odmor po povoljnoj cijeni, a ujedno bi se putem kružnih putovanja promicale ljepote jugoslavenske obale.⁵⁴⁸

Primopredaja *Kraljice Marije* izvršena je u studenome 1930. godine u Southamptonu (Velika Britanija). Primopredaji su nazočili generalni direktor *Jugoslavenskog Lloyd*a Božo Banac i nautički inspektor *Poduzeća* kapetan Miho Bete, a prvi zapovjednik broda bio je kapetan Vicko Šimunković.⁵⁴⁹ *Kraljica Marija* prvi je put stigla pred Dubrovnik na Božićno jutro 1930. godine uz oduševljenje i pozdrave okupljenog stanovništva. Istog dana poslijepodne otplovila je za Split gdje su trebali biti izvršeni radovi na preuređenju broda.⁵⁵⁰

Početak ožujka 1931. godine *Kraljica Marija* izvršila je kraće svečano putovanje tijekom kojeg je na brodu boravila jugoslavenska kraljica Marija Karađorđević.⁵⁵¹ Prije početka putovanja, 7. ožujka 1931. godine, u Splitu je upriličen svečani blagoslov broda a kuma je bila kraljica Marija Karađorđević.⁵⁵² Prvo komercijalno putovanje *Kraljice Marije*⁵⁵³ bilo je 1931. godine na ruti Sušak – Šibenik – Split – Dubrovnik – Kotor – Krf – Nauplio – Atena – Dubrovnik – Korčula – Hvar – Split. Poslovni plan *Jugoslavenskog Lloyd*a predviđao je relativno velik broj luka ticanja da bi se putnicima tijekom putovanja omogućilo posjet što većem broju luka. Na brodu je postojao samo jedan razred za smještaj putnika (prvi), u kojem je bilo mjesta za 400 putnika.⁵⁵⁴ *Jugoslavenski Lloyd* tako je namjeravao putnicima pružiti prvoklasnu udobnost uz relativno niske cijene, a veliki broj putnika bi *Poduzeću* osigurao

⁵⁴⁸ Tijekom ljetne sezone bila su predviđena dva putovanja mjesečno s polaskom iz Sušaka s lukama ticanja Šibenik, Split, Dubrovnik, Kotor i Patras, te povratkom u Sušak. Trajanje putovanja bilo je 12 dana s time da bi boravci u Splitu i Kotoru trajali nekoliko dana jer su za putnike bili organizirani izleti u okolice spomenutih gradova. Putovanja u zimskoj sezoni bi se izvodila na ruti za Egipat u trajanju od 12 dana s polaskom iz Sušaka. Planirano je da bi se ekonomska isplativost putovanja postigla ukoliko bi na svakom putovanju bilo oko 300 putnika. *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1930., 268-269.

⁵⁴⁹ *Jadranska straža*, Split, br. 12, 1930., VII.

⁵⁵⁰ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 52, 1930., 13.

⁵⁵¹ Tijekom svečanog putovanja na brodu je boravila jugoslavenska kraljica Marija Karađorđević. *Kraljica Marija* posjetila je Dubrovnik 8. ožujka 1930. godine te je tom prilikom upriličen svečani doček. Dolazak *Kraljice Marije* s jugoslavenskom kraljicom bio je najavljivan i popraćen u dubrovačkom tisku gdje je objavljen i program svečanosti. Svečano putovanje je skraćeno zbog potresa na jugu tadašnje Vardarske banovine, te se brod zajedno s kraljicom Marijom Karađorđević 9. ožujka 1931. godine iz Kotora vratio za Split. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 10, 1931., 1-2. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 11, 1931., 1.

⁵⁵² Domaćini svečanosti bili su generalni direktor *Jugoslavenskog Lloyd*a Božo Banac te njegova supruga Milica, a svečanosti su nazočili brojni visoki gosti. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 11, 1931., 1.

⁵⁵³ *Kraljica Marija* je na prvo komercijalno putovanje krenula 16. ožujka 1931. godine te je sutradan 17. ožujka ponovo posjetila Dubrovnik. Ibidem, 1.

⁵⁵⁴ *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1931., III.

dovoljnu zaradu. Ovakva relativno kratka kružna putovanja brod je bio u stanju obaviti dva puta mjesečno što bi osiguralo isplativost čak i ako ukupni broj putnika na oba putovanja bude manji od 800. Cijena od 3.600 dinara za dvanaestodnevno kružno putovanje bila je u svjetskim razmjerima znatno ispod cijene, međutim zbog sveopćeg niskog životnog standarda stanovništva Kraljevine Jugoslavije spomenuti iznos je za prosječne građane predstavljao znatni izdatak.⁵⁵⁵

Nabave novih brodova nisu donijele bolje poslovne rezultate jer je gospodarska kriza bila u punom jeku. Tako je na godišnjoj skupštini *Poduzeća* održanoj 6. lipnja 1931. godine u Splitu podnesen izvještaj za poslovnu godinu 1930. prema kojem je *Jugoslavenski Lloyd* ostvario dobitak u iznosu od 837.919,90 zlatnih dinara. Međutim, iz poslovne godine 1929. preneseno je 1.841.349,17 zlatnih dinara dobitka što je u konačnici značilo da je *Poduzeće* 1930. godine poslovalo s gubitkom u iznosu od 1.003.429,27 zlatnih dinara.⁵⁵⁶ Stoga je u svrhu smanjenja troškova tijekom 1930. godine čak 12 brodova *Poduzeća* bilo u raspredi, dok je u prvom dijelu 1931. godine u raspredi bilo pet brodova. Također je u svrhu podmirivanja kreditnih obveza vezanih za nabavljene brodove *Poduzeće* izdalo seriju obveznica, što je bio prvi slučaj takve vrste u pomorstvu tadašnje države. Brodovi *Jugoslavenskog Lloyda* bili su uglavnom uposleni u slobodnoj plovidbi, dok su u linijskoj plovidbi održavali redovitu mjesečnu liniju iz jugoslavenskih luka za Južnu Ameriku (u jednom smjeru) za koju je *Poduzeće* od države dobivalo godišnju subvenciju.⁵⁵⁷ Putnički parobrod *Kraljica Marija* održavao je i putničku liniju za grčke luke, a dva mjeseca tijekom ljetne sezone plovio je na kružnim putovanjima.⁵⁵⁸

Nastavak globalne krize tijekom sljedećih godina dodatno je otežao poslovanje *Jugoslavenskog Lloyda* te je u svrhu smanjenja troškova poslovanja *Poduzeće* bilo prisiljeno

⁵⁵⁵ *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1931., III. Autor članka napravio je usporedbu koja nije u potpunosti mjerodavna. Naime, autor je komparirao cijene putovanja *Kraljice Marije* s nekim tadašnjim putničkim linijama u jednakom trajanju (12 dana), primjerice putovanja brodom *Kap Arkona* (na liniji Hamburg - New York) čija je cijena bila 25.000 dinara ili putovanja brodom *Vulcania* (na liniji Trst - New York) čija je cijena bila 20.000 dinara. Navedena putovanja imala su, međutim, namjenu preoceanskog prijevoza putnika a ne kružnih putovanja u svrhu rasonode kao što su to bila putovanja *Kraljicom Marijom*. Iz tog je razloga cijena od 3.600 dinara bila još povoljnija.

⁵⁵⁶ *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1931., III.

⁵⁵⁷ Tijekom kriznih godina kasnila je i isplata državnih subvencija i to za godine 1930./1931. i 1931./1932., stoga je ukupni iznos subvencije za spomenute godine od 11.825.000 dinara trebao biti isplaćen u ratama tijekom razdoblja od kraja srpnja 1932. do kraja rujna 1933. godine. SR-AJ, fond 148, MS, kut. 127. dopis Direkciji pomorskog saobraćaja u Splitu od 15. srpnja 1932. godine.

⁵⁵⁸ Prema spomenutom izvještaju 1930. godine *Jugoslavenski Lloyd* imao je 28 brodova s ukupno 141.440 BRT čija je procijenjena vrijednost iznosila 23.709.000 zlatnih dinara (592.725.000 dinara). *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1931., III.

prodani nekoliko starijih nerentabilnih brodova. Tako je započeo proces opadanja ukupne tonaže brodova ovog najvećeg jugoslavenskog pomorskog poduzeća koji je nastavljen sve do Drugog svjetskog rata. Tijekom 1934. godine dok je kriza bila na vrhuncu prodani su najstariji brodovi iz flote *Jugoslavenskog Lloyda: Epidauro, Izvor, Iskra i Jugoslavija*.⁵⁵⁹ Iste godine *Poduzeće* ostaje i bez parobroda *Gundulić* koji se 19. ožujka 1934. godine nasukao u Magellanovom prolazu.⁵⁶⁰ Posada je nakon nasukavanja ostala na brodu te je krajem svibnja 19 članova posade preuzeo parobrod *Dušan Silni*, dok je njih 14 ostalo čuvati brod za slučaj da se uspije organizirati spašavanje.⁵⁶¹ Pokušaji da se organizira spašavanje nisu urodili plodom te je *Gundulić* naposljetku napušten.⁵⁶² Prodaja starijih brodova nastavljena je i sljedeće godine te su tijekom 1935. godine prodani parobrodi *Dušan Silni, Istina i Izrada*.⁵⁶³

Unatoč krizi koja je još trajala *Jugoslavenski Lloyd* je 1935. godine kupio još jedan putnički parobrod duge plovidbe koji je nazvan *Princesa Olga*⁵⁶⁴ (Slika 13.). Brod je nazvan u čast supruge regenta i namjesnika Kraljevine Jugoslavije Princa Pavla, a nabavljen je s namjerom uspostavljanja linije između jadranskih luka, Egipta i Palestine uz ticanja nekoliko grčkih luka.⁵⁶⁵ Svečano krštenje *Princese Olge* upriličeno je 23. svibnja 1935. godine u Splitu

⁵⁵⁹ U vrijeme prodaje *Epidauro* je bio star 33, *Izvor* 36, *Iskra* 32 a *Jugoslavija* 33 godine.

⁵⁶⁰ Više o nasukavanju *Gundulića* i životu članova posade na brodu nakon nasukavanja u: *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1935., 216-218.

⁵⁶¹ Na parobrodu *Dušan Silni* bilo je ukrcano povjerenstvo koje je došlo ispitati uzroke nasukavanja *Gundulića*. *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1934., 300.

⁵⁶² Brod je kasnije spašen te je uvršten u flotu Čileanske ratne mornarice. U izvorima se obično navodi da je brod spašen 1943. godine, međutim u časopisu *Revista de Marina* kojeg izdaje Čileanska ratna mornarica objavljen je članak u kojem je opisano spašavanje *Gundulića*. Spomenuti članak navodi da je akcija spašavanja završena 19. travnja 1936., odnosno 25 mjeseci nakon nasukavanja parobroda *Gundulić*. Spašavanje su izveli remorkeri Čileanske ratne mornarice *Galvarino* i *Cabrales* koji su nakon uspješnog odsukivanja dotegli *Gundulića* u čileansku luku Punta Arenas. Arturo FERNANDOIS HUERTA, *Reflotamiento del Gundulic*, *Revista de Marina*, 6, Valparaiso, 2004, 593-595., 593.

Autor citiranog članka sin je Artura Fernandoisa, zapovjednika čileanskog remorkera *Galvarino* koji je rukovodio operacijom spašavanja parobroda *Gundulić*.

⁵⁶³ U vrijeme prodaje *Dušan Silni* bio je star 29, a *Istina*, i *Izrada* po 25 godina.

⁵⁶⁴ *Princesa Olga* (ex *Ebro*), putnički parobrod duge plovidbe izgrađen 1915. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 137,3 m, širina 17,6 m, gaz 7,8 m, 8.480 BRT, 5.172 NRT. Porivni stroj od 5.800 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 16 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, 108-109. *Princesa Olga* je porinuta 8. rujna 1914. godine pod imenom *Ebro* u brodogradilištu *Workman, Clark & Co. Ltd.*, Belfast za britanskog naručitelja *Royal Mail Steam Packet Co. Ltd. (Royal Mail Lines)*. Brod je imao kapacitet od 278 putnika u prvom i 328 putnika u drugom razredu. Tijekom Prvog svjetskog rata preuređen je u pomoćnu krstaricu te je služio za nadzor plovidbe na sjevernom Atlantiku. Nakon rata prodan britanskom pomorskom poduzeću *Pacific Steam Navigation Company*. Uslijed gospodarske krize stavljen u raspregu 1930. godine, te ga 1935. godine kupuje *Jugoslavenski Lloyd* i preimenuje u *Princesa Olga*. Početkom 1940. godine *Princesa Olga* prodana je portugalskom pomorskom poduzeću *Companhia Colonial de Navegação*. tijekom Drugog svjetskog rata plovi pod portugalskom (neutralnom) zastavom na liniji između Portugala i portugalskih kolonija u Africi. Nakon rata brod plovi na liniji za Južnu Ameriku a 1955. godine prodan je u staro željezo i izrezan u Antwerpenu. N. JERKOVIĆ, *Putnički krstaši u Dubrovniku 1, Brodovi istočne obale Jadrana, Grčke i Italije*, 97-98.

⁵⁶⁵ *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1935., 170.

a kuma je bila jugoslavenska princeza Olga Karađorđević. Obred krštenja obavili su i katolički i pravoslavni svećenik. Nakon krštenja za brojne visoke uzvanike upriličen je prigodni domjenak kojem je domaćin bio generalni direktor *Jugoslavenskog Lloyda* Božo Banac. Nakon svečanosti *Princesa Olga* isplovila je na kratko putovanje do Kotora nakon čega se vratila u Split.⁵⁶⁶

Nepuna dva mjeseca prije dolaska *Princese Olge* u Split, točnije 25. ožujka 1935. godine u prostorijama Trgovačko industrijske komore u Splitu održana je izvanredna glavna skupština *Jugoslavenskog Lloyda*. Povod sazivanju skupštine bilo je pretvaranje glavnice koja je od osnivanja *Poduzeća* iskazivana u zlatnim dinarima⁵⁶⁷ u dinare odnosno zakonsku valutu Kraljevine Jugoslavije. Na skupštini je tako prema prijedlogu Upravnog odbora prihvaćeno da se glavnica utvrdi u iznosu od 60.000.000 dinara podijeljenih na 600.000 dionica po 100 dinara nominalne vrijednosti svaka.⁵⁶⁸ Generalni direktor Božo Banac iskoristio je skupštinu da bi dioničare informirao o poslovanju *Poduzeća* koje je u segmentu slobodne plovidbe krenulo u pozitivnom smjeru jer je i tržište pokazivalo naznake popuštanja krize.⁵⁶⁹ Dioničari su između ostaloga izviješteni i o nabavi novog putničkog broda (*Princesa Olga*) te o poslovnim mogućnostima koje takav brod pruža.⁵⁷⁰

Poslovni potezi rukovodstva *Jugoslavenskog Lloyda* pokazali su se dobrima te je *Poduzeće* uspješno prebrodilo Veliku gospodarsku krizu. Tako je na glavnoj skupštini održanoj 30. lipnja 1936. godine između ostalog objavljen rezultat poslovanja *Jugoslavenskog Lloyda* za 1935. poslovnu godinu. Dobit *Poduzeća* je za 1935. godinu iznosila 6.083.422,30 dinara, te je odlučeno da se za 1935. godinu iz dobiti podijeli 4.688.000 dinara na ime

⁵⁶⁶ Nekoliko dana nakon svečanosti krštenja na *Princesi Olgi* upriličen je još jedan svečani događaj. Naime 27. svibnja 1935. godine na *Princesi Olgi* održana je proslava 100 godina reorganizacije Lloydova Registra brodova (Lloyd's Register). Svečanost je organizirao *Jugoslavenski Lloyd* te je bio pozvan velik broj predstavnika svih razina vlasti, kao i predstavnika poslovnih subjekata i raznih organizacija. Domaćin svečanosti bio je generalni direktor *Poduzeća* Božo Banac. Proslava je trebala biti održana krajem 1934. godine, ali je odgođena zbog atentata na kralja Aleksandra I. Karađorđevića. *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1935., 301-303.

⁵⁶⁷ Zlatni dinar imao je fiksni tečaj prema funti sterlinga. Jedna funta sterlinga imala je protuvrijednost od 25 zlatnih dinara. Takav način iskazivanja financijskih izvještaja *Jugoslavenskog Lloyda* bio je vrlo praktičan jer je omogućivao jednostavno preračunavanje iskazanih vrijednosti u funte sterlinga (tadašnju vodeću svjetsku valutu).

⁵⁶⁸ *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1935., 213.

⁵⁶⁹ Tome je zasigurno pridonijela i prodaja četiri najstarija broda iz flote *Poduzeća* tijekom 1934. godine.

⁵⁷⁰ U trenutku održavanja skupštine *Princesa Olga* nalazila se na preuređenju u Velikoj Britaniji, te se očekivalo da će 20. svibnja doploviti u Split gdje će biti obavljeno svečano krštenje i blagoslov. Ujedno bi se tom prilikom upriličilo i kraće putovanje Jadranom. *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1935., 213.

dividende. Dividenda podijeljena dioničarima iznosila je 7,78 dinara po dionici, što je iznosilo 7,78% od nominalne vrijednosti dionice.⁵⁷¹

Kriza je najteže pogodila pomorska poduzeća koja su se bavila prijevozom tereta u slobodnoj plovidbi, koja je bila i najznačajniji segment poslovanja *Jugoslavenskog Lloyd*. Tako se diverzifikacija poslovanja nabavom putničkih brodova unatoč znatnoj investiciji u njihovu nabavu pokazala kao dobar poslovni potez. Tijekom 1935. godine *Kraljica Marija* izvršila je 10 kružnih putovanja po Sredozemlju i pri tom prevezla 2.150 putnika.⁵⁷² Na osnovi zadovoljavajućeg poslovanja *Kraljice Marije*, *Poduzeće* je nakon naznaka popuštanja krize nabavilo i *Princesu Olgu* kojom je svakih 14 dana održavana linija (tzv. brza pruga) između jadranskih luka, Grčke, Palestine i Egipta. Iako *Princesa Olga* nije striktno plovila na kružnim putovanjima, ovakav putnički linijski prijevoz također je doprinio razvoju dubrovačkog turizma jer je jedna od luka ticanja spomenute linije bila Dubrovnik. *Princesa Olga* je od uvrštenja u flotu *Poduzeća* odnosno od početka svoje komercijalne aktivnosti (u svibnju 1935. godine) izvršila 14 putovanja i prevezla 4.083 putnika. Zahvaljujući brodskim rashladnim skladištima, *Princesa Olga* bila je u mogućnosti prevoziti lako pokvarljivu robu između jadranskih luka i sredozemnih luka Pireja, Haife i Aleksandrije.⁵⁷³

Tijekom poslovne godine 1935. *Jugoslavenski Lloyd* ostvario je i značajnu investiciju kupnjom dionica pomorskog poduzeća *Prekomorska plovidba d.d.* iz Sušaka.⁵⁷⁴ Spomenutom

⁵⁷¹ Skupštinom je predsjedao generalni direktor poduzeća Božo Banac. Konstatirano je da pomorsko tržište pokazuje znakove oporavka od Velike gospodarske krize. Spomenuo je i dogovor sklopljen između svjetskih pomorskih poduzeća (između ostalog i onih iz Kraljevine Jugoslavije) koji je smatran jednim od načina izlaska iz krize. Naime, dogovor je propisivao da ni jedno pomorsko poduzeće svoje vozarine neće spuštati ispod određene razine. Banac je napomenuo da je trenutačna situacija na tržištu brodskog prostora činila besmislenim svaki pokušaj povećanja tonaže flote a ujedno utjecala je i na percepciju razvoja poduzeća stvarajući privid stagnacije ili čak nazadovanja. To je u biti bio osvrt na dotadašnju poslovnu politiku *Jugoslavenskog Lloyd* u sklopu koje su prodani stari brodovi čime je tonaža flote *Poduzeća* smanjena ali su istovremeno smanjeni troškovi poslovanja. Tijekom poslovne godine 1935. prodani su brodovi *Izrada*, *Istina* i *Dušan Silni*. Također su modernizirani porivni strojevi na devet brodova u floti, te se očekivalo da će se ta investicija dugoročno isplatiti uštedama pogonskog goriva. *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1936., 387-388.

⁵⁷² *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1936., 387. Prosječan broj putnika na jednom kružnom putovanju tako bio je 215 što je značilo da je iskorištenost kapaciteta iznosila 53,75% (*Kraljica Marija* bila je predviđena za 400 putnika). Prema prije spomenutim procjenama ekonomska isplativost putovanja postizana je sa 300 putnika ili 75% iskorištenosti kapaciteta.

⁵⁷³ Uz navedene putničke linije *Jugoslavenski Lloyd* i dalje je održavao teretnu liniju za Južnu Ameriku. Promet na toj liniji najvećim je dijelom bilo drvo koje se iz Kraljevine Jugoslavije izvozilo u Argentinu preko luka Santa Fe i Rosario. Ibidem, 387-388.

⁵⁷⁴ Pomorsko poduzeće *Prekomorska plovidba d.d.* iz Sušaka osnovano je 1899. godine (pod imenom *Ugarsko-Hrvatsko dioničarsko društvo za slobodnu plovidbu*). Godine 1935. *Poduzeće* je imalo glavnica od 10.000.000 dinara podijeljenu na 10.000 dionica nominalne vrijednosti od 1.000 dinara svaka. Upravni odbor bio je u sastavu: Stanko Švrljuga (predsjednik), Alois Bačić (potpredsjednik), Đuro Bačić, Ivo Bačić, Eduard Pajkurić, Anton Švrljuga i Zdenko Turković, a u Nadzornom odboru bili su: Anton Huber, Mate Jakovčić, Milutin Kopajčić, Zvonko Richtmann, Vladimir Thian i Ivan Turković. *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, 70.

investicijom *Jugoslavenski Lloyd* je postao većinski vlasnik *Prekomorske plovidbe*.⁵⁷⁵ Godine 1935. *Prekomorska plovidba* posjedovala je tri relativno nova teretna parobroda duge plovidbe (*Korana*⁵⁷⁶, *Rečina*⁵⁷⁷ i *Zvir*⁵⁷⁸) s ukupno 15.760 BRT na kojima su bila zaposlena 94 pomorca.⁵⁷⁹ Budući da je *Jugoslavenski Lloyd* postao većinski vlasnik, uslijedile su i kadrovske promjene u rukovodstvu *Prekomorske plovidbe*. Tako sljedeće poslovne godine (1936.) potpredsjednik uprave *Prekomorske plovidbe* postaje generalni direktor *Jugoslavenskog Lloyd*a Božo Banac, dok je broj članova Upravnog odbora *Prekomorske plovidbe* smanjen na tri od čega su dva člana (Andro Gilić i Jozo Poduje) ujedno bili članovi Upravnog odbora *Jugoslavenskog Lloyd*a. Broj članova Nadzornog odbora smanjen je na pet a za jednog od članova postavljen je Marko Rusko⁵⁸⁰, član Nadzornog odbora *Jugoslavenskog Lloyd*a.⁵⁸¹ Godine 1936. na inicijativu koju je kao potpredsjednik uprave pokrenuo Božo Banac *Prekomorska plovidba* u Velikoj Britaniji kupuje parobrod *Kupa*⁵⁸² (ex *Trewidden*).⁵⁸³ Nakon što je u flotu *Prekomorske plovidbe* uvršten parobrod *Kupa* ukupna bruto tonaža flote porasla je na 20.141 BRT, a na svoja četiri broda poduzeće je zapošljavalo 136 pomoraca.⁵⁸⁴

Krajem 1936. godine, točnije 29. listopada, na glavnoj skupštini Lloydova registra brodova (Lloyd's Register of Shipping) u Londonu, za člana glavnog odbora spomenute organizacije izabran je generalni direktor *Jugoslavenskog Lloyd*a Božo Banac. Ovaj je događaj značio golemo priznanje ne samo za Boža Banca osobno već i priznanje za dubrovačko pomorstvo, odnosno pomorstvo tadašnje države. Naime, to je bio prvi put u

⁵⁷⁵ *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1936., 388.

⁵⁷⁶ *Korana*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1929. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 122,9 m, širina 16,9 m, gaz 8 m, 5.423 BRT, 3.312 NRT, 8.600 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.500 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 106-107.

⁵⁷⁷ *Rečina* (ex *Lady Plymouth*), teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1930. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 131,4 m, širina 18 m, gaz 7,9 m, 4.732 BRT, 2.850 NRT, 8.500 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.170 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 9 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1933. godinu*, 126-127.

⁵⁷⁸ *Zvir*, teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1926. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 123,3 m, širina 16,2 m, gaz 8 m, 5.605 BRT, 3.469 NRT, 8.600 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.300 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 9 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 112-113.

⁵⁷⁹ *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, 88.

⁵⁸⁰ Marko Rusko je ujedno bio i član Nadzornog odbora dubrovačkog pomorskog poduzeća *Plovidba Rad*.

⁵⁸¹ Upravni odbor *Prekomorske plovidbe* 1936. godine je bio u sastavu: Stanko Švrljuga (predsjednik), Božo Banac (potpredsjednik), Andro Gilić, Dionizije Jakovčić i Jozo Poduje, dok je Nadzorni odbor bio sastavljen od sljedećih članova: Ivo Bačić, Mate Gamulin, Mate Jakovčić, Vlatko Thian i Marko Rusko *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, 103.

⁵⁸² *Kupa* (ex *Trewidden*), teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1917. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 122 m, širina 15,9 m, gaz 7,5 m, 4.380 BRT, 2.749 NRT, 8.150 tona nosivosti. Porivni stroj od 2.000 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, 138-139.

⁵⁸³ *Jadranska straža*, Split, br. 1, 1937., 37.

⁵⁸⁴ *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, 123.

povijesti da je jedan stranac izabran u upravu Lloyd's Register of Shipping, organizacije koja postoji još od 1760. godine. Lloyd's Register of Shipping u svom današnjem obliku postoji od reorganizacije provedene 1834. godine i svake godine izdaje publikaciju Lloyd's Register of Ships koja sadržava relevantne podatke o svim trgovačkim brodovima iznad 100 BRT.⁵⁸⁵

Upravo je 1936. godina označila prekretnicu u izlasku iz krize jer se tijekom te godine stanje na svjetskom tržištu broskog prostora počelo popravljati. Stanje krajem 1936. godine bilo je takvo da je ponuda broskog prostora bila manja od potražnje, što je omogućilo rast vozarina. Na godišnjoj skupštini *Jugoslavenskog Lloyd*a održanoj 7. svibnja 1937. godine generalni direktor Božo Banac izvijestio je dioničare o općim pozitivnim trendovima u pomorskom poslovanju i o uspješnom poslovanju *Poduzeća*. Financijski rezultati *Jugoslavenskog Lloyd*a u poslovnoj 1936. godini bili su još bolji od prošlogodišnjih te je poduzeće ostvarilo dobit u iznosu od 11.920.165 dinara. Iz dobiti je dioničarima na ime dividendi isplaćeno 9.336.000 dinara odnosno 15,56 dinara po dionici (15,56% nominalne vrijednosti dionice).⁵⁸⁶ Nakon isplate dividendi i odbitka raznih upravnih troškova (228.400 dinara) preostao je iznos od 5.659.342,40 dinara koji je prenesen na novi račun za sljedeću poslovnu godinu. Dobri poslovni rezultati doveli su i do povećanja plaća pomorcima i zaposlenicima *Jugoslavenskog Lloyd*a od 20%.⁵⁸⁷

Jugoslavenski Lloyd je i dalje (uz državnu subvenciju) jednom mjesečno održavao teretnu liniju za Argentinu. Kako je već spominjano, linija je najviše bila od koristi drvnoj industriji Kraljevine Jugoslavije, a ponajviše velikim proizvođačima (primjerice poduzeće *Šipad*) koji su tako mogli plasirati svoje proizvode na argentinsko odnosno južnoameričko tržište. U segmentu prijevoza putnika odnosno kružnih putovanja *Kraljica Marija* je tijekom 1936. godine izvršila devet kružnih putovanja na kojima je prevezla 2.442 putnika (prosječno od 271 putnika po putovanju) te je poslovala s dobitkom. Međutim, parobrod *Princesa Olga* je održavajući svakih 14 dana liniju za Levant prevezla samo 7.423 putnika i 7.447 tona robe.⁵⁸⁸ Linija za Levant je tako postala financijsko opterećenje, stoga je od 1. siječnja obustavljena i pretvorena u sezonsku (u razdoblju od 28. svibnja do 10. studenoga). Tijekom ostatka godine

⁵⁸⁵ *Jadranska straža*, Split, br. 12, 1936., 519.

⁵⁸⁶ *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1937., 302.

⁵⁸⁷ *Ibidem*, 302.

Povećanje plaće od 20% ima dodatni značaj ako se uzme u obzir da je i broj zaposlenih pomoraca povećan za približno 27% u odnosu na prethodnu godinu. *Pomorski godišnjak za 1935. godinu*, 86. i *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, str.88.

⁵⁸⁸ *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1937., 302.

Princesa Olga predviđena je za plovidbu na kružnim putovanjima po Sredozemlju. Godine 1936. nabavljena je luksuzna jahta *Tiha*⁵⁸⁹ a prodan je teretni parobrod *Izabran*.⁵⁹⁰

Iako je ponovo došlo do poremećaja na tržištu brodskog prostora uzrokovanih naglim padom vozarina, godine 1937. je već bilo jasno da je kriza prošla, te je poslovanje *Jugoslavenskog Lloyd*a i dalje bilo uspješno. Samim time *Poduzeće* je ponovo bilo u mogućnosti povećati plaće svojim pomorcima. Pri tome se i ulaganje *Jugoslavenskog Lloyd*a u *Prekomorsku plovidbu* pokazalo kao izvrstan poslovni potez. Naime, *Prekomorska plovidba* (u većinskom vlasništvu *Jugoslavenskog Lloyd*a) u poslovnoj je 1937. godini ostvarila dobit u iznosu od 35.453.000 dinara.⁵⁹¹

Iako je zbog spomenutog pada vozarina planirano stavljanje nekoliko brodova slobodne plovidbe u raspremu, do toga nije došlo. U linijskoj plovidbi tijekom 1937. godine (linija za Južnu Ameriku) brodovi *Poduzeća* prevezli su 60.000 m³ drva te 15.000 tona raznog tereta. U putničkom prijevozu *Kraljica Marija* je u 1937. godini izvršila osam kružnih putovanja po Jadranu i Sredozemlju prevezavši pri tome 2.000 turista (prosječno 250 turista po putovanju). Za isto razdoblje *Princesa Olga* je na (sezonskoj) liniji za Levant prevezla 5.000 putnika i oko 6.000 tona tereta za Grčku, Egipat i Palestinu.⁵⁹²

Iako je krajem 1937. godine ukupna bruto tonaža flote *Poduzeća* bila za čak 20.404 BRT manja nego u odnosu na 1930. godinu, *Jugoslavenski Lloyd* i dalje je bio najveće pomorsko poduzeće Kraljevine Jugoslavije u čijoj se floti nalazio 21 brod s ukupno 110.690 BRT (Tablica 13.). Smanjenje flote u odnosu na stanje neposredno nakon početka poslovanja posljedica je Velike gospodarske krize tijekom koje su prodavani najstariji brodovi. Preostali

⁵⁸⁹ *Tiha* (ex *Sheelah*), jahta izgrađena 1902. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 61,5 m, širina 8,1 m, 466 BRT, 194 NRT. *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, 182-183.

Tiha je porinuta 22. svibnja 1902. godine u brodogradilištu *John Brown & Co Ltd.*, Clydebank pod imenom *Sheelah* za britanskog naručitelja Williama A Donaldsona iz Duntocher, Dumbartonshire. Jahta je zatim promijenila nekoliko vlasnika te je 1913. godine kupuje britanski kontraadmiral David Beatty (kasniji zapovjednik britanske ratne mornarice). Tijekom Prvog svjetskog rata te nekoliko poslijeratnih godina (do 1923. godine) jahta je u službi britanskog Admiralteta kao bolnički brod. Troškove prepravke jahte u bolnički brod podmirila je supruga admirala Beattya. David Beatty prodaje jahtu 1934. godine i nakon što je promijenila nekoliko vlasnika 1936. godine ulazi u sastav flote *Jugoslavenskog Lloyd*a gdje je preimenovana u *Tiha*. Tijekom Drugog svjetskog rata (1942. godine) potopljena je u talijanskoj luci Livorno. *Scottish Built Ships, Sheelah*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=3231&vessel=SHEELAH, pristup 15. siječnja 2021. i *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 80.

⁵⁹⁰ Prema izvještaju Boža Banca *Izabran* je, iako star (24 godine), postigao dobru cijenu s obzirom na rastuću potražnju za brodovima na svjetskom tržištu (*Izabran* je prodan pomorskom poduzeću *Brodarsko akcionarsko društvo Oceania*, Beograd i preimenovan u *Dunav*). *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1937., 302.

⁵⁹¹ *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1938., 214.

Krajem 1937. godine *Prekomorska plovidba* posjedovala je četiri parobroda s ukupno 20.141 BRT na kojima je bilo zaposleno 136 pomoraca. *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, 123.

⁵⁹² *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1938., 214.

brodovi u floti *Poduzeća* bili su kvalitetne gradnje jer su svi osim jednog izgrađeni u britanskom brodogradilištima, a prosječna starost brodova bila je nešto manja od 21 godine. Na brodovima *Jugoslavenskog Lloyda* krajem 1937. i početkom 1938. godine bilo je zaposleno 1029 pomoraca (21 kapetan, 64 časnika palube, 71 časnik stroja, 22 radio-telegrafista te 851 ostalih članova posade).⁵⁹³

Redni broj	Ime broda	BRT	Godina gradnje	Država gradnje
1.	<i>Aleksandar I.</i>	5.948	1927.	Velika Britanija
2.	<i>Avala</i>	6.403	1929.	Velika Britanija
3.	<i>Carica Milica</i>	6.390	1928.	Velika Britanija
4.	<i>Istok</i>	5.908	1913.	Velika Britanija
5.	<i>Ivo Račić</i>	3.718	1906.	Velika Britanija
6.	<i>Izgled</i>	4.303	1911.	Velika Britanija
7.	<i>Kraljica Marija</i>	10.226	1906.	Velika Britanija
8.	<i>Marija Petrinović</i>	5.699	1918.	Velika Britanija
9.	<i>Marija Račić</i>	4.200	1911.	Velika Britanija
10.	<i>Nemanja</i>	5.226	1918.	Velika Britanija
11.	<i>Njegoš</i>	4.376	1908.	Velika Britanija
12.	<i>Orjen</i>	91	1908.	Velika Britanija
13.	<i>Preradović</i>	5.340	1907.	Njemačka
14.	<i>Princesa Olga</i>	8.480	1915.	Velika Britanija
15.	<i>Tiha</i>	466	1902.	Velika Britanija
16.	<i>Tomislav</i>	5.411	1928.	Velika Britanija
17.	<i>Trepča</i>	5.051	1930.	Velika Britanija
18.	<i>Triglav</i>	6.363	1929.	Velika Britanija
19.	<i>Vidovdan</i>	5.581	1906.	Velika Britanija
20.	<i>Vojvoda Putnik</i>	5.875	1916.	Velika Britanija
21.	<i>Zrinski</i>	5.635	1920.	Velika Britanija
	Ukupno BRT	110.690		

Tablica 13. Brodovi pomorskog poduzeća *Jugoslavenski Lloyd*, stanje krajem 1937. godine

Izradio autor prema: *Pomorski godišnjak za 1937-1938 godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 97.

⁵⁹³ *Pomorski godišnjak za 1937-1938. godinu*, 123.

Godine 1938. zbog nestabilne međunarodne političke situacije dolazi do pada turističkog prometa te je samim time i poslovanje putničkih brodova *Jugoslavenskog Lloyda* postalo upitno.⁵⁹⁴ Unatoč nepovoljnim političkim prilikama *Princesa Olga* nastavila je sa sezonskim rasporedom linije za Levant. *Kraljica Marija* na prvo kružno putovanje u 1938. godini isplovila je iz Venecije 30. travnja i ukupno je izvršila pet kružnih putovanja pri čemu je na svim putovanjima Dubrovnik bio jedna od luka ticanja.⁵⁹⁵

Godine 1938. parobrod *Vidovdan* doživio je havariju koja je srećom prošla bez posljedica po brod i posadu. *Vidovdan* je pod zapovjedništvom kapetana Žarka Grgića prevezio cinkovu rudu iz Soluna za Antwerpen te ga je u Biskajskom zaljevu zahvatila jaka oluja. Uslijed valjanja i posrtanja broda u oluji vijak bi povremeno izronio iznad površine, pri čemu bi došlo do naglog povećanje brzine okretanja vijka. Prilikom ponovnog uranjanja u more uslijed prevelike brzine okretanja i porasta opterećenja došlo je do pucanja krila vijka, te su otpala sva krila osim jednog. *Vidovdan* je ipak nastavio plovidbu iako uz drastično smanjenu brzinu i ograničene mogućnosti manevriranja. U pomoć je pristigao jedan francuski spasilački brod koji je uzeo *Vidovdan* u tegalj i naposljetku doteglio u Antwerpen.⁵⁹⁶ Tijekom boravka u Antwerpenu stavljen je novi vijak pa je nakon iskrcaja tereta brod isplovio za Durban (Južnoafrička Republika).⁵⁹⁷

Osim navedene havarije godina 1938. za brodove *Jugoslavenskog Lloyda* protekla je bez većih nezgoda, međutim već početkom veljače 1939. godine nastradao je parobrod *Avala*, jedan od najvećih teretnih brodova u floti *Poduzeća*. *Avala* je pod zapovjedništvom kapetana Šikića plovila s teretom ugljena iz Velike Britanije za Durban (Južnoafrička Republika) odakle je trebala prosljediti za Rangoon (Burma). Uslijed guste magle brod se nasukao u

⁵⁹⁴ Pripreme za Drugi svjetski rat već su započele, u Španjolskoj je u tijeku bio građanski rat, Njemačka je izvršila pripojenje Austrije, a sklapanje Münchenskog sporazuma bio je uvod u kasniju okupaciju Čehoslovačke.

⁵⁹⁵ Prvo putovanje: Venecija, Jadran, Grčka, Tunis, Sicilija od 30. travnja do 17. svibnja, cijena od 4.300 do 10.000 dinara po osobi. Drugo putovanje: Venecija, Levant, Aleksandrija od 19. svibnja do 7. lipnja, cijena od 4.800 do 11.400 dinara po osobi. Treće putovanje: Sušak, Catania, Capri, Azurna obala, Tunis, Malta, od 3. do 18. srpnja, cijena već od 4.000 dinara po osobi. Četvrto putovanje: Venecija, Grčka, Crno more, Istanbul, od 19. srpnja do 3. kolovoza, cijena već od 4.000 dinara po osobi. Peto putovanje: Venecija Rodos, Levant, Egipat, od 24. rujna do 14. listopada, cijena već od 5.000 dinara po osobi. *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1938., II. i *Jadranska straža*, Split, br. 6, 1938., 264.

Između četvrtog i petog putovanja organizirano je i jedno posebno ljetno putovanje od 5. do 25. kolovoza čija je cijena bila već od 6.000 dinara po osobi. Program ovog posebnog putovanja bio je sljedeći: Venecija, Jadran, Grčka, Istanbul, Egejsko more. *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1938., 306.

⁵⁹⁶ *Vidovdan* je dotegljen u Antwerpen 6. travnja 1938. godine. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 15, 1938., 8.

⁵⁹⁷ *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1938., 301-302.

blizini rta Agulhas.⁵⁹⁸ Iako je brod izgubljen, cjelokupna je posada spašena te je brodolom prošao bez ljudskih žrtava. Posada je prevezena u južnoafričku luku Capetown, nakon čega su poduzete sve potrebne radnje za repatrijaciju.⁵⁹⁹

Propast *Avale* najavila je još veće neprilike za *Poduzeće* koje su eskalirale izbijanjem Drugog svjetskog rata u rujnu 1939. godine. Naime, iako je početkom rata Kraljevina Jugoslavija bila neutralna, brodovi jugoslavenskih pomorskih poduzeća plovili su u luke širom svijeta te su često plovili u područjima ratnih operacija. Kako je rat zahvaćao sve više zemalja tako su i područja opasnosti bila sve veća, te su brodovi sve više bili izloženi pogibelji unatoč tome što su plovili pod neutralnom zastavom. Iako je rat povoljno utjecao na porast vozarina i na uposlenje brodova, porastao je i rizik poslovanja, što je dovelo do porasta premija osiguranja i općeg povećanja troškova poslovanja.

Pvi brod *Jugoslavenskog Lloyd*a i prvi jugoslavenski brod koji je potopljen u Drugom svjetskom ratu bio je parobrod *Carica Milica*. Dana 18. studenoga 1939. godine brod je ploveći iz istočnu obalu Engleske naišao na njemačku minu i potonuo, ali bez ljudskih žrtava. *Carica Milica* je pod zapovjedništvom kapetana Miljevića prevozila ugljen za račun dubrovačkog poduzeća *Banaz i Rusko*. Ugljen je bio namijenjen kao pogonsko gorivo za brodove *Jugoslavenskog Lloyd*a. Iako su i brod i teret bili osigurani, gubitak *Carice Milice* bio je velik udarac poslovanju *Jugoslavenskog Lloyd*a jer na tržištu zbog ratnih prilika nije bilo moguće nabaviti adekvatnu zamjenu za izgubljeni brod.⁶⁰⁰

Do kraja sada već ratne 1939. godine *Jugoslavenski Lloyd* ostaje bez još jednog broda, iako njegov gubitak nije bio povezan s borbenim djelovanjima. Naime, parobrod *Vidovdan* je nakon iskrcaja tereta soli u Japanu plovio u balastu prema Nizozemskoj Istočnoj Indiji (danas Indonezija) da bi ukrcio teret šećera. Tijekom plovidbe brod je zahvatilo nevrijeme te se 17. prosinca 1939. godine nasukao na grebene u vodama zapadno od Bornea (sjeverna obala

⁵⁹⁸ Posadu *Avale* prvi je uočio izvidnički hidroavion Kraljevske ratne mornarice Velike Britanije koji je doletio iz pomorske baze Simmonstown. Posadu je nakon dojave spasio jedan remorker. *Avala* se uslijed velikih valova i vremenskih neprilika prelomila na dijelove i potonula. Iako je brod bio osiguran, osigurana svota bila je određena prema kupovnoj cijeni broda iz 1928. godine što je *Jugoslavenski Lloyd* dovelo u nepovoljnu situaciju. Naime, uslijed konjunktura u pomorskom prijevozu, cijene brodova 1938. godine bile su znatno više od onih iz 1928. godine. *Mornarički glasnik*, Zemun, br. 1, 1939., 99.

⁵⁹⁹ *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1939., 128.

⁶⁰⁰ Prema izjavi zapovjednika broda, eksplozija mine dogodila se oko 12 sati dana 18. studenoga 1939. godine. Eksplozija je zahvatila dio trupa ispod zapovjedničkog mosta (približno po sredini broda). Brod je polagano počeo tonuti te je izdana zapovijed za napuštanje broda. Cjelokupna se posada uspjela ukrcati u čamce za spašavanje i udaljivši se od tonućeg broda uputila se prema obali. Nakon pola sata, posadu su prihvatila dva engleska broda i odveli u najbližu luku. Članovi posade *Carice Milice* zatim su prebačeni u London gdje ih je dočekao Božo Banac te su obavljene sve potrebne radnje za repatrijaciju. *Jadranska straža*, Split, br. 12, 1939., 523.

otoka Natuna Besar). Posada je tri dana bezuspješno pokušavala spasiti brod nakon čega ga je morala napustiti. Spašeno je svih 30 članova posade koji su talijanskim brodom *Conte Biancamano* vraćeni u domovinu.⁶⁰¹

Uoči Drugog svjetskog rata, točnije početkom 1939. godine u Londonu je osnovana putnička agencija *Yugoslav Lines* u čemu je uz *Jugoslavenski Lloyd* sudjelovala i *Jadranska plovidba*.⁶⁰² Cilj spomenute agencije bio je povećati interes britanskih turista za dolazak u Jugoslaviju, te su u tu svrhu tiskani odgovarajući promidžbeni materijali.⁶⁰³ Međutim, zbog skorog početka rata osnivanje agencije nije dovelo do željenog učinka. Ratne prilike su u konačnici dovele i do potpune obustave plovidbe brodova na kružnim putovanjima potaknuvši *Jugoslavenski Lloyd* na prodaju svoja dva putnička parobroda.⁶⁰⁴ Prvi je prodan parobrod *Princesa Olga* i to portugalskoj kompaniji *Companhia Colonial de Navegação*. Pod portugalskom zastavom brod dobiva novo ime *Serpa Pinto* te je plovio na liniji između Portugala i portugalskih kolonija u Africi. Tako je 8. travnja 1940. godine *Princesa Olga* napustila Jadran čime je završila svoju službu u *Jugoslavenskom Lloyd*u te ujedno i zaključila svoj doprinos dubrovačkom pomorstvu i turizmu.⁶⁰⁵ *Kraljica Marija* prodana je 22. svibnja 1940. godine francuskoj ratnoj mornarici i dobiva novo ime *Savoie*.⁶⁰⁶ Prodaja *Kraljice Marije* značila je i konačni prestanak poslovanja *Jugoslavenskog Lloyd*a u segmentu putničkog pomorskog prijevoza odnosno kružnih putovanja.

Poslovanje *Jugoslavenskog Lloyd*a bilo je uspješno sve do 1939. godine, točnije bilo je uspješno i tijekom prvih osam mjeseci 1939. godine, sve do samoga početka Drugog svjetskog rata. Ratne prilike odrazile su se na ukupno poslovanje ne samo zbog povećanog rizika za plovidbu nego i zbog povećanih troškova poslovanja. Dodatno opterećenje poslovanju su tako postali: povećane premije osiguranja, povećane nagrade pomorcima zbog ratnog rizika, poskupljenja ugljena kao pogonskog goriva, te općenito sva povećanja troškova

⁶⁰¹ *Mornarički glasnik*, Zemun, br. 1, 1940., 73.

⁶⁰² Suradnja *Jugoslavenskog Lloyd*a i *Jadranske plovidbe* razumljiva je s obzirom na to da su članovi uprave *Jugoslavenskog Lloyd*a Božo Banac, Miše Kolin i Frano Petrinović tijekom međuratnog razdoblja bili i članovi uprave *Jadranske plovidbe*. U godini osnivanja agencije Božo Banac bio je potpredsjednik uprave *Jadranske Plovidbe*, a u upravi oba poduzeća nalazio se Jozo Poduje, dok je Marko Rusko bio član Nadzornog odbora u oba poduzeća.

⁶⁰³ *Mornarički glasnik*, Zemun, br.2., 1939., 232.

⁶⁰⁴ Prije prodaje oba su broda stavljena u raspremu i to *Princesa Olga* od 20. lipnja 1939. godine a *Kraljica Marija* od 1. rujna 1939. godine. SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 1050. dopis Jugoslavenskog Lloyd'a od 2. siječnja 1940. godine.

⁶⁰⁵ *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1940., 214.

⁶⁰⁶ Đ. BAŠIĆ, *Lloydovi slikopisi, Kružna putovanja putničkih parobroda Jugoslavenskog Lloyd'a 1930-ih godina*, 294.

vezanih za nabave brodskih potrepština, popravak brodova itd. Uza sve nabrojano poslovanje je bilo opterećeno i novim porezima. Naime, iako je uredbom od 11. siječnja 1940. godine Kraljevina Jugoslavija produžila valjanost zakona iz 1929. godine kojim su pomorska poduzeća bila oslobođena od javnih dažbina, zbog konjunktura u pomorstvu uveden je dodatni porez, te doprinos za narodnu obranu. Tako je u svrhu podmirenja spomenutih davanja *Jugoslavenski Lloyd* trebao izdvojiti približno 11.000.000 dinara što je predstavljalo znatan uteg poslovanju.⁶⁰⁷ Osim toga, postojao je i specijalni doprinos koji je *Poduzeće* bilo obvezno plaćati državi od 1. siječnja 1940. godine. Taj specijalni doprinos plaćao se za sve brodove koji su prevozili teret u međunarodnoj plovidbi tijekom razdoblja konjunktura, a obračunavao se u funtama sterlinga u iznosu od 1 šiling⁶⁰⁸ po toni nosivosti. Spomenuto je značilo da bi obveze specijalnog doprinosa za *Jugoslavenski Lloyd* iznosile približno 16.000.000 dinara godišnje.⁶⁰⁹ Negativne trendove u poslovanju prikazuje i podatak o broju zaposlenih na brodovima *Poduzeća*. Tako je krajem 1939. godine na brodovima *Jugoslavenskog Lloyda* bilo zaposleno 598 pomoraca, što je gotovo dvostruko manje od broja zaposlenih pomoraca s kraja 1937. godine, iako je flota *Poduzeća* brojala svega tri broda manje nego krajem 1937. godine.⁶¹⁰

Unatoč tome što je poslovanje *Jugoslavenskog Lloyda* 1939. godine bilo ukupno gledajući problematično, investicija *Poduzeća* u sušačku *Prekomorsku plovidbu* ponovo se pokazala vrlo isplativom. Poslovanje *Prekomorske plovidbe* bilo je uspješno te je krajem 1938. godine spomenuto poduzeće nabavilo teretni parobrod duge plovidbe koji je dobio ime *Lika*⁶¹¹ nakon čega je broj brodova u floti porastao na pet.⁶¹² Također je u bilanci

⁶⁰⁷ *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1940., 215.

⁶⁰⁸ Engleska funta (funta sterlinga) prije uvođenja decimalnog sustava (15. veljače 1971. godine) bila je podijeljena na 20 šilinga a jedan šiling iznosio je 12 penija.

⁶⁰⁹ Unatoč tome, prema izvještaju podnesenom dioničarima na godišnjoj skupštini 16. ožujka 1940. godine, *Poduzeće* je ugovorilo i gradnju novog broda (od 9,300 tona nosivosti), međutim zbog rata odlučeno je da će brod biti isporučen tek nakon završetka rata. *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1940., 215.

⁶¹⁰ *Pomorski godišnjak za 1937-1938 godinu*, 123. i *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 101.

Radilo se o sljedećim brodovima: teretni parobrodi *Avala* (izgubljen u brodolomu) i *Carica Milica* (potonuo naišavši na minu) te remorker *Orjen* (prodan Direkciji pomorskog saobraćaja za 600.000 dinara), SR-AJ, fond 148, MS, kut. 123, Iskaz o stanju lučkog fonda na dan 28. veljače 1941.

U stvarnosti je flota *Poduzeća* bila manja za četiri broda, međutim prema *Pomorskom godišnjaku za 1939-1940 godinu* u popisu brodova *Jugoslavenskog Lloyda* za 1939. godinu se i dalje vodio parobrod *Vidovdan* koji je izgubljen krajem prosinca 1939. godine, stoga se može pretpostaviti da su i pomorci ukrcani na *Vidovdan* ubrojani u popis zaposlenih pomoraca objavljen u *Godišnjaku*.

⁶¹¹ *Lika* (ex *Kobac*, ex *Cefyn-Y-Bryn*, ex *Dacre Castle*), teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1919. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 121,2 m, širina 15,9 m, gaz 7,5 m, 5.278 BRT, 3.277 NRT, 8.200 tona nosivosti. Porivni stroj od 3.000 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 11,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 118-119.

⁶¹² *Jadranska straža*, Split, br. 12, 1938., 536.

Prekomorske plovidbe za 1939. poslovnu godinu objavljeno da je čista dobit iznosila 12.540.000 dinara, te je iz dobiti na ime dividende podijeljeno 4.000.000 dinara, odnosno 40 dinara po dionici. To je značilo da je dividenda za 1939. godinu iznosila 40% nominalne vrijednosti dionice.⁶¹³ Godine 1939. *Prekomorska plovidba*, je sa 170 zaposlenih pomoraca bilo peto po veličini pomorsko poduzeće u Kraljevini Jugoslaviji.⁶¹⁴

Iako je poslovanje *Jugoslavenskog Lloyd*a započelo u tijeku Velike gospodarske krize koja je nepovoljno djelovala na globalno gospodarstvo, pa tako i na pomorski prijevoz. *Poduzeće* je uspješno prevladalo krizu i zadržalo leadersku poziciju među pomorskim poduzećima Kraljevine Jugoslavije sve do Drugog svjetskog rata i propasti Jugoslavije. Gledajući prema bruto tonaži flote *Poduzeća* kao parametru razvitka ona je bila najveća u početnom razdoblju Velike gospodarske krize. *Jugoslavenski Lloyd* prilikom osnivanja posjedovao je 24 teretna broda duge plovidbe, te su tijekom cijelog postojanja *Poduzeća* nabavljena svega tri teretna i dva putnička broda duge plovidbe, jedna jahta, te jedan remorker male obalne plovidbe. Međutim, to sve ne znači da je *Jugoslavenski Lloyd* kao poduzeće stagnirao, a još manje nazadovao, iako je bruto tonaža flote bila u konstantnom padu (Grafikon 14.).

Jugoslavenski Lloyd, u usporedbi s ostalim pomorskim poduzećima Kraljevine Jugoslavije, zapošljavao je relativno velik broj pomoraca. Tako je nakon prvog povećanja flote, odnosno tijekom 1931. godine, *Poduzeće* zapošljavalo 1.160 pomoraca ili 26,2% od ukupno zaposlenih pomoraca u svim pomorskim poduzećima Kraljevine Jugoslavije.⁶¹⁵ Broj pomoraca na brodovima *Jugoslavenskog Lloyd*a tijekom krize smanjen je za 23,6% te je 1933. godine *Poduzeće* zapošljavalo 886 pomoraca.⁶¹⁶ Naime, iako *Poduzeće* nije u tom razdoblju još počelo s prodajom brodova, veliki broj brodova nalazio se u raspredi, stoga nije bilo potrebe za većim brojem pomoraca. Kada je kriza popustila, *Poduzeće* je počelo ponovo zapošljivati te je broj zaposlenih pomoraca porastao na 1.029 odnosno 23% od ukupno zaposlenih pomoraca u svim pomorskim poduzećima Kraljevine Jugoslavije.⁶¹⁷

⁶¹³ Glavnica *Prekomorske plovidbe* iznosila je 10.000.000 dinara podijeljenih na 100.000 dionica nominalne vrijednosti 100 dinara svaka. *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1940., 126.

⁶¹⁴ *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 101.

⁶¹⁵ *Pomorski godišnjak za 1932. godinu*, 100-103.

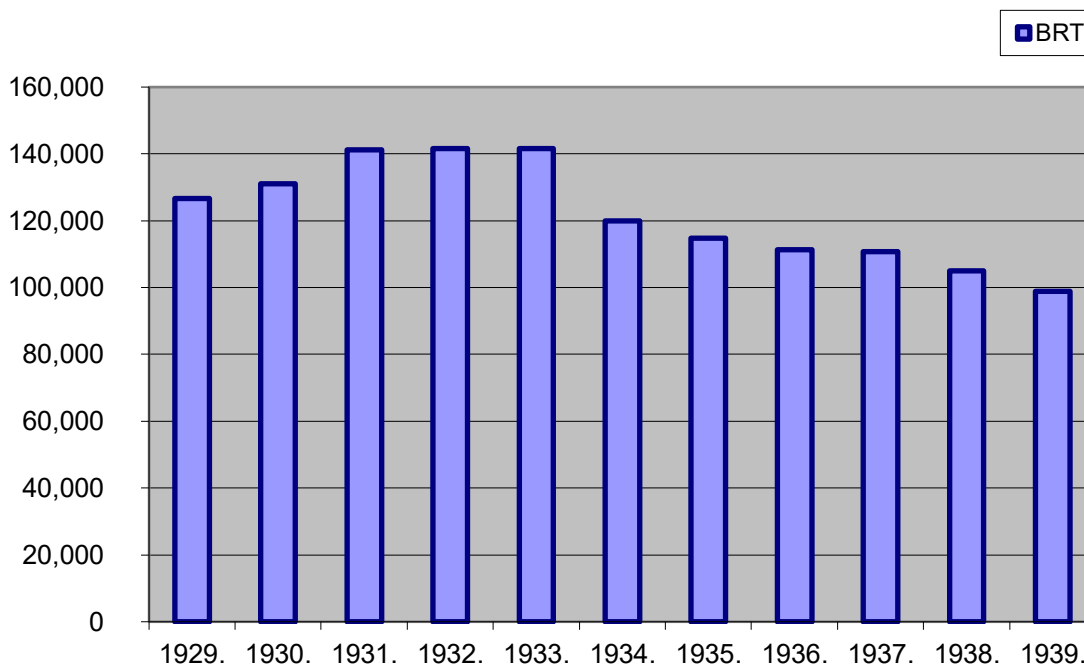
⁶¹⁶ *Pomorski godišnjak za 1934. godinu*, 100.

⁶¹⁷ Da bi se u cijelosti spoznala važnost *Jugoslavenskog Lloyd*a za dubrovačko gospodarstvo, s obzirom na broj zaposlenih, trebalo bi pridodati i brodove sušačke *Prekomorske plovidbe*, koja je bila u većinskom vlasništvu *Jugoslavenskog Lloyd*a i na kojima su također ukrcavani dubrovački pomorci. *Prekomorska plovidba* je krajem 1937. godine raspolagala s četiri broda na kojim je bilo ukrcano ukupno 136 pomoraca. *Pomorski godišnjak za 1937-1938 godinu*, 123-126.

Međutim, krajem 1939. godine broj zaposlenih pomoraca gotovo je prepolovljen što je rezultat gubitka brodova i stavljanja putničkih brodova u raspremu tijekom početnog razdoblja Drugog svjetskog rata.⁶¹⁸

Grafikon 14. Kretanje bruto tonaže flote *Jugoslavenskog Lloyda* tijekom razdoblja od 1930. do 1939. godine

(Napomena: prikazana bruto tonaža se odnosi na stanje krajem godine)



Izradio autor prema: *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 67. ; *Pomorski godišnjak za 1932. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 78. ; *Pomorski godišnjak za 1933. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 78. ; *Pomorski godišnjak za 1934. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 74. ; *Pomorski godišnjak za 1935. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 68. ; *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 63. ; *Pomorski godišnjak za 1937-1938 godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 97. i *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, Ministarstvo Saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd, 71.

Jugoslavenski Lloyd je kao i još neka dubrovačka poduzeća uspješno diverzificirao svoju djelatnost (ne samo unutar grane nego i izvan). Tako je *Jugoslavenski Lloyd* bio jedino pomorsko poduzeće u Kraljevini Jugoslaviji koje je posjedovalo prekooceanske brodove za kružna putovanja a koji su ponekad plovili u linijskoj plovidbi. Putnički brodovi

⁶¹⁸ Krajem 1939. godine na brodovima *Jugoslavenskog Lloyda* bilo je 598 zaposlenih pomoraca. *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 101.

Jugoslavenskog Lloyda obavljali su prijevoz putnika na kružnim putovanjima po Mediteranu, pri čemu je i Dubrovnik bio jedna od luka ticanja. To je značilo da su u izgradnji krizing turizma u Dubrovniku sudjelovali i kruzeri jednog dubrovačkog pomorskog poduzeća i čija je luka upisa bila Dubrovnik. *Jugoslavenski Lloyd* investirao je i u druga pomorska poduzeća, te je s vremenom postao i većinski vlasnik *Prekomorske plovidbe* iz Sušaka. Diverzifikacija poslovanja izvan grane očitovala se investicijama u dubrovačko hotelijerstvo jer je *Jugoslavenski Lloyd* kupio hotel *Excelsior*⁶¹⁹ koji je u to vrijeme bio jedan od najluksuznijih dubrovačkih hotela.

Poslovanje *Jugoslavenskog Lloyda* oporavilo se nakon završetka Velike gospodarske krize kada je uslijedilo nekoliko godina konjunktura odnosno povoljnih poslovnih prilika i visokih vozarina na pomorskom tržištu. Međutim, Drugi svjetski rat označio je kraj svakog daljnjeg razvoja.⁶²⁰ Tijekom Drugog svjetskog rata brodovi *Jugoslavenskog Lloyda* plovili su za potrebe Saveznika⁶²¹ te je većina njih potopljena.⁶²² Nakon rata i uspostave socijalističke Jugoslavije malobrojni su preostali brodovi *Jugoslavenskog Lloyda* nacionalizirani, čime prestaje poslovanje *Jugoslavenskog Lloyda*. Nedugo pred završetak rata (16. travnja 1945. godine) u New Yorku je preminuo Božo Banac, osoba koja je obilježila ne samo *Jugoslavenski Lloyd* već i cjelokupno dubrovačko pomorstvo u razdoblju između dva svjetska rata.

⁶¹⁹ Hotel *Excelsior* postoji još i danas i u vlasništvu je grupacije *Adriatic Luxury Hotels (Jadranski luksuzni hoteli d.d.)*

⁶²⁰ Tijekom Drugog svjetskog rata poslovanjem *Jugoslavenskog Lloyda* upravljalo se iz ureda u Londonu. Zbog učestalih njemačkih zračnih napada na Veliku Britaniju (tzv. bitka za Britaniju) osnovan je i ured u New Yorku gdje je u svibnju 1941. godine doputovao i Božo Banac. Značajnu ulogu u poslovanju *Jugoslavenskog Lloyda* tijekom Drugog svjetskog rata imao je Ivan (Vane) Ivanović, posinak Boža Banca. Više u: Vane IVANOVIĆ, *Memoirs of a Yugoslav*, Weidenfield & Nicholson, London, 1977.

⁶²¹ Da bi se brodovi *Jugoslavenskog Lloyda* stavili na raspolaganje Saveznicima (točnije Velikoj Britaniji), u Londonu je osnovano poduzeće *Crest Shipping*. Neki brodovi *Jugoslavenskog Lloyda* su i prije napada Sila Osovine na Kraljevinu Jugoslaviju prešli pod britansku zastavu (*Marija Račić, Ivo Račić, Istok, Izgled, Zrinski, Preradović, Njegoš i Vidovdan*). Također, dolazilo je i do masovnog iskrcaja i repatrijacija posade. SR-AJ, fond 148, MS, kut. 135. dopis Direkciji pomorskog saobraćaja u Splitu od 22. siječnja 1941. godine

⁶²² Tijekom Drugog svjetskog rata *Jugoslavenski Lloyd* izgubio je 15 od 19 brodova koliko ih je bilo u floti *Poduzeća* na početku rata. Dva parobroda prodana su početkom rata (*Kraljica Marija i Princesa Olga*) dok su samo dva broda preživjela rat. To su bili teretni brodovi duge plovidbe *Aleksandar I. i Marija Petrinović* koji su nakon rata nacionalizirani i preimenovani u *Biokovo* odnosno *Gorica*. Više o gubicima jugoslavenske trgovačke mornarice u Drugom svjetskom ratu u: *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, Ministarstvo pomorstva FNRJ, Beograd, 1952.

5.5. Obalna paroplovidba d.s.o.j.

Obalna paroplovidba d.s.o.j. bilo je jedno od manjih dubrovačkih pomorskih poduzeća. Posjedovalo je brodove male obalne plovidbe i bavilo se lokalnim pomorskim prijevozom putnika i tereta na dubrovačkom području. *Poduzeće* je osnovano 1908. godine, a tijekom međuratnog razdoblja poslovalo je u relativno kratkom razdoblju prije nego se fuzioniralo s *Jadranskom plovidbom* iz Sušaka.

Iako je u svrhu lokalnog pomorskog prijevoza na dubrovačkom području još krajem 19. stoljeća kapetan Ivo Račić iz Cavtata posjedovao parobrode *Cavtat*, *Gruž* i *Ston*, oni nisu mogli u potpunosti ispuniti rastuće zahtjeve prijevoza na lokalnim linijama.⁶²³ Stoga se početkom 20. stoljeća ukazala potreba za povećanjem broja brodova u lokalnom pomorskom prijevozu na širem dubrovačkom području. U tu je svrhu skupina poduzetnika iz Dubrovnika i okolnih mjesta (Zaton, Ston, Slano) te otoka (Koločep, Lopud, Šipán i Mljet) odlučila osnovati parobrodarsko društvo da bi se unaprijedio lokalni pomorski promet.⁶²⁴ Njihovu molbu za osnivanjem društva s ograničenim jamstvom (d.s.o.j.) odobrilo je Ministarstvo trgovine iz Beča početkom 1908. godine.⁶²⁵

Obalna paroplovidba osnovana je u Dubrovniku 1908. godine, društvenim ugovorom sklopljenim 18. rujna 1908. godine, a upisana je u trgovački registar 1. listopada 1908. godine kao *Obalna paroplovidba, društvo s ograničenim jamstvom* sa sjedištem u Dubrovniku. Osnivačka glavica iznosila je 300.000 kruna⁶²⁶ a kao predmet poslovanja bilo je upisano „Svaki posao ma koga prevoza i prenosa robe i putnika i životinje po moru sa svojim

⁶²³ Spomenuti parobrodi bili su male tonaže, stoga su imali ograničen kapacitet putnika i tereta. Prvi parobrod *Cavtat* izgrađen je 1890. godine u Malom Lošinju i imao je svega 49 BRT i 25 NRT. Godine 1893. zamijenjen je novim brodom imena *Cavtat* koji je bio nešto veći. Parobrod *Gruž* imao je 89 BRT, a parobrod *Ston* 64 BRT. *Cavtat* je isprva plovio na liniji Dubrovnik - Cavtat koja je kasnije produžena do Molunta, dok su *Gruž* i *Ston* prevozili putnike i teret na linijama od Dubrovnika prema Stonu odnosno otoku Mljetu. I. ŠIŠEVIĆ, *Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon*, 397.

⁶²⁴ Prema pisanju lokalnog tiska novo pomorsko poduzeće trebalo je već 15. veljače 1908. godine uspostaviti liniju između Gruža, Dubrovnika, Orašca, Koločepa, Trstenog, Lopuda, Slanog, Šipana, Stona i Mljeta. Objavljeno je i da će novo pomorsko poduzeće omogućiti javnu kupnju dionica po cijeni od 100 kruna po dionici. Time bi se omogućilo da svi zainteresirani građani Dubrovnika i okolice postanu dioničari jednog lokalnog pomorskog poduzeća čime bi pomogli razvoju pomorstva a time i gospodarstva na lokalnoj razini. Tisak je izrazio i zadovoljstvo uvođenjem novih brodskih linija u lokalnom prijevozu, ali i nadu da će početak rada novog poduzeća biti što prije. *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 155, 1908., 3.

⁶²⁵ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1984., 188.

⁶²⁶ Od kojih je 151.300 kruna bilo uplaćeno odmah. HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku - formular C, svezak I 1907-1939, 4.

parobrodima i sa tugjim za svoj račun unajmljenim.“ Poslovanjem društva upravljala je skupina od devet članova, tzv. poslovođe (članovi uprave *Poduzeća*).⁶²⁷

Iz popisa dioničara društva (njih ukupno 93) i njihovih udjela vidljivo je da su u *Obalnoj paroplovidbi* od samih početaka sudjelovale osobe koje su imale zapaženu ulogu u dubrovačkom pomorskom poslovanju tijekom međuratnog razdoblja. Tako su neki od dioničara poduzeća bili poznati dubrovački brodovlasnik Federiko Glavić i njegov brat Kosto (zajedno su imali 5% udjela), Melko Čingrija, Josip Učović, Ivo Papi, Stijepo Knežević, i drugi koji će tijekom međuratnog razdoblja posjedovati vlasničke udjele u ostalim dubrovačkim pomorskim poduzećima. Od pravnih osoba, udjele u *Obalnoj paroplovidbi* imale su *Hrvatska vjeresijska banka* (4,25%) i *Dubrovačka trgovačka banka* (4,25%).⁶²⁸ Posebna je zanimljivost da su među suvlasnicima osim poslovnih ljudi bila i tri svećenika: Niko Buntjelić i Niko Baća iz Stona, te Antun Kovačević iz Lapada čiji su udjeli zajedno iznosili 7.000 kruna (2,33%). Najveći pojedinačni udio u iznosu od 20.000 kruna (6,67%) imao je Niko Srinčić koji je ujedno bio i jedan od poslovođa, odnosno direktora poduzeća. Gledajući prema mjestu prebivališta najviše dioničara bilo je iz dubrovačke okolice, točnije iz mjesta u kojima je *Poduzeće* održavalo svoje linije. Tako su dioničari iz Stona, Šipanske Luke (otok Šipan), Babinog Polja (otok Mljet), Slanog i Zatona zajedno imali 102.500 kruna udjela što je iznosilo 34,2%, vlasništva.⁶²⁹ S obzirom na tadašnje gospodarske prilike, u tim pretežno poljoprivrednim i stoga nerazvijenim krajevima, to je predstavljalo znatan uloženi kapital. Vlasnička struktura *Obalne paroplovidbe* tako najbolje oslikava interes tamošnjeg stanovništva za postojanjem jednog pomorskog poduzeća koje će u svrhu bolje prometne povezanosti održavati linije između Dubrovnika i okolnih prometno relativno izdvojenih područja da bi se omogućio njihov gospodarski razvoj.

Počevši s radom, *Obalna paroplovidba* uspostavila je redovnu dnevnu liniju na relaciji Gruž – Koločep – Orašac – Tršteno – Lopud – Slano - Šipanska Luka - Ston. Druga je linija bila Ston - Sobra (otok Mljet) - Ston koja je održavana dva puta tjedno, utorkom i četvrtkom

⁶²⁷ Prvi članovi uprave (poslovođe) bili su: Antun Bandur, trgovac u Stonu, Melko Čingrija, odvjetnik u Dubrovniku, Ivo de Giulli, posjednik u Dubrovniku, Ivo Hajdić, posjednik u Babinom polju (otok Mljet), Mato Perić (trgovac u Stonu), Antun Pugliesi, notar u Dubrovniku, Eugen Radelja pomorski kapetan u Dubrovniku, Niko Srinčić, trgovac u Dubrovniku i Ivo Stjepović, posjednik u Šipanskoj Luci (otok Šipan). HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku - formular C, svezak I 1907-1939, 4.

⁶²⁸ Obje banke su tijekom međuratnog razdoblja bile poslovno povezane s dubrovačkim pomorskim poduzećima kao što su *Dubrovačka parobrodaska plovidba* i *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo*.

⁶²⁹ Iz samog Dubrovnika (uključujući i Gruž) bilo je 39 dioničara (37 fizičkih i dvije pravne osobe odnosno - banke) s ukupnim udjelom od 110.500 kruna odnosno 45,33% ukupnog vlasništva. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B i C, Prilog br. 87.

(po dva puta na dan) u oba pravca.⁶³⁰ Liniju između Gruža i Stona isprva je održavao parobrod *Nehaj* (138 BRT) kojeg je *Poduzeće* za tu svrhu unajmilo od *Ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva* iz Rijeke. Liniju iz Stona za otok Mljet održavao je parobrod *Mljet*⁶³¹ koji je bio u vlasništvu *Poduzeća*.⁶³² Uskoro je unajmljeni parobrod *Nehaj* zamijenjen novogradnjom *Naš*.⁶³³ Parobrod *Naš* nabavljen je tijekom rujna 1909. godine o čemu je izvijestio i lokalni tisak.⁶³⁴ *Obalna paroplovidba* tako je u prvoj godini poslovanja posjedovala dva vlastita parobroda: *Naš* i *Mljet* čija je luka upisa bila Dubrovnik. Poslovnu godinu 1909. *Poduzeće* je završilo s dobiti od 14.205,06 kruna. Te godine dioničarima nije isplaćivana dividenda već je cjelokupan iznos prenesen na novi račun za sljedeću poslovnu godinu.⁶³⁵

Od početka poslovanja *Obalna paroplovidba* se osim pomorskim prijevozom u linijskoj plovidbi bavila i organiziranjem izleta na širem dubrovačkom području. Tako su još 1909. godine organizirani izleti unajmljenim parobrodom *Nehaj*, a s vremenom su u prijevozu izletnika sudjelovali i ostali brodovi. Odredišta za izlete bila su: Trsteno, Lopud, Župa dubrovačka, Cavtat, Lokrum i Rijeka dubrovačka. Cijene izleta bile su vrlo povoljne, iznosile su svega 1 krunu po osobi.⁶³⁶

Obalna paroplovidba svojim je pomorskim aktivnostima u lokalnoj plovidbi za kratko vrijeme postala glavna konkurencija brodovima Iva Račića koji su već obavljali pomorski prijevoz na lokalnim linijama dubrovačkog područja. Međusobna konkurencija otežavala je poslovanje i jednima i drugima te je u nekim slučajevima čak ugrožavala i sigurnost

⁶³⁰ *Dubrovnik*, Dubrovnik, br. 40, 1908., 7. i *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 189, 1908., 4. Cijene prijevoza na spomenutim linijama (ovisno o relaciji) kretale su se od 3 kruna za prijevoz prvom klasom na relaciji Gruž - Ston (ili obratno), do 0,2 kruna za prijevoz drugom klasom na relaciji Lopud – Trsteno – Orašac - Koločep (ili obratno). *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 52, 1910., 4.

⁶³¹ *Mljet*, putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe izgrađen je 1880. godine u Paisleyu (Velika Britanija). Osnovni podaci o brodu: duljina 36,4 m, širina 4,8 m, 123 BRT, 70 NRT, snaga porivnog stroja 132 KS Brod je imao sedam članova posade. I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 191. i I. ŠIŠEVIĆ, *Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon*, 398.

⁶³² I. ŠIŠEVIĆ, *Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon*, 397.

⁶³³ *Naš*, putničko-teretni parobrod male obalne plovidbe, izgrađen 1909. godine u Malom Lošinju. Osnovni podaci o brodu: duljina 37,6 m, širina 6,2 m, 201 BRT, 59 NRT, snaga porivnog stroja 350 KS. Brod je imao sedam članova posade. I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 191. i I. ŠIŠEVIĆ, *Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon*, 191. i I. ŠIŠEVIĆ, *Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon*, 398.

⁶³⁴ Brod je nakon porinuća u Malom Lošinju otplovio u Trst, a nakon Trsta krenuo je za Dubrovnik. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 73, 1909., 3.

⁶³⁵ Na glavnoj skupštini održanoj 30. ožujka 1910. godine na kojoj su predloženi izvještaji poslovanja izabrani su i novi Upravni i Nadzorni odbor. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 27, 1910., 4.

⁶³⁶ Cijene izleta uobičajeno su se kretale u iznosima do 2 kruna tako da je smanjenje cijene uzrokovalo veći interes stanovništva za izlete. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 50, 1919., 3 i *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 374. 1912., 3.

plovidbe.⁶³⁷ Stoga je Ivo Račić, da bi se spriječilo međusobno nadmetanje, predložio fuziju dvaju poduzeća čime bi se poboljšalo poslovanje, te unaprijedila usluga prijevoza.⁶³⁸

Pitanje fuzije razmatrano je još krajem 1909. godine, međutim dogovor je postignut tek krajem 1910. godine. Procesom fuzije brodovi u vlasništvu Iva Račića *Gruž* i *Cavtat*⁶³⁹ ušli su u sastav flote *Obalne paroplovidbe* s danom 1. siječnja 1911. godine.⁶⁴⁰ Nakon fuzije *Poduzeće* je posjedovalo četiri parobroda; *Naš*, *Mljet*, *Gruž* i *Cavtat* s ukupno 444 BRT i 29 članova posade, prosječne starosti nešto više od 14 godina (Tablica 14.). Zbog povećanja broja brodova (imovine) povećana je i glavica *Poduzeća* za 80.000 kruna te je iznosila 380.000 kruna.⁶⁴¹ Fuzija je donijela željene rezultate te su se poslovanje *Obalne paroplovidbe*, kao i kvaliteta usluga općenito poboljšali. Tako je *Obalna paroplovidba* na dubrovačkom području do Prvog svjetskog rata održavala tri redovne linije:

1. Dubrovnik – Cavtat – Molunat
2. Dubrovnik – Gruž – Zaton – Koločep – Orašac – Trsteno – Lopud – Suđurađ – Šipanska Luka – Slano – Ston
3. Dubrovnik – Šipanska Luka – Sobra – Polače – Lastovo⁶⁴²

⁶³⁷ Dana 14. listopada 1910. godine ispred luke Slano došlo je do sudara između parobroda *Mljet* u vlasništvu *Obalne paroplovidbe* i parobroda *Gruž* u vlasništvu Iva Račića. Prilikom sudara parobrod *Mljet* udario je pramcem u krmeni dio parobroda *Gruž*. Ljudskih žrtava nije bilo, a oba su broda pretrpjela manja oštećenja. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 83, 1910., str.4.

⁶³⁸ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 191.

⁶³⁹ Upravo je parobrod *Cavtat* 24. travnja 1922. godine prevezao posmrtno ostatke Iva Račića i njegove obitelji u Cavtat. Posmrtni ostaci obitelji Račić su potom su pokopani u obiteljskom mauzoleju u Cavtatu. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 19, 1922., 1.

⁶⁴⁰ Prijedlog fuzije razmatran je na izvanrednom zasjedanju skupštine *Obalne paroplovidbe* od 23. prosinca 1909. godine. Budući da je skupštini nazočilo više od tri četvrtine vlasnika glavnice, to su odluke povodom eventualne fuzije mogle biti pravovaljane. Prema prijedlogu Iva Račića trebalo je prvo procijeniti vrijednosti brodova koji bi sačinjavali flotu novoga poduzeća. U tu su svrhu ovlašteni vještaci procijenili brodove Iva Račića *Gruž* na 73.000 kruna a *Cavtat* na 20.500 kruna. Na brodovima je bilo potrebno izvršiti određene popravke za koje je procijenjeno da bi iznosili 9.000 kruna za oba broda. Prijedlog Iva Račića bio je da *Obalna paroplovidba* prizna iznos od 93.500 kruna za oba broda što bi ujedno bio njegov udjel u novom poduzeću. Međutim, nakon rasprave skupština *Obalne paroplovidbe* odbila je prijedlog i ponudila iznos od 80.000 kruna za koliko bi se i povisila glavica *Poduzeća*. Ivo Račić je prihvatio prijedlog i pogodbom sklopljenom 31. studenoga 1910. godine, predao je 1. siječnja 1911. godine svoja dva broda *Obalnoj paroplovidbi*. Spomenuti su brodovi prema sporazumu sačinjavali udio Iva Račića u *Poduzeću* koji je iznosio 80.000 kruna, te bi se ujedno glavica *Poduzeća* uvećala za spomenuti iznos. Udruživanjem u *Obalnu paroplovidbu* Ivo Račić je tako stekao udjel od približno 21%. Od spomenutog udjela, bratu Iliji Račiću koji je ujedno bio i njegov zastupnik u poslovanju poduzeća prepustio je 11.000 kruna (22 glasa) a za sebe je zadržao preostalih 69.000 kruna udjela (138 glasova). Važno je istaknuti i da se u svrhu sprječavanja konkurencije Ivo Račić obvezao da ni on ni njegovi nasljednici neće organizirati lokalnu brodsku službu na dubrovačkom području sve dok postoji *Obalna paroplovidba*. Više o fuziji *Obalne paroplovidbe* i Račićevih brodova u: I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 191-193.

⁶⁴¹ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku - formular C, svezak I 1907-1939, 5.

⁶⁴² I. ŠIŠEVIĆ, *Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon*, 398.

Redni broj	Ime broda	BRT	NRT	Godina gradnje
1.	<i>Cavtat</i>	31	18	1895.
2.	<i>Gruž</i>	89	35	1903.
3.	<i>Mljet</i>	123	70	1880.
4.	<i>Naš</i>	201	59	1909.
	Ukupno BRT	444	182	

Tablica 14. Brodovi pomorskog poduzeća *Obalna paroplovidba* iz Dubrovnika, stanje početkom 1911. godine

Izradio autor prema: Ivo ŠIŠEVIĆ, *Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon*, *Pomorski zbornik*, 18, Rijeka, 1980., 398.

Tijekom Prvog svjetskog rata, poslovanje *Poduzeća* znatno je otežano zbog nepovoljnih gospodarskih prilika kao i zbog neposredne ratne opasnosti. Ratna opasnost se još više povećala nakon ulaska Italije u rat na strani Antante 23. svibnja 1915. godine. Međutim, unatoč ratnim zbivanjima poduzeće je poslovalo s dobitkom pa je tako u poslovnoj (ratnoj) 1917. godini ostvarilo dobit u iznosu od 75.866,66 kruna.⁶⁴³ Vlasnici udjela trebali su dobiti dividendu od 6% jer je za tu svrhu bilo namijenjeno 22.800 kruna, dok bi za pričuvni fond bilo ostavljeno 50.000 kruna, a 3.086,66 kruna preneseno u bilancu za 1918. godinu. Međutim, nakon glasovanja donesena je odluka da je iznos određen za dividende malen te je odlučeno da će se za dividende podijeliti 30.400 kruna što je značilo da će dividenda iznositi 8%. Uprava poduzeća je u zadnjoj ratnoj poslovnoj godini (1918.) bila u sastavu: Antun Bandur, Kosto Glavić, Ivo Jelić, Baldo Martecchini, Ilija Račić, Aurelije Radić, Nikola Stražićić, Ottomar Swoboda i Josip Ucović. Članovi Nadzornog odbora bili su: Lujo Milić, Baldo Podić i Vinko Svilokos.⁶⁴⁴

Završetkom Prvog svjetskog rata i stvaranjem nove države, *Obalna paroplovidba* nastavila je održavati lokalne pomorske linije na dubrovačkom području. Brodovi *Poduzeća* također su po potrebi plovili i na liniji Dubrovnik – Gruž – Split da bi se ona kontinuirano održavala. Iako su svi brodovi *Poduzeća* preživjeli Prvi svjetski rat, poslovanje u

⁶⁴³ To je bilo znatno povećanje u odnosu na prethodnu poslovnu godinu (1916.) kada je ostvaren profit od 41.272,72 kruna. Potrebno je spomenuti i da je parobrod *Mljet* još od 1916. godine bio na popravku te nije mogao sudjelovati u poslovnim aktivnostima *Poduzeća*. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B i C, Prilog br. 182.

⁶⁴⁴ Glavna skupština održana je 15. svibnja 1918. godine u prostorijama Trgovačko-obrtničke komore Dubrovnik. Skupštini je predsjedao Ottomar Swoboda. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B i C, Prilog br. 182.

poslijeratnim uvjetima nije bilo nimalo jednostavno. Uz uobičajene probleme koji prate pomorsko poslovanje kao što su kvarovi na brodovima ili nepovoljne vremenske prilike koje ometaju plovidbu, *Poduzeće* se trebalo prilagoditi i sveopćoj nestašici ugljena koji je služio kao pogonsko gorivo.⁶⁴⁵ Nestašica je bila ozbiljna te se na nekim linijama (primjerice Gruž – Ston i Dubrovnik – Cavtat) moglo ploviti svega jednom tjedno umjesto tri do četiri puta tjedno kako je bilo uobičajeno.⁶⁴⁶ Unatoč svemu, talijanske okupacijske vlasti na Korčuli su preko zapovjedništva u Puli tražile da, bez obzira na nestašicu ugljena, *Obalna paroplovidba* mora najmanje tri puta tjedno održavati liniju Korčula – Dubrovnik, iako ona *Poduzeću* nije donosila nikakvu ekonomsku korist.⁶⁴⁷ Angažiranje dva broda *Poduzeća* da bi se održala spomenuta linija donijelo je probleme u normalnom održavanju ostalih linija na dubrovačkom području, što je lokalnom stanovništvu uzrokovalo znatne probleme.

Nakon Prvog svjetskog rata došlo je i do reorganizacije linija koje je *Poduzeće* održavalo na dubrovačkom području. Parobrod *Naš* je tijekom 1920. godine plovio na liniji Gruž – Mljet – Trstenik – Orebić – Korčula – Prigradica – Hvar – Split. Polazak broda iz Gruža bio je srijedom u 7:00, te bi nakon dolaska u Korčulu brod prenoćio i nastavio plovidbu sutradan da bi u Split stigao u četvrtak oko 13:00. U Splitu bi brod prenoćio te bi sutradan, u petak, u 10:00 krenuo na povratno putovanje za Dubrovnik. Na povratku u Dubrovnik po dolasku u Korčulu brod bi ponovo prenoćio, te bi isplovio u subotu u 6:00 da bi u 14:00 stigao u Gruž. Parobrod *Cavtat* održavao je redovnu dnevnu liniju Cavtat – Dubrovnik. Polazak iz Cavtata bio je u 7:00, a iz Dubrovnika u 12:15.⁶⁴⁸ Preostala dva parobroda *Mljet* i *Gruž* održavali su ostale lokalne linije koje su povezivale Dubrovnik, Dubrovačko primorje, i otoke Koločep, Lopud, Šipan i Mljet.

Zbog nesređenih gospodarskih i političkih prilika u cijeloj je državi normalno odvijanje pomorskog prometa bilo gotovo nemoguće ostvariti. Plovidbeni red često je mijenjan, a s obzirom na to da su sredstva informiranja bila vrlo loša, dolazilo je do mnogih

⁶⁴⁵ Brodovi *Obalne paroplovidbe* zbog svojih su malih dimenzija bili vrlo osjetljivi na nepovoljne vremenske prilike, stoga je u zimskom razdoblju često dolazilo do prekida plovidbe na pojedinim linijama. Primjerice, 9. rujna 1919. godine na parobrodu *Cavtat* prilikom isplovljenja iz Cavtata za Dubrovnik dogodio se kvar stroja, te se zbog jake bure brod nasukao na obalu. Na brodu se tom prilikom nalazilo tridesetak putnika, međutim nezgoda je prošla bez težih posljedica. Desetak dana kasnije, točnije 20. rujna Parobrod *Naš* zbog jakog juga nije mogao isploviti iz Korčule za Dubrovnik. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 2, 1919., 3. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 4, 1919., 4.

⁶⁴⁶ Nestašica ugljena trajala je još nekoliko godina nakon završetka Prvog svjetskog rata. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 2, 1921. 3

Posebno su bili kritični prekidi plovidbe tijekom božićnih blagdana. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 1, 1920., 4.

⁶⁴⁷ Na spomenutoj liniji za Korčulu plovili su parobrodi *Naš* i *Gruž*. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 3, 1920. 3.

⁶⁴⁸ *Naše More*, Dubrovnik, br. 5. 1920. b.o.s.

problematičnih situacija. Naime, spomenute izmjene plovidbenog reda su bile uzrok brojnih problema lokalnom stanovništvu koje je zbog toga često negodovalo. Primjerice, 1920. godine u mjestu Suđurađ na otoku Šipanu, bez prethodne najave, parobrod *Cavtat* prestao je dolaziti utorkom i petkom, što je uzrokovalo probleme u prijevozu putnika i robe.⁶⁴⁹ Stanovnici dubrovačkog područja i obližnjih otoka žalili su se i na potrebu održavanja linije za Korčulu (po naredbi talijanskih okupacijskih vlasti) jer je zbog toga bilo nedovoljno brodova koji bi plovili na ostalim linijama.⁶⁵⁰

Tijekom 1921. godine opće prilike počele su se polagano normalizirati. Tako je od 1. ožujka 1921. godine *Obalna paroplovidba* održavala liniju Ston – Gruž (i obratno) ponedjeljkom i subotom, dok je srijedom i četvrtkom linija produljena do Dubrovnika odnosno do dubrovačke gradske luke u koju bi brod pristajao nakon Gruža.⁶⁵¹ Od svibnja 1921. godine, uz svakodnevnu je liniju Cavtat – Dubrovnik, svakog dana u tjednu osim nedjeljom, održavana i linija Ston – Gruž.⁶⁵² Dodatno pojačanje linija bilo je moguće jer je liniju za Korčulu preuzeo parobrod *Dražica*.⁶⁵³ Međutim, i dalje je na linijama *Obalne paroplovidbe* dolazilo do nepredviđenih izmjena plovidbenog reda o kojima stanovništvo jednostavno nije moglo biti pravodobno obaviješteno zbog tada nedostatnih sredstava informiranja. Upravo je nepouzdanost u plovidbenom redu brodova bila jedan od najvećih problema u poslovanju *Poduzeća* jer su time bile narušene same osnove linijske plovidbe, a to je plovidba na točno određenim linijama, prema točnom vremenskom rasporedu.

Tijekom međuratnog razdoblja brodovi *Obalne paroplovidbe* plovili su bez većih havarija i nezgoda, osim ponekih nasukavanja koja nisu uzrokovala većih šteta. Jedan od ozbiljnijih slučajeva bilo je nasukavanje parobroda *Gruž* koji se 7. siječnja 1922. godine prilikom isplovljenja iz Stona nasukao na pješčanu pličinu. Parobrod *Cavtat*, nakon

⁶⁴⁹ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 41, 1920. 2.

⁶⁵⁰ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 5, 1920. 2. Kao što je spomenuto na liniji za Korčulu plovili su brodovi *Naš* i *Gruž*, te su za plovidbu na ostalim linijama preostala svega dva broda.

⁶⁵¹ Prema redu plovidbe polasci iz Stona bili su u 4:00 a povratak iz Gruža odnosno Dubrovnika u 13:00. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 10, 1921., 2.

⁶⁵² Linija Cavtat – Dubrovnik održavana je svakodnevno s polascima iz Cavtata u 6:30, dok je petkom linija produljena do Stona s polaskom iz Cavtata u 5:00. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 17, 1921., 3.

⁶⁵³ Parobrod *Dražica* jednom je tjedno povezivao Korčulu i Dubrovnik (Gruž). Dolazak u Gruž bio je srijedom popodne, a isplovljenje iz Gruža za Korčulu četvrtkom ujutro. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 17, 1921., 3.

Dražica (116 BRT, 31 NRT) bio je drveni parobrod male obalne plovidbe u vlasništvu pomorskog poduzeća *Korčulanska parobrodarska plovidba*. Brod je bio izgrađen 1902. godine u Malom Lošinju. Duljina broda bila je 37,6 m, a širina 5 m. Porivni stroj imao je snagu 55 KS (nominalnih) odnosno 280 KS (indiciranih). V. IVANČEVIĆ, Nekadašnje parobrodarstvo Korčule, 276.

Spomenutu liniju (Korčula – Gruž) parobrod *Dražica* održavao je i tijekom Prvog svjetskog rata. Više u: Gordana TUDOR, Parobrodarski promet u Splitskom okružju za vrijeme Prvog svjetskog rata, *Kulturna baština*, 40, Split, 2014., 97-116, 108.

bezuspješnog pokušaja odsukivanja, preuzeo je putnike s *Gruža* a privremeno i plovidbu na liniji Gruž – Ston. Sutradan se pokušaju odsukivanja pridružio i parobrod *Fiume*, ali i taj je pokušaj završio neuspjehom.⁶⁵⁴ *Obalna paroplovidba* namjeravala je zatražiti pomoć ratne mornarice, međutim pomorski kapetan Sjepan Batistić iz Dubrovnika ponudio je pomoć te je osobno vodio operaciju odsukivanja. Naporima kapetana Batistića kao i ostalih članova posade *Gruž* je nakon 10 sati naposljetku odsukan te je otplovio na popravak u Korčulu.⁶⁵⁵ Za vrijeme dok se *Gruž* nalazio na popravku, liniju Gruž – Ston preuzeo je parobrod *Naš*.⁶⁵⁶ Spomenuta promjena naišla je na odobravanje lokalnog stanovništva jer je parobrod *Naš* bio veći od svog prethodnika, te je mogao ukrcati više putnika. Naime, često se događalo da zbog velikog broja putnika lučke vlasti obustave daljnji ukrcaj, te bi mnogi putnici ostali uskraćeni prijevoz.⁶⁵⁷

Kao i prije Prvog svjetskog rata, tako su i tijekom međuratnog razdoblja brodovi *Dubrovačke paroplovidbe* osim obavljanja linijske plovidbe povremeno organizirali i izlete u okolicu Dubrovnika kako za lokalno stanovništvo tako i za tada još malobrojne turiste. Tako je primjerice za uskrzne blagdane, točnije na Uskrsnj ponedjeljak 1921. godine, organiziran izlet u Trsteno. Spomenuti izlet bio je prvi u nizu izleta predviđenih za ljetnu sezonu.⁶⁵⁸

Posljedice Prvog svjetskog rata i nesređene prilike u počecima postojanja nove države otežavale su poslovanje *Obalne paroplovidbe*. Teškoće na koje je *Poduzeće* nailazilo u svom poslovanju naposljetku su predstavljale nepremostivu prepreku ne samo za daljnji razvoj, već *Poduzeće* više nije moglo održavati ni postojeće linije. Sukladno tome, poslovanje *Obalne paroplovidbe* u međuratnom razdoblju nije dugo trajalo. Izlaz iz nepovoljne situacije uprava je vidjela u eventualnoj fuziji s drugim pomorskim poduzećem (poduzećima). Početkom srpnja 1922. godine održana je izvanredna skupština *Obalne paroplovidbe* na kojoj je uprava predložila fuziju poduzeća s drugim pomorskim poduzećem, odnosno s *Jadranskom plovidbom* iz Sušaka. Na raspravi je prihvaćen prijedlog da se brodovi *Obalne paroplovidbe*

⁶⁵⁴ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 2, 1922., 3.

⁶⁵⁵ Povodom spomenutog događaja *Obalna paroplovidba* u lokalnom je tisku objavila zahvalu kapetanu Stjepanu Batistiću i svima koji su pomogli ili osobno sudjelovali u operaciji odsukivanja parobroda *Gruž*. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 15, 1922., 4.

⁶⁵⁶ Ploveći na spomenutoj liniji parobrod *Naš* se u prosincu 1923. godine nasukao ispred luke Slano, međutim bez većih posljedica. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 53, 1923., str. 3.

⁶⁵⁷ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 4, 1922., 3.

⁶⁵⁸ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 12, 1921., 3.

prodaju *Jadranskoj plovidbi*, a za provedbu spomenute odluke imenovan je i odbor od sedam članova.⁶⁵⁹

Uz iskazano žaljenje zbog nestanka jednog dubrovačkog pomorskog poduzeća lokalni je tisak vijest o fuziji objavio s radošću i optimizmom jer je javnost općenito vjerovala da će se fuzijom poboljšati kvaliteta usluge u pomorskom prijevozu na lokalnim linijama dubrovačkog područja. Tisak je ujedno upozoravano i na određene struje unutar dioničarske strukture *Obalne paroplovidbe* koje bi mogle raditi na opstrukciji dogovorene fuzije.⁶⁶⁰

Konačna odluka o fuziji *Obalne paroplovidbe d.s.o.j.* iz Dubrovnika s pomorskim poduzećem *Jadranska plovidba dioničko društvo* iz Sušaka donesena je na skupštini održanoj 17. studenoga 1922. godine. Uprava *Dubrovačke paroplovidbe* izabrana na spomenutoj skupštini bila je u sastavu: Antun Bandur, Frano Bizzarro Ohmučević, Ivo Kuzma Hajdić, Ivo Jelić, Đuro Miloš, Baldo Podić, Aurelije Radić, Jerko Spaventi i Ivo Stjepović. Članovi uprave međusobno su izabrali Jerka Spaventija kao poslovođu (direktora). Na skupštini je izabran i Nadzorni odbor u kojem su bili Niko Vernaza, Vinko Svilokos i Pero Banac.⁶⁶¹

Fuzija je izvršena početkom veljače 1924. godine predajom brodova *Jadranskoj Plovidbi* koja je tako došla u posjed cjelokupne flote *Dubrovačke Paroplovidbe*.⁶⁶² Bivši brodovi *Obalne paroplovidbe* nakon fuzije su nastavili održavati lokalne brodske linije, ali u sastavu flote *Jadranske plovidbe*.⁶⁶³ Nakon provedene fuzije pokrenut je i formalni postupak likvidacije *Obalne paroplovidbe*. Ovlašteni likvidatori bili su članovi uprave *Poduzeća*: Baldo Podić, Vinko Svilokos i Jerko Spaventi.⁶⁶⁴ Postupak likvidacije je, međutim, tekao vrlo sporo i dovršen je tek 29. siječnja 1929. godine.⁶⁶⁵ Tako je *Obalna paroplovidba d.s.o.j.* izbrisana iz trgovačkog registra gotovo pet godina nakon fuzije čime je i formalno prestala postojati.

⁶⁵⁹ Na skupštini je bilo rasprave i o nepodnošenju izvješća o poslovanju za 1921. godinu, iako je to prema pravilniku trebalo učiniti do kraja ožujka 1922. godine. Vjerojatno je da su postojale brojne nepravilnosti u poslovanju poduzeća jer je tijekom cijele 1922. godine tražena objava izvješća i zaključnih računa za 1921. godinu. Ujedno se ni sedmeročlani odbor za fuziju nije držao predviđenog roka u kojem je fuzija trebala biti izvršena. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 28, 1922., 3. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 35, 1922., 2.

⁶⁶⁰ Ti bi, kako ih je tisak nazivao, „mračni elementi“ štiteći osobne interese svojim djelovanjem nanijeli štetu dubrovačkom pomorstvu. Tako je uprava *Obalne paroplovidbe* primjerice odbila ponudu da brod *Jadranske plovidbe* pomogne u održavanju lokalnih linija na dubrovačkom području. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 29, 1922., 3. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 30, 1922., 2.

⁶⁶¹ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 46, 1922., 4.

⁶⁶² *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1924., 97.

⁶⁶³ Parobrod *Naš* nekoliko je godina kasnije ponovo postao dijelom flote jednog dubrovačkog pomorskog poduzeća. Njega je, naime, 1928. godine od *Jadranske plovidbe* kupila *Dubrovačka parobrodaska plovidba* i preimenovala u *Ston*.

⁶⁶⁴ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku - formular C, svezak I 1907-1939, 10.

⁶⁶⁵ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 223.

Nakon fuzije *Obalne paroplovidbe s Jadranskom plovidbom* lokalne brodske linije na dubrovačkom području u potpunosti je preuzela *Jadranska plovidba*. Međutim, iako je *Jadranska plovidba* posjedovala znatno više brodova od *Obalne paroplovidbe*⁶⁶⁶, lokalno stanovništvo ipak nije dobilo onakvu uslugu pomorskog prijevoza kakvoj je godinama težilo i nadalo se. Stoga je nezadovoljstvo stanovnika dubrovačkog područja trajalo još godinama nakon što je *Obalna paroplovidba* prestala postojati.⁶⁶⁷

5.6. Prvo dalmatinsko trgovačko društvo – parobrodarski odjel

Prvo dalmatinsko trgovačko društvo, osnovano je u subotu 24. kolovoza 1907. godine. Naime, na taj dan je kod dubrovačkog notara Antuna Pugliesija sklopljena „Pogodba“, odnosno društveni ugovor o osnivanju poduzeća pod imenom *Prvo dalmatinsko Trgovačko Društvo sa ograničenim jamstvom*. Ugovor je potpisala skupina poslovnih ljudi (većinom iz Dubrovnika), te predstavnici dva dubrovačka novčarska zavoda (*Hrvatske vjeresijske banke* i *Hrvatske trgovačke banke*).⁶⁶⁸ Kao predmet poslovanja poduzeća navedeno je: „svi agenturni, komisijonarski, otpremački poslovi, kao takogjer kupovina i prodaja na veliko, raznih vrsti robe, kao takogjer utemeljiti i voditi industrijalna poduzeća.“⁶⁶⁹

Iako je *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo s.o.j.* osnovano 1907. godine te je uspješno poslovalo još i prije Prvog svjetskog rata, pomorskim djelatnostima počelo se baviti tek u razdoblju između dva svjetska rata. U tu je svrhu unutar *Poduzeća* osnovan parobrodarski odjel koji je počeo s radom 1924. godine.⁶⁷⁰ Iste godine *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* nabavlja i svoj prvi parobrod koji je dobio ime *Prvi dalmatinski*⁶⁷¹ (Slika

⁶⁶⁶ Nakon fuzije s *Obalnom paroplovidbom*, *Jadranska plovidba* je 1925. godine posjedovala 70 brodova s ukupno 26.108 BRT. *Jadranska straža*, Split, br.11, 1926., str. 260-261. Vidljivo je da su brodovi dubrovačke *Obalne paroplovidbe* predstavljali vrlo mali udio u ukupnoj floti *Jadranske plovidbe* sa svega 5,7% od ukupnog broja brodova, odnosno s 1,7% ukupne bruto tonaže.

⁶⁶⁷ Nezadovoljstvo stanovništva izražavano je i člancima u lokalnom tisku. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 27, 1924., 2. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 48, 1925., 2.

⁶⁶⁸ HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Svezak I, br. 1-71, Pogodba (društveni ugovor o osnivanju Prvog dalmatinskog trgovačkog društva) od 24. kolovoza 1907. godine, Br. Z. 3975.

⁶⁶⁹ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod okružnog suda u Dubrovniku – formular C, svezak I 1907-1939, 1.

Više o osnivanju i povijesti *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* u potpoglavlju 6.3. Gospodarski subjekti iz različitih djelatnosti povezani s dubrovačkim pomorstvom, 6.3.1. Prvo dalmatinsko trgovačko društvo.

⁶⁷⁰ I. ŠIŠEVIĆ, *Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon*, 414.

⁶⁷¹ *Prvi Dalmatinski* (ex *Stottgate*, ex *Antonios*, ex *Devonshire*) teretni parobrod velike obalne plovidbe izgrađen je 1875. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 56,8 m, širina 9,1 m, 678 BRT, 431 NRT,

14.). Tim je povodom tijekom ožujka 1924. godine Gjuro Sessa, kao jedan od članova uprave, zajedno s kapetanom Vekarićem i upraviteljem stroja Skoblarom otputovao u London da bi preuzeli prvi brod za flotu *Poduzeća*.⁶⁷²

Parobrod *Prvi Dalmatinski* izgrađen je 1875. godine u Sunderlandu pod imenom *Devonshire* i prilikom uvrštenja u flotu *Poduzeća* već je bio star 49 godina te znatno islužen. Brod je bio upisan u kategoriji velike obalne plovidbe, a uglavnom je obavljao prijevoz drva i cementa iz domaćih luka u luke širom Sredozemlja. *Prvi Dalmatinski* nije se dugo zadržao u floti *Poduzeća* jer je 1926. godine prodan talijanskom brodovlasniku iz Molfette gdje dobiva novo ime *Aurora*.⁶⁷³

Iako je na početku svoga poslovanja u pomorskom prijevozu posjedovalo samo jedan i još k tomu prilično star brod, poslovanje parobrodarskog odjela *Poduzeća* bilo je relativno uspješno. Stoga je 1926. godine - iste godine kada je prodan *Prvi Dalmatinski*, nabavljen teretni parobrod duge plovidbe *Drugi Dalmatinski*⁶⁷⁴ koji je bio znatno veći od svog

porivni stroj snage 90 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1876, to the 30th June, 1877*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1876. b.o.s.

Prvi Dalmatinski je pod imenom *Devonshire* izgrađen u britanskom brodogradilištu *James Laing*, Depthford za naručitelja Williama Milnesa iz Londona, te za njega plovi sve do 1884. godine kada prelazi u vlasništvo brodovlasnika W. S. Milnesa iz Londona, a zatim 1895. godine vlasnici postaju *Milnes & Chaytor*, također iz Londona. Sljedeći vlasnik broda 1891. godine postaje Earl of Durham iz Londona, a 1896. godine prelazi u vlasništvo poduzeća *Lambton Collieries Ltd. - T. Nicholson*, London. Godine 1903. brodom upravlja stanoviti E. T. Nisbel a 1912. godine *Devonshire* je prodan grčkom poduzeću D. J. Theophilatos & Co. s otoka Androsa i preimenovan u *Antonios*. Godine 1923. brod kupuje britansko pomorsko poduzeće *Jura Steamers Trading Co. Ltd. - T. B. Stott & Co.* iz Liverpoola te se pod imenom *Stottgate* nakratko vraća pod britansku zastavu, a već sljedeće godine prodan je *Prvom dalmatinskom trgovačkom društvu. Wear Built Ships, Devonshire*, http://www.sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=102097&vessel=DEVONSHIRE, pristup 6. prosinca 2020.

⁶⁷² U novinama je navedeno da je tonaža parobroda *Prvi Dalmatinski* 800 tona. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 12, 1924., 3.

⁶⁷³ Godine 1927. brod dobiva novo ime (*Aida*) a 1933. godine prelazi u vlasništvo brodovlasnika De Gennara također iz Molfette, Pod imenom *Aida* plovi sve do 1933. godine kada je u tijeku Velike gospodarske krize prodan u rezalište čime je ujedno okončan životni vijek nekadašnjeg *Prvog dalmatinskog* koji je ukupno iznosio 58 godina. Marijan ŽUVIĆ, Gruška družba staraca, *Atlant bulletin*, 32, Dubrovnik, 2013., 20-21.

⁶⁷⁴ *Drugi Dalmatinski* (ex *Palmanova*, ex *Venezia*, ex *Norna*,) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1889. godine u Leithu (Velika Britanija). Osnovni podaci o brodu: duljina 68,1 m, širina 9,7 m, gaz 7 m, 1.180 BRT, 711 NRT, 1.560 tona nosivosti. Porivni stroj od 500 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 8 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 102-103.

Drugi Dalmatinski izgrađen je 1889. godine u brodogradilištu *S. & H. Morton & Co.*, Leith pod imenom *Norna* za brodovlasnika Salvesena iz Grangemoutha. Godine 1912. kupuje ga talijansko poduzeće *Salvagno e Nipoti* iz Venecije i preimenuje u *Venezia*. Pod imenom *Venezia* plovi sve do 1924. godine kada mijenja ime u *Palmanova*. Pod imenom *Palmanova* brod je prodan *Prvom dalmatinskom trgovačkom društvu* u čijoj floti ostaje sve do 1937. godine kada je prodan *Parobrodarskom društvu Grgić s.o.j. Scottish Built Ships, Norna*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=53068&vessel=NORNA, pristup 6. prosinca 2020 i M. ŽUVIĆ, Gruška družba staraca, 20-21.

prethodnika. Te godine kada su u floti *Poduzeća* bila dva broda, parobrodarski odjel *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* zapošljavao je 38 pomoraca.⁶⁷⁵

Drugi Dalmatinski kupljen je u siječnju 1926. godine u Italiji, a preuzeo ga je kapetan Vatroslav Vekarić.⁶⁷⁶ Iako nabavljen kao zamjena za tada već 51 godinu star *Prvi Dalmatinski*, parobrod *Drugi Dalmatinski* također je bio vrlo star. Budući da je izgrađen 1889. godine, *Drugi Dalmatinski* je u godini uvrštenja u flotu *Poduzeća* imao već 37 godina, a uz to je i promijenio više brodovlasnika.

Prinova *Drugi Dalmatinski* zadržao se u floti poduzeća znatno duže od svog prethodnika. Nakon nešto više od 11 godina plovidbe za *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* 29. svibnja 1937. godine prodan je *Parobrodarskom društvu Grgić s.o.j.* iz Splita.⁶⁷⁷ Kupoprodajni ugovor potpisan je i ovjeren u nazočnosti dubrovačkog notara Melka Stankovića. Prilikom kupoprodaje broda *Prvo Dalmatinsko trgovačko društvo* kao članovi uprave zastupali su Samuel Kaldor i Gjuro Sessa, a *Parobrodarsko društvo Grgić* zastupao je član uprave, pomorski kapetan Hrvoje Grgić. Prema ugovoru, primopredaja broda trebala se izvršiti u talijanskoj luci Bari po dolasku broda u luku, odnosno tijekom lipnja 1937. godine. Kupoprodajna cijena broda utvrđena je u iznosu od 2.000 funti sterlinga koji je kupac trebao isplatiti u roku 18 mjeseci nakon predaje broda u tromjesečnim ratama uz 8% kamate.⁶⁷⁸ Uvrštenjem u flotu *Parobrodarskog društva Grgić*, parobrod je dobio novo ime *Vihor*.⁶⁷⁹

Poslovni rezultati parobrodarskog odjela i dalje su bili zadovoljavajući te je odlučeno da će se nabaviti još jedan brod. Tako je sljedeća akvizicija u floti poduzeća bio teretni

⁶⁷⁵ Od tog broja bilo je 11 časnika (dva zapovjednika, četiri časnika palube, pet časnika stroja). *Jadranska straža*, Split, br.9, 1927., 254.

⁶⁷⁶ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.3, 1926., 5.

Kapetan Vatroslav Vekarić također je svojedobno u Londonu za *Poduzeće* preuzeo i parobrod *Prvi Dalmatinski*.

⁶⁷⁷ *Parobrodarsko društvo Grgić s.o.j.* iz Splita osnovano je 1932. godine

⁶⁷⁸ Prema odredbama ugovora kupac je tijekom razdoblja otplate morao uplatiti osiguranje za brod na osiguranu svotu u iznosu od 2.000 funti. U cijenu broda nisu bile uračunate preostale brodske zalihe i koje su trebale biti naknadno obračunate i plaćene. HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 14. Javnobilježnički akt, Ugovor kupnje i prodaje, Zap. Broj 917.

⁶⁷⁹ *Vihor* je sve do Drugog svjetskog rata plovio u floti *Parobrodarskog društva Grgić*. U travnju 1941. godine *Vihor* postaje jedan od aktera tzv. Lisabonskog slučaja. Naime, jugoslavenski parobrodi *Vihor*, *Olga Topić*, *Sud*, i *Ante Matković* su se čekajući rasplet Travanjskoga rata sklonili u Lisabon, glavnu luku tada neutralnoga Portugala. Nakon što je Kraljevina Jugoslavija kapitulirala, Kraljevina Italija tražila je da brodovi skinu jugoslavensku i prijeđu pod talijansku zastavu. Unatoč svemu, ni jedan brod nije predan Talijanima iako je dvadesetak pomoraca popustilo pritiscima i prijetnjama te napustilo brodove. Naposljetku su svi spomenuti brodovi osim *Vihora* uspjeli isploviti iz Lisabona. *Vihor* je 1942. godine formalno preuzelo britansko Ministarstvo ratnoga transporta i predalo ga na upravljanje londonskom poduzeću *Billmeir*. Međutim, portugalske vlasti nisu dopuštale isplovljenje, te je *Vihor* do kraja rata ostao u Lisabonu. Pravni status broda konačno je razriješen te je 1946. godine prodan lokalnome rezalištu. Tako je sa 57 godina službe, nekadašnji *Drugi Dalmatinski* imao vrlo dug životni vijek, gotovo kao i *Prvi Dalmatinski*. M. ŽUVIĆ, Gruška družba staraca, 21.

parobrod duge plovidbe, koji je kao treći po redu nabavljen parobrod dobio i prikladno ime *Treći*.⁶⁸⁰ To je bio najveći brod kojeg je Poduzeće posjedovalo tijekom cijelog svog postojanja. Parobrod *Treći* kupljen je u Velikoj Britaniji u srpnju 1927. godine⁶⁸¹ i u usporedbi s prethodna dva kupljena broda bio je najmlađa prinova u floti jer je prilikom kupnje bio star 25 godina. Nakon uvrštenja u flotu *Poduzeća*, *Treći* je uposlen na prijevozu tereta u slobodnoj plovidbi, te je između ostalog ukrcao teret ugljena iz britanske luke Southampton za Sušak i Veneciju. Na putovanju za Veneciju *Treći* je pod zapovjedništvom kapetana Iva Hagije 2. rujna 1927. godine uplovio u grušku luku gdje je sutradan, 3. rujna, obavljen svečani blagoslov broda prema tradicionalnim običajima dubrovačkog pomorstva.⁶⁸²

Za parobrod *Treći* vezan je i jedan tragičan događaj koji se dogodio 11. travnja 1929. godine u gruškoj luci, a prilikom kojega je nastradao jedan član posade broda. Naime kod podizanja sidra prilikom isplavljenja iz luke, sidro je zapelo i s dna je na površinu izvuklo metalni dio dizalice s olupine potonulog parobroda. Jedan od članova posade broda, kormilar Kristo Ricov sišao je u more i konopom privezao dio dizalice koji je zapeo na sidru. Prilikom povlačenja konopa s namjerom da se sidro oslobodi od neželjenog predmeta, konop je pukao pa je komad dizalice udario spomenutog člana posade i povukao ga za sobom na dno mora pri čemu je kormilar Ricov smrtno stradao.⁶⁸³ Opisana tragedija ne samo da prikazuje opasnosti koje su prijetile pomorcima u svakodnevnom obavljanju njihovog posla nego također prikazuje i stanje gruške luke gledano s aspekta održavanja plovnih puteva odnosno sigurnosti plovidbe.

⁶⁸⁰ *Treći* (ex *Romanitza*, ex *San Martino*, ex *Altai*, ex *Hindustan*) teretni parobrod duge plovidbe, izgrađen 1902. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 109,9 m, širina 14 m, gaz 7,5 m, 3.819 BRT, 2.275 NRT, 6.518 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.500 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 9 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 110-111.

Treći je izgrađen 1902. godine u brodogradilištu *Short Brothers Ltd.*, Sunderland pod imenom *Hindustan* za britanskog naručitelja *Hindustan Steam Shipping Co. Ltd.*, Sunderland. Spomenuto poduzeće 1905. prelazi u vlasništvo poduzeća *Common Brothers* iz Newcastla. Godine 1912. *Hindustan* je prodan ruskom pomorskom poduzeću *Северное Пароходное Общество* (*Severnoe Parohodskoe Obščestvo*) iz Sankt-Peterburga i preimenovan u *Altai*. U ruskom vlasništvu ostaje do ožujka 1918. godine, zatim je predan britancima da ne bi pao u ruke boljševicima te je njime upravljalo britansko poduzeće *Ellerman's Wilson Line Ltd.*, Hull. Brod je u lipnju 1920. godine vraćen ruskim vlasnicima, ali kako su oni zbog revolucije napustili Rusiju brod je upisan u francuskoj luci Rouen pod imenom *San Martino* i plovi za francusko pomorsko poduzeće u ruskom vlasništvu *Societe Maritime et Commerciale de France*, a 1922. godine brod mijenja ime u *Romanitza*. Godine 1924. vlasnik broda postaje francusko poduzeće *Compagnie de Commerce et d'Armement*, Dunkerque te je 1927. godine prodan *Prvom dalmatinskom trgovačkom društvu*. U floti *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* plovi sve do potonuća 10. kolovoza 1933. godine. M. ŽUVIĆ, Gruška družba staraca, 21. i *Wear Built Ships, Hindustan*, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=103562&vessel=HINDUSTAN, pristup 06. prosinca. 2020.

⁶⁸¹ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 27, 1927., 3.

⁶⁸² *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 36, 1927., 5.

⁶⁸³ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 16, 1929., 4.

Dvije godine nakon opisane nesreće *Treći* je 1931. godine u Biskajskom zaljevu umalo doživio nesretnu sudbinu dubrovačkog parobroda *Daksa* koji je prethodne godine potonuo sa cjelokupnom posadom. *Treći* je pod zapovjedništvom kapetana Vatroslava Vekarića plovio nakrcan žitom iz crnomorske luke Burgas (Bugarska) za London, te ga je u Biskajskom zaljevu 8. studenoga 1931. u jutarnjim satima zahvatila jaka oluja.⁶⁸⁴ U oluji je otkazalo kormilo, brod je izgubio sposobnost manevriranja te je uslijed djelovanja mora došlo do pomicanja tereta na lijevu stranu broda. Stabilitet broda time je bio ugrožen i postojala je opasnost da se brod prevrne.⁶⁸⁵ Situacija je bila vrlo ozbiljna stoga je odaslan signal pogibelji (S.O.S.). Međutim, prije nego je stigla pomoć, posadi broda krajnjim je naporima uspjelo promijeniti kurs broda, te je signal pogibelji opozvan. *Treći* je naposljetku stigao do španjolske luke Vigo i tako izbjegao gotovo sigurnu katastrofu.⁶⁸⁶

Parobrod *Treći* ostaje u floti *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* sve do svoga potonuća 10. kolovoza 1933. godine. Tog dana *Treći* je pod zapovjedništvom kapetana Vatroslava Vekarića s teretom od 6.500 tona boksita plovio iz Šibenika za Rotterdam.⁶⁸⁷ More je bilo mirno i puhao je slab zapadni vjetar. U 1:59 primijećen je prodor mora na krmenom dijelu broda, te je odaslan signal pogibelji (S.O.S.) kojeg su zaprimile obalne radijske postaje Šibenik i Herceg Novi. *Treći* se u tom trenutku nalazio na poziciji 41°10' N i 018°10' E.⁶⁸⁸ U pogon su stavljene pumpe za ispumpavanje mora koje, međutim, nisu bile dostatnog kapaciteta te je brod sve više tonuo i posada je poduzela pripreme za napuštanje broda. U pomoć *Trećem* prvi je stigao talijanski parobrod *Selena*, a malo zatim i parobrod *Bosanka Dubrovačke parobrodске plovidbe*. *Bosanka* je preuzela posadu *Trećeg* i uzela ga u tegalj da bi se uz posadu pokušao spasiti i brod. Spomenute obalne radijske postaje zaprimile su tako obavijest da je svih 25 članova posade spašeno ali da brod i dalje tone. U pokušaju spašavanja *Bosanka* je uspjela otegliti *Treći* približno 11 nautičkih milja dalje, ali se tegljeni bord u međuvremenu sve više naginjao. Kada se *Treći* nagnuo približno 20° popucali su konopi od

⁶⁸⁴ Spomenuta oluja trajala je puna tri dana (od 8. do 10. studenoga), te je na području Biskaja tom prilikom čak 16 brodova odaslalo signal pogibelji (S.O.S). U oluji je nastradao grčki parobrod *Giorgios M* koji je plovio s teretom žita iz rumunjske luke Braila za belgijsku luku Antwerpen. Tom prilikom nastradalo je 18 članova posade (od 23) a spašeno ih je samo pet. *Jadranska straža*, Split, br.2, 1932., 71.

⁶⁸⁵ Potrebno je spomenuti da je žito zbog svoje sipkosti jedan od opasnijih rasutih tereta. Stoga prilikom krcanja žita samo jedno brodsko skladište može biti djelomično nakrcano, dok sva ostala brodska skladišta moraju biti puna.

⁶⁸⁶ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 47, 1931., 4.

⁶⁸⁷ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 38, 1933., 3.

⁶⁸⁸ Približno 32 nautičke milje od talijanske luke Brindisi.

teglja i naposljetku je u 18:30 sati⁶⁸⁹, nakon više od 16 sati napora uloženi u spašavanje, parobrod *Treći* potonuo na poziciji 41°03' N i 017°54' E⁶⁹⁰ na približno 600 m dubine. Sutradan, 11. kolovoza 1933. godine *Bosanka* je s članovima posade potonulog broda uplovila u grušku luku. Prema izjavi zapovjednika *Treći* je prilikom krcanja tereta u luci Šibenik dodirnuo dno, te je zapovjednik pred polazak zatražio da roniaci pregledaju podvodni dio broda zbog mogućih oštećenja. Roniaci prilikom pregleda nisu uočili nikakva oštećenja i brodu je odobreno isplovljavanje. Međutim, zasigurno su na podvodnom dijelu broda postojala neka oštećenja koja su u kombinaciji sa starosti broda,⁶⁹¹ odnosno zamorom materijala omogućila prodor mora, što je u konačnici dovelo do potonuća. Zahvaljujući prisebnosti kapetana Vekarića i posade, koji su pravodobno poduzeli pripreme za napuštanje broda, izbjegnuta je veća tragedija. Šteta je bila velika jer je samo teret boksita vrijedio preko 1.000.000 dinara, ali su i brod i teret bili osigurani.⁶⁹² *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* tek je nakon dugotrajnog postupka koji je završio u travnju 1935. godine uspjelo od osiguravajućeg društva naplatiti osigurninu za potonuli brod u iznosu od 1.500 funti sterlinga.⁶⁹³

Unatoč globalnoj ekonomskoj krizi, početak 1930-ih predstavljao je „zlatno razdoblje“ za parobrodski odjel *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* jer je 1930. godine nabavljen još jedan brod, četvrti po redu, koji je stoga i dobio ime *Četvrti*⁶⁹⁴ (Slika 15.). Tako se u godinama krize (1930.-1933.) godine flota *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* sastojala

⁶⁸⁹ Neki izvori kao vrijeme potonuća navode 04:00 sata, a kao poziciju potonuća navode 36 nautičkih milja od talijanske luke Brindisi.

⁶⁹⁰ Približno 23 nautičke milje od talijanske luke Brindisi.

⁶⁹¹ *Treći* je tada bio star 31 godinu.

⁶⁹² *Jadranska straža*, Split, br.9, 1933., 382. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 38, 1933., 3.

⁶⁹³ *Jadranska straža*, Split, br.5, 1935., 214.

⁶⁹⁴ *Četvrti* (ex *Admiral*, ex *Siegfried*, ex *Hungaria*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1884. godine u Njemačkoj. Osnovni podaci o brodu: duljina 88,8 m, širina 10,8 m, gaz 7 m, 1.937 BRT, 1.217 NRT, 3.200 tona nosivosti. Porivni stroj od 850 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 9 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 102-103.

Četvrti je izvorno projektiran kao jedrenjak, međutim zbog sveopće tranzicije u pomorstvu s jedrenjaka na parobrode nacrti su prepravljani te je *Četvrti* izgrađen kao parobrod. Porinut je 7. lipnja 1884. godine u brodogradilištu *Reiherstieg Schiffswerfte & Maschinenfab* kao parobrod pod imenom *Hungaria* za njemačkog naručitelja *Hamburg-Amerika Linien*. Brod je bio namijenjen održavanju putničke linije preko Atlantika, odnosno za prijevoz emigranata u Sjedinjene Američke Države. Mogao je prevoziti samo 10 putnika u prvoj klasi, te 480 putnika u trećoj klasi. *Hungaria* je na svoje prvo putovanje iz Hamburga za New York zaplovila 20. kolovoza 1884. godine, te je prevozila putnike sve do 1895. godine kada se počela koristiti samo kao teretni brod. Njemačka carska mornarica 1909. godine kupuje *Hungariu*, koja tada dobiva ime *Siegfried*. Tijekom Prvog svjetskog rata, odnosno od 1917. godine ponovo služi kao putnički brod u vlasništvu poduzeća *Paulsen & Ivers* iz Hamburga, da bi ga 1919. godine kao ratni plijen preuzeli Britanci. Godine 1923. brod otkupljuju prethodni vlasnici te ga temeljito obnavljaju i ugrađuju novi porivni stroj, pri čemu dobiva i novo ime *Admiral*. Pod imenom *Admiral* 1930. godine prodan je *Prvom dalmatinskom trgovačkom društvu*. Marijan ŽUVIĆ, „Četvrti“ – prvi irski brod, *Atlant bulletin*, 30, Dubrovnik, 2012., 26-27.

od tri broda što je ujedno bio i najveći broj brodova u floti tijekom cijelog postojanja *Poduzeća* (Tablica 15.). Međutim potrebno je spomenuti da je flota *Poduzeća* već 1930. godine bila vrlo stara s prosječnom starosti brodova većom od 38 godina. Tijekom 1930. godine *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* zapošljavalo je 88 pomoraca, te je po broju zaposlenih bilo sedmo pomorsko poduzeće u Kraljevini Jugoslaviji. Gledajući prema ukupnoj bruto tonaži flote *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* bilo je deveto pomorsko poduzeće u Kraljevini Jugoslaviji, odmah iza *Slobodne Plovidbe*, Dubrovnik.⁶⁹⁵

Redni broj	Ime broda	Kategorija plovidbe	BRT	NRT	Nosivost (tona)	Godina gradnje
1.	<i>Drugi Dalmatinski</i>	duga plovidba	1.180	711	1.560	1889.
2.	<i>Treći</i>	duga plovidba	3.819	2.275	6.518	1902.
3.	<i>Četvrti</i>	duga plovidba	1.937	1.217	3.200	1884.
		Ukupno	6.936	4.203	11.278	

Tablica 15. Flota *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva*, stanje krajem 1930. godine

Izradio autor prema: *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 102-103 i 110-111.

Parobrod *Četvrti* od svih se brodova najduže zadržao u floti *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* te bio i jedini brod u floti *Poduzeća* na početku Drugog svjetskog rata. *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* novonabavljeni je parobrod preuzelo od njemačkog vlasnika početkom 1930. godine u talijanskoj luci Genova. Nakon primopredaje, *Četvrti* je isplovio za Veneciju gdje je trebao ukrcati teret i tako započeti svoju službu u floti novog vlasnika.⁶⁹⁶

Četvrti će u pomorskoj povijesti ostati zabilježen kao prvi brod koji je doplovio u prvu židovsku luku - Tel Aviv, čime je ujedno postao i dijelom pomorske povijesti države Izrael.⁶⁹⁷ Spomenuti događaj, koji nije protekao bez problema za brod i njegovu posadu, nije dosad spominjan u hrvatskoj pomorskoj literaturi iako predstavlja značajnu poveznicu dubrovačkog

⁶⁹⁵ *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, str. 90.

⁶⁹⁶ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 2, 1930., 3.

⁶⁹⁷ Povijesni dolazak broda *Četvrti* u Tel Aviv popraćen je u lokalnom tisku u kojem je brod nazvan *Centurti*. *Palestine Post*, Jerusalem, br. 3045. 1936., 12.

i izraelskog pomorstva.⁶⁹⁸ Dana 19. svibnja 1936. godine parobrod *Četvrti* je pod zapovjedništvom kapetana Vatroslava Vekarića uplovio u luku Tel Aviv s teretom od 1.000 tona cementa iz Splita. Dolazak *Četvrtog* u Tel Aviv dogodio se tijekom Arapskog ustanka 1936. - 1939. Tijekom ustanka u jednim je pomorskim lukama na teritoriju tadašnje britanske uprave u Palestini, Haifi i Jaffi izbio generalni štrajk, sve su lučke djelatnosti obustavljene, stoga se nakon nekoliko dana čekanja *Četvrti* otputio prema Tel Avivu da bi iskrcao teret i izbjegao moguće troškove za *Poduzeće* koji bi nastali dužim čekanjem na prestanak štrajka, odnosno početak iskrcaja tereta u spomenutim lukama. Tada Tel Aviv nije posjedovao lučku infrastrukturu, te se „luka“ sastojala od otvorene obale na koju se teret iskrcavao pomoću brodica.⁶⁹⁹ *Četvrti* je u Haifi uzeo u tegalj jednu brodicu od 20 tona nosivosti a na palubu ukrcao jednu brodicu od dvije tone nosivosti. Brodice su trebale služiti za iskrcaj tereta odnosno njegov prijevoz s broda na sidrištu na obalu. Nakon dolaska u Jaffu na brod su se ukrcali predstavnici britanskih vlasti, lučki kapetan i liječnik, policijski agent, kao i činovnici koji su određeni za nadzor nad iskrcajem tereta u Tel Avivu.⁷⁰⁰

Problemi za posadu *Četvrtog* počeli su kada se naoružana skupina Arapa s nekoliko brodica približila brodu s namjerom da otmu brodicu iz teglja i time spriječe iskrcaj tereta u Tel Avivu. Tom prilikom napadači su presjekli konop teglja dok su ih lučki kapetan i policijski agent paljbom iz revolvera bezuspješno pokušali spriječiti. Uskoro je u pomoć pristigla policijska brodica s naoružanim pripadnicima britanske policije koji su uspostavili red. Brodica je ponovo uzeta u tegalj, a dvojica naoružanih policajaca ostala su na brodu kao osiguranje tijekom boravka *Četvrtog* u Palestini.⁷⁰¹ Tijekom opisanog incidenta *Četvrti* se

⁶⁹⁸ Za razliku od hrvatske historiografije spomenuti događaj zabilježen je u izraelskoj historiografiji točnije u knjizi *Zionism's Maritime Revolution* izraelskog autora Kobi Cohen Hattaba. U spomenutoj knjizi ime broda *Četvrti* je navedeno kao *Chaterty*.

⁶⁹⁹ Britanske vlasti su 15. svibnja 1936. godine dale dozvolu za izgradnju gata u Tel Avivu. Gradnja je počela već sljedećeg dana te je već 17. svibnja gat bio završen i spreman za lučke operacije. Međutim, drvena konstrukcija gata nije izdržala nepovoljne vremenske uvjete, kao ni iskrcaj većih količina tereta, te su 20. svibnja 1936. godine započeli radovi na gatu željezne konstrukcije s tračnicama za dizalice i vagone za teret. Kobi COHEN HATTAB, *Zionism's Maritime Revolution: The Yishuv's Hold on the Land of Israel's Sea and Shores 1917-1948*. Walter de Gruyter GmbH & Hebrew University Magnes Press, Berlin, Boston, Jerusalem. 2019., 130-131.

⁷⁰⁰ *Jadranska straža*, Split, br.8, 1936., 343.

⁷⁰¹ Postoji i mogućnost da je *Četvrti*, odnosno teret cementa, bio pod posebnom prismotrom britanskih vlasti jer je židovska paravojna organizacija Haganah često koristila trgovačke brodove za krijumčarenje oružja u svrhu naoružavanja židovskog stanovništva. Tako je ranije 1936. godine u luci Jaffa zabilježen slučaj kada je prilikom iskrcaja cementa s jednog od brodova, bačva s cementom pala na obalu. Međutim, na obalu su iz oštećene bačve umjesto cementa ispale strojnice. Riječ je bila o oružju namijenjenom za organizaciju Hagannah dopremljenom iz Belgije. Ostatak tereta potom je velikom brzinom iskrcao prije dolaska britanskih vlasti koje su nakon ovog incidenta postrožile kontrole u lukama. Incident je uvelike doprinio daljem zaoštavanju židovsko-arapskih odnosa što je naposljetku dovelo do tzv. Arapskog ustanka 1936.-1939. Elyahu SACHAROV, *Out of the*

umalo nasukao na neucrtanu pličinu, međutim uskoro se usidrio pred lukom Tel Aviv gdje je započeo iskrcaj tereta.⁷⁰²

Iskrcaj tereta tekao je vrlo sporo jer je luka bila još neizgrađena i neopremljena te se teret ukrcavao na brodice koje su ga zatim prevozile do obale.⁷⁰³ Na brodu su stalno boravila dva britanska policajca, a na sidrištu se nalazio jedan britanski ratni brod da bi spriječio eventualne ponovne arapske napade.⁷⁰⁴ Zbog nepovoljnih vremenskih prilika koje su oštetile postojeći provizorni drveni gat i potpunog nedostatka lučkih uređaja za operacije s teretom prvi dan iskrcano je svega dvadesetak tona tereta, te su već sutradan počeli radovi na izgradnji prikladnog gata željezne konstrukcije na kojemu bi se nalazile tračnice potrebne za dizalice i teretne vagone.⁷⁰⁵

Dolasku *Četvrtog*, lokalno židovsko stanovništvo posvetilo je naročitu pozornost. Kuće su bile okićene, a stanovnici su uz slavlje i pjesme dočekali parobrod *Četvrti*, koji je svojim dolaskom u Tel Aviv ušao u povijest židovskog pomorstva. Iako teško bolestan dočeku je prisustvovao i tadašnji gradonačelnik Tel Aviva Meir Dizengoff⁷⁰⁶ koji je svega nekoliko mjeseci kasnije preminuo. Prve dvije vreće cementa koje su iskrcane s broda sačuvane su kao trajni podsjetnik na ovaj značajni događaj, te je jedna pohranjena u muzeju u Tel Avivu a druga u gradskoj vijećnici. Tijekom boravka u Tel Avivu, prilikom svakog izlaska s broda posadu *Četvrtog* stanovnici su srdačno dočekivali i pozdravljali. Parobrod *Četvrti* u Tel Avivu ostao je sve do 3. lipnja 1936. godine kada je iskrcano posljednjih 180 tona tereta, te je brod isplovio istoga dana navečer.⁷⁰⁷

Limelight: Events, Operations, Missions, and Personalities in Israeli History, Gefen Publishing House, Jerusalem, 2004., 73.

⁷⁰² *Jadranska straža*, Split, br.8, 1936., 343-344.

⁷⁰³ *Četvrti* se usidrio na ušću rijeke Yarkon 19. svibnja 1936. godine i započeo iskrcavati cement. Zbog nedovoljne dubine i olujnog mora, brodice kojima se odvezio cement s *Četvrtog* nisu mogle koristiti gat, te su lučki radnici iskrcavali cement u plićaku gazeći u more do koljena. Iskrcaj je obavljalo 11 profesionalnih lučkih radnika iz Haife (bivši djelatnici Solunske luke koji su emigrirali u Palestinu) uz pomoć brojnih volontera, uključujući mlađe pripadnike sportskih društava Hapoel i Zevulun, te članova kibuca HaMeuhad. K. COHEN HATTAB, *Zionism's Maritime Revolution: The Yishuv's Hold on the Land of Israel's Sea and Shores 1917-1948*. 130-131.

⁷⁰⁴ *Jadranska straža*, Split, br.8, 1936., 343-344.

⁷⁰⁵ K. COHEN HATTAB, *Zionism's Maritime Revolution: The Yishuv's Hold on the Land of Israel's Sea and Shores 1917-1948*. 131.

Lokalni tisak objavio je da je iskrcaj tereta započeo u 15:00 te je prvog dana iskrcano 25 tona tereta. *Palestine Post*, Jerusalem, br. 3045, 1936., 12.

⁷⁰⁶ Meir Dizengoff (1861. - 1936.) bio je jedna od značajnijih ličnosti novije židovske povijesti. Već 1912. godine istakao je potrebu izgradnje židovske luke kao jednog od temelja stvaranja države Izrael, što je u slučaju Tel Aviva i ostvareno 1936. godine. Više u: Maoz AZARYAHU, The Formation of the „Hebrew Sea“ in Pre-state Israel, *Journal of Modern Jewish Studies*, 3, 2008., 251-267.

⁷⁰⁷ *Palestine Post*, Jerusalem, br. 3057, 1936., 8.

Zanimljiva je činjenica i da je ovom događaju tadašnja diplomacija Kraljevine Jugoslavije posvetila posebnu pažnju. Naime, jugoslavenski konzul u Palestini povodom dolaska *Četvrtog* organizirao je svečani domjenak s banketom kojem je nazočilo više visokih uzvanika među kojima je bio i jugoslavenski konzul iz Istambula, te konzuli Rumunjske i Bugarske.⁷⁰⁸ Iako je opisan događaj bio od povijesnog značaja za dubrovačku kao i za izraelsku pomorsku povijest, danas ne postoje trajni podsjetnici te je on nepoznat i u izraelskoj javnosti. Tako se ni spomenute vreće cementa više ne nalaze u muzeju i gradskoj vijećnici.⁷⁰⁹

Osim navedena četiri broda, *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* tijekom međuratnog razdoblja posjedovalo je još jedan brod koji se relativno kratko zadržao u floti *Poduzeća* te nije ostavio većeg traga u dubrovačkom pomorstvu. Riječ je o parobrodu *Diamant* koji je u kolovozu 1934. godine poduzeće kupilo od *Brodarskog Akcionarskog društva Oceania* i preimenovalo ga u *Svarog*⁷¹⁰ (u literaturi često pogrešno spominjan kao *Švarcog*). Parobrod *Svarog* nije se dugo zadržao u floti *Poduzeća*, jer je već tijekom 1935. godine prodan talijanskom pomorskom poduzeću *Societa Anonima Trasporti Marittimi e Affini* gdje dobiva novo ime *Laura Moschini* s lukom upisa Venecija.⁷¹¹

Nakon razdoblja konstantnog povećanja flote *Poduzeća*, uslijedilo je razdoblje tijekom kojega je brojno stanje flote pratilo opća kretanja i stanje u pomorstvu vezano za razdoblje Velike gospodarske krize. Flota *Poduzeća* je tako do završetka krize svedena na svega jedan parobrod (*Četvrti*). Međutim, u razdoblju nakon oporavka tržišta, odnosno rasta vozarina koje

⁷⁰⁸ Spomenuti jugoslavenski konzul u Palestini (prezimana Razianski) bio je židovske vjeroispovijesti. *Jadranska straža*, Split, br.8, 1936., 344.

⁷⁰⁹ Spomenutu činjenicu autor je saznao iz korespondencije s Kobi Cohen Hattabom profesorom na Sveučilištu Bar Ilan u Ramat Ganu, autorom knjige *Zionism's Maritime Revolution: The Yishuv's Hold on the Land of Israel's Sea and Shores 1917-1948*.

⁷¹⁰ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 36, 1934., 3. Ime *Svarog* je značilo odstupanje od dotadašnje prakse *Poduzeća* koje je brodovima davalo imena po redoslijedu uvrštenja u flotu.

Svarog (ex *Diamant*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1901. godine u Njemačkoj. Osnovni podaci o brodu: duljina 62,8 m, širina 10,2 m, 987 BRT, 541 NRT, 1.400 tona nosivosti. Porivni stroj od 700 KS (indiciranih) omogućivao je brzinu od 8,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1934. godinu*, 112-113.

Svarog je izgrađen u njemačkom brodogradilištu *Stettiner Oderwerke A.G.* iz Stettina, (današnji Szczecin u Poljskoj) pod imenom *Diamant* za njemačkog naručitelja E. G. Tramma iz Tönninga. Početkom 1912. godine kupuje ga pomorsko poduzeće *Brajak i Arnerić* iz Trsta. Nakon Prvog svjetskog rata prelazi u vlasništvo pomorskog poduzeća *Oceania* iz Beograda koje ga 1933. godine prodaje *Prvom dalmatinskom trgovačkom društvu*. M. ŽUVIĆ, Gruška družba staraca, 21.

⁷¹¹ U sastavu flote spomenutog poduzeća brod 1938. godine mijenja ime u *Cervo Ligure*, a 1940. godine u *Lauretta* te se mijenja i luka upisa koja je od tada Genova. Za vrijeme Drugog svjetskog rata, nekadašnji *Svarog* su u rujnu 1943. godine u talijanskoj luci Manfredonia potopili Nijemci. Godine 1950. brod je izvađen i popravljen te je pod novim imenom *Valsale* plovio do 1953. godine kada je prodan u rezalište i izrezan u talijanskoj luci Vado Ligure. Ibidem 21.

se odvijalo pred Drugi svjetski rat, umjesto obnove flote nabavom novih brodova, prodan je i jedini preostali parobrod.

Pomorsko poslovanje *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* trebalo je biti podignuto na višu razinu osnivanjem pomorskog poduzeća pod imenom *Sidro*. Time bi parobrodarski odjel *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* postao samostalno parobrodarsko dioničko društvo. U tu svrhu izrađen je nacrt pravilnika društva koji je ovjeren 19. kolovoza 1930. godine kod javnog bilježnika Luke Bone. Pravilnik su u ime *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* potpisali članovi uprave (tzv. upravitelji) Samuel Kaldor i Gjuro Sessa, a uz njih su potpisali i Pero Šutić (pok. Pera), Pasko Kolić, Pasko Grbić, Pero Šutić (Perov).⁷¹²

Novo pomorsko poduzeće pod nazivom *Parobrodarsko akcijsko društvo Sidro* (eng. *Sidro Steamship Company Limited*) sa sjedištem u Dubrovniku prema članu 2. Pravilnika društva kao predmet poslovanja imalo je u planu „vršenje pomorskih prevoza, tjeranje pomorskog obrta i svih poslova u vezi s njime“. Prema pravilniku *Sidro* je trebalo imati osnivačku glavnicu od 6.000.000 dinara podijeljenu na 6.000 dionica nominalne vrijednosti od po 1.000 dinara.⁷¹³ Predviđena maksimalna visina glavnice bila je 50.000.000 dinara koja bi se postigla eventualnim izdavanjem novih dionica (također od po 1.000 dinara nominalne vrijednosti). Upravni odbor bi se sastojao od pet do najviše 11 članova (dioničara), a Nadzorni odbor od pet članova, također dioničara.⁷¹⁴

Kraljevska banska uprava Zetske banovine je 15. svibnja 1931. uz male izmjene odobrila nacrt pravila Društva, te je istoga dana izdala i odobrenje odnosno dozvolu za osnivanje *Parobrodarskog akcijskog društva Sidro* sa sjedištem u Dubrovniku. Uvjeti za osnivanje bili su da se predviđeni dionički kapital uplati u cijelosti prije registriranja *Poduzeća*, te da se održi konstituirajuća glavna skupština.⁷¹⁵

Osnivanje pomorskog poduzeća *Sidro* se, međutim, odvijalo u razdoblju Velike gospodarske krize, odnosno u razdoblju iznimno nepovoljnih prilika za pomorsko poslovanje, te ono nikad nije zaživjelo. Stoga je pomorsko poslovanje *Prvog dalmatinskog trgovačkog*

⁷¹² Svi potpisnici bili su dioničari *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva*, te su i obnašali razne dužnosti u *Poduzeću*. Hrvatska – Hrvatski državni arhiv, Zagreb (dalje: HR-HDA), fond 163, *Banovina Hrvatska, Odjel za obrt industriju i trgovinu* (dalje: BH-OIT), kut. 78, dokumentacija o osnivanju Parobrodarskog akcijskog društva Sidro, Zap. Br. 11. 061.

⁷¹³ Pomorsko poduzeće *Sidro* početkom 1932. godine izdalo je prvu emisiju dionica nominalne vrijednosti od po 1.000 dinara. I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 269.

⁷¹⁴ Upravni i Nadzorni odbor birao se na glavnoj skupštini, a predsjednika uprave birao je Upravni odbor. Prvi mandat Upravnog odbora trajao je pet godina a ostali po tri godine. Mandat Nadzornog odbora bio je tri godine. HR-HDA, fond 163, BH-OIT, kut.78, Pravila Parobrodarskog akcijskog društva Sidro u Dubrovniku.

⁷¹⁵ HR-HDA, fond 163, BH-OIT, kut. 78. Isprava odobrenja 8291/T.I. od 15 svibnja 1931. godine.

društva ostalo u djelokrugu parobrodarskog odjela *Poduzeća* sve do Drugog svjetskog rata kada su prodajom posljednjeg broda iz flote (parobrod *Četvrti*) prestale sve pomorske aktivnosti *Poduzeća*.

Parobrod *Četvrti*, kao posljednji brod u floti *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva*, plovio je još neko vrijeme nakon izbijanja Drugog svjetskog rata. Naime, ratne prilike koje su dovele do povećanja potrebe za pomorskim prijevozima su zbog povećanja vozarina brodovlasnicima omogućivale i veće prihode. Međutim, veći prihodi su bili povezani i s većim rizikom jer je povećana potražnja za brodskim prostorom djelomično generirana gubicima brodova uzrokovanim borbenim djelovanjima zaraćenih strana.

U prosincu 1940. godine, za vrijeme Drugog svjetskog rata, a tijekom razdoblja neutralnosti Kraljevine Jugoslavije, *Četvrti* je plovio s teretom od 2.000 tona sušenog bakalara s Farskih otoka za Španjolsku. Dana 6. prosinca 1940., pred jugozapadnom obalom Irske napao ga je njemački borbeni zrakoplov. Iako u napadu njemačkog zrakoplova *Četvrti* nije pretrpio znatna oštećenja, posada ga je odlučila napustiti. Članovi posade u čamcima za spašavanje doplovili su do irske obale (jedan dio kod gradića Ballinskelligs, a drugi dio kod luke Valentia). Napušteni brod plutao je sve dok ga nije uočio ophodni brod irske mornarice *Fort Rannoch*⁷¹⁶ a zatim doteglio u luku Valentia.⁷¹⁷ *Četvrti* je u svibnju 1941. godine prodan irskoj vladi⁷¹⁸ te ulazi u sastav flote irskog državnog pomorskog poduzeća *Irish Shipping Limited*⁷¹⁹ pod imenom *Irish Beech*.⁷²⁰

⁷¹⁶ *Fort Rannoch*, ribarski brod od 238 BRT, izgrađen 1936. godine. Od 1938. godine kao pomoćni ratni brod u službi irskih pomorskih snaga (Marine and Coastwatching Service) u svrhu nadzora obale i ribarstva. *Granton Trawlers, Fort Rannoch GN 14*, <http://www.grantontrawlers.com/Trawlers/Fort%20Rannoch%20GN%2014.htm>, pristup 15. svibnja 2020.

⁷¹⁷ *Jadranska Straža*, Split, br 1, 1941., 33. i M. ŽUVIĆ, „Četvrti“ – prvi irski brod, 26-27.

Irci su kasnije prema odluci suda u Dublinu od *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* potraživali iznos od 5.000 funti sterlinga kao naknadu za spašavanje broda. *Remembering Irish Shipping Limited, The Irish Beech*, <http://homepage.eircom.net/~Irishshipping/The%20War-Time%20Fleet%20-%20Irish%20Beech.htm> Pristup 15. svibnja 2020.

⁷¹⁸ Podaci iz *Pomorskog godišnjaka FNRJ za godinu 1941-1951*. navode da su parobrod *Četvrti* napali neprijateljski zrakoplovi, napušten je 1. prosinca 1940. godine. Navodi se i da je brod spašen 4. prosinca 1940. godine, a 29. svibnja 1941. godine je prodan irskoj vladi za iznos od 58.000 funti sterlinga. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 29.

Iznos od 58.000 funti sterlinga za koji je prodan *Četvrti* bio je višestruko veći od njegove knjigovodstvene vrijednosti. Naime, prema godišnjem izvještaju za Narodnu banku iskazana vrijednost parobroda *Četvrti* iznosila je svega 665.000 dinara (približno 3.000 funti sterlinga). HR-DADU, fond 392, *Prvo dalmatinsko industrijsko društvo d.d. Dubrovnik* (dalje: PDID), kut. 52. Podaci za narodnu banku, obrazac br.3. iz 1939. godine.

⁷¹⁹ *Irish Shipping Limited*, irsko državno pomorsko poduzeće osnovano u ožujku 1941. godine za potrebe pomorskog prijevoza koji bi osigurao neometanu opskrbu Irske tijekom Drugog svjetskog rata. Za vrijeme rata *Irish Shipping Limited* je imalo devet brodova u svome vlasništvu, a još šest ih je bilo u dugoročnom najmu te je ukupna nosivost brodova bila 77.851 tona. Poduzeće je nastavilo poslovati i nakon rata a formalno je likvidirano 1984. godine. *Tuasascálacha Coistí, Committee Reports, Irish Shipping Limited*, http://archive.oireachtas.ie/1985/REPORT_03041985_1.html, Pristup 6. prosinca 2020.

Nakon prodaje parobroda *Četvrti* flota *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* prestaje postojati. *Poduzeće* je nastavilo s poslovanjem i tijekom Drugog svjetskog rata, ali nakon prodaje *Četvrtog* nije se više bavilo pomorskim prijevozom. Iako *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* nije bilo izvorno utemeljeno kao pomorsko poduzeće, a pomorskim prijevozom počelo se baviti tek 1924. godine, ono je ipak dalo značajan doprinos dubrovačkom pomorstvu.

5.7. Slobodna plovidba brodarska zajednica s.o.j.

Slobodna Plovidba brodarska zajednica s.o.j. bilo je manje dubrovačko pomorsko poduzeće nastalo udruživanjem pojedinaca (karatista). U usporedbi s ostalim manjim pomorskim poduzećima *Slobodna plovidba* djelovala je relativno dugo, točnije sve do Drugog svjetskog rata. Međutim, *Poduzeće* je tijekom svog postojanja posjedovalo svega dva broda, stoga nije moglo dati veći doprinos dubrovačkom pomorstvu, tim više što je većim dijelom svoga postojanja poslovalo u razdoblju Velike gosodarske krize.

Slobodna Plovidba je s poslovanjem započela 7. siječnja 1929. godine⁷²¹ kada je izvršen upis prvog broda u vlasništvu *Poduzeća* - parobroda *Koločep*.⁷²² Karatisti spomenutog poduzeća tako su samim imenom svoje zajednice jasno istaknuli namjeru bavljenja

⁷²⁰ Nakon opsežnih popravaka u brodogradilištu *Liffey Dockyard Ltd.* za koje je izdvojen iznos od 38.000 funti, *Četvrti* je naposljetku zaplovio pod irskom zastavom pod imenom *Irish Beech*. Tijekom Drugog svjetskog rata brod je prevezio teret na ruti između Kanade i Irske. Pri tome je u ožujku 1943. godine umalo postao žrtvom njemačke podmornice. Tijekom rata je unatoč čestim kvarovima uspio izvršiti 18 putovanja preko Atlantika. Nakon rata, 19. siječnja 1948. godine brod je prodan dublinskom rezalištu *Hammond Lane Foundry*. M. ŽUVIĆ, „Četvrti“ – prvi irski brod, 27.

⁷²¹ Ivo Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1984., str.269.

⁷²² *Koločep* (ex *Bedecrag*, ex *Donato*, ex, *Priestfield*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen je 1901. godine u Velikoj Britaniji u brodogradilištu *Irvine's Shipbuilding & Dry Docks Co. Ltd.* u Hartlepoolu (Velika Britanija). Osnovni podaci o brodu: duljina 113,1 m širina 15,7 m, gaz 7,5 m, 4.028 BRT, 2.586 NRT, 6.500 tona nosivosti. Porivni stroj od 1500 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 9 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 106-107.

Koločep je porinut 6. travnja 1901. godine a dovršen je tijekom svibnja iste godine u britanskom brodogradilištu *Irvine's Shipbuilding & Dry Docks Co. Ltd.*, West Hartlepool pod imenom *Priestfield* za britanskog naručitelja *Priestfield S.S.Co. Ltd. (Beckingham & Co.)*, Newcastle. Godine 1914. vlasnik broda postaje poduzeće *Peareth S.S. Co.*, a 1917. godine *Sutherland S.S. Co. Ltd. (A. M. Sutherland)*, Newcastle. Godine 1919. prodan je španjolskom poduzeću *Compañia. de Comercio F. Sarasola*, Bilbao te je preimenovan u *Donato*. Nekoliko godina kasnije, 1922. godine brod kupuje britansko pomorsko poduzeće *Bede Steam Shipping Co. Ltd. (Frew, Elder & Co.)*, Newcastle i preimenuje u *Bedecrag*. Prodan 1928. godine dubrovačkoj *Slobodnoj plovidbi* u čijem sastavu plovi pod imenom *Koločep. Tees Built Ships, Priestfield*, http://www.teesbuiltships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=165110&vessel=PRIESTFIELD, pristup 29. studenoga 2020.

pomorskim poslovanjem u slobodnoj plovidbi.⁷²³ Osnivačka glavica iznosila je 16.800 funti sterlinga⁷²⁴ a sjedište *Poduzeća* bilo je u Dubrovniku. Prvi predsjednik uprave *Slobodne plovidbe* je bio Luka Pehovac, dok su članovi prve uprave *Poduzeća* bili: Ivo Bronzan, Antun Zec, Ivo Rusko, Ivo Kisić, Drago Svilokos i Vlaho Begović.⁷²⁵

Prvi brod u floti *Slobodne plovidbe*, parobrod *Koločep* (ex *Bedecrag*) kupljen je u Newcastleu (Velika Britanija) u rujnu 1928. godine od tadašnjeg vlasnika britanskog pomorskog poduzeća *Bede Steam Shipping Company Ltd.*⁷²⁶ Ime je dobio zbog toga što je većina karatista *Poduzeća* bila porijeklom s otoka Koločepa.⁷²⁷ Poslovanje je bilo vrlo dobro, te je glavna skupština *Slobodne plovidbe*, početkom 1929. godine donijela odluku o povećanju flote nabavom još jednog parobroda. Stoga je u svrhu prikupljanja potrebnog kapitala trebala biti otvorena supskripcija na iznos od 30.000 funti sterlinga.⁷²⁸

Namjeravana kupnja novog broda ostvarena je u rujnu 1930. godine kada je u Londonu kupljen parobrod *Duba*⁷²⁹ (ex *Collingham*). Za tu prigodu u Englesku je upućen

⁷²³ Kao predmet poslovanja upisano je „baviti se pomor. trgovinom uopće naročito prevozom tereta u slob. plovidbi sa parobrodom ili parobrodima koji će se nabaviti.“. HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku - formular C, svezak I 1907-1939, 51.

⁷²⁴ Prema tečaju s početka 1929. godine iznos od 16.800 funti sterlinga imao je protuvrijednost od 4.644.024,00 dinara. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 1. 1929., 3.

⁷²⁵ *Pomorski godišnjak za 1930. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 83.

Članovi uprave su se tijekom postojanja *Poduzeća* mijenjali, tako su u određenim razdobljima članovi uprave bili još i: Mato Gracić, Vicko Svilokos, Pavo Svilokos, Antun Nardelli, Branko Bubalo i Antun Batinić. Uoči Drugog svjetskog rata uprava *Poduzeća* bila je sastavljena od sljedećih članova: Ivo Bronzan, Svilokos Pavo, Svilokos Vicko, Branko Bubalo i Vlaho Begović. HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku - formular C, svezak I 1907-1939, 51. i *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 90.

⁷²⁶ Nedugo prije nego je prodan *Slobodnoj plovidbi*, dana 29. srpnja 1928. godine parobrod *Bedecrag* se u blizini svjetionika Nieuwe Sluis na rijeci Scheldi sudario s francuskim teretnim brodom *Yalou* (8.596 BRT) francuskog pomorskog poduzeća *Messageries Maritimes*. Francuski brod se tom prilikom namjerno nasukao da bi se spriječio potpuni gubitak, te je nakon odsukivanja upućen na popravak u Antwerpen. *L'Encyclopedie des Messageries Maritimes, Le Yalou*, <http://www.messageries-maritimes.org/yalouA.htm>, pristup 29. studenoga 2020.

⁷²⁷ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 37, 1928., 2. Karatista je bilo mnogo a njihovi udjeli kretali su se u rasponu od 6 (25% vlasničkog udjela) do ¼ karata (1,04% vlasničkog udjela). Karatist s najvećim udjelom bio je Pavo Svilokos s otoka Koločepa čiji je udio iznosio 6 karata odnosno 25% vlasništva u poduzeću. Detaljni popis karatista *Slobodne plovidbe* i njihovih udjela u: I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 269.

⁷²⁸ Planirano je da novonabavljeni parobrod bude nazvan *Sveti Nikola*. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 9, 1929., 3.

⁷²⁹ *Duba* (ex *Collingham*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1910. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 105,6 m, širina 16,9 m, gaz 7,3 m, 4.080 BRT, 2.540 NRT, 7.200 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.650 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 9,5 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1933. godinu*, 120-121.

Duba je porinuta 9. prosinca 1909. godine, a dovršena u siječnju 1910. godine u britanskom brodogradilištu *J. L. Thompson & Sons Ltd.*, North Sands, pod imenom *Collingham* za britanskog naručitelja *Century Shipping Co. Ltd. - Harris & Dixon Ltd.*, London. Brod je tijekom sljedećih dvadesetak godina promijenio pet vlasnika prije nego je prodan *Slobodnoj plovidbi*. Spomenuti vlasnici bili su sve redom britanska pomorska poduzeća *Freear &*

zapovjednik broda kapetan Batinić s posadom da bi preuzeli brod.⁷³⁰ *Duba* je stigla u Dubrovnik 20. listopada 1930. godine, gdje je prema dubrovačkoj pomorskoj tradiciji obavljeno krštenje i blagoslov broda. Krštenje je obavio gruški župnik don Gjuro Krečak, a kumovi su bili pomorski kapetan Ivo Bronzan stariji (najstariji pomorski kapetan duge plovidbe) i Anka Svilokos (supruga Vicka Svilokosa). Svečanosti su nazočili općinski i sreski vijećnici, članovi trgovačke komore, predstavnici pomorske škole, te lučke kapetanije.⁷³¹

Kupnjom parobroda *Duba*, ukupna tonaža *Slobodne plovidbe* narasla je na 8.143 BRT, a broj zaposlenih pomoraca je porastao na 60.⁷³² Vlasništvo parobroda *Duba* (kao parobroda *Koločep*) bilo je podijeljeno prema karatnom sustavu i to na 45 različitih vlasnika. Najveći pojedinačni udio (18,88%) imao je Pavo Svilokos s otoka Koločepa.⁷³³

Flota *Poduzeća* uskoro je smanjena jer je 3. svibnja 1933. godine parobrod *Koločep* prodan novoosnovanom dubrovačkom pomorskom poduzeću *Pomorsko društvo s.o.j.*⁷³⁴ Tako je *Slobodna plovidba* nastavila poslovanje samo s jednim parobrodom u floti (*Duba*) što se odrazilo na glavnicu društva koja je u godini 1934. smanjena na 10.000 funti sterlinga.⁷³⁵ Također, 28. travnja 1933. godine *Poduzeće* je promijenilo naziv u *Slobodna plovidba d.s.o.j.* s glavnicom od 768.000 dinara. Članovi nove uprave *Poduzeća* bili su: Ivo Bronzan, Pavo Svilokos,⁷³⁶ Vicko Svilokos, Mato Gracić, Antun Nardelli, Ivo Kisić i Branko Bubalo.⁷³⁷

Dix Steam Shipping Co. Ltd., London/Sunderland, *Turnbull Brothers Shipping Co. Ltd. - Turnbull Bros.*, London/Cardiff, *Pentwyn S.S. Co. Ltd. - F. H. Lambert, Barnett & Co.*, London/Cardiff, *Bathampton S.N. Co. Ltd. - Christie & Co.*, London/Cardiff, i *Kingdom Steamships Ltd. - Jackson Bros.*, London. Brod je naposljetku 1930. godine kupila dubrovačka *Slobodna plovidba* i preimenovala u *Duba*. Netom pred Travanjski rat *Duba* je prodana panamskom pomorskom poduzeću *Compañia Leda de Vapores* i preimenovana u *Leda*. Početkom 1942. godine *Leda*, odnosno bivša *Duba* prelazi u vlasništvo irskog državnog pomorskog poduzeća *Irish Shipping Limited* i dobiva novo ime *Irish Elm*. Tada je u floti *Irish Shipping Limited* bio još jedan „dubrovački“ brod - *Irish Breech* odnosno bivši *Četvrti, Prvog dalmatinskog trgovačkog društva. Irish Elm* odnosno bivša *Duba* je za *Irish Shipping Limited* plovio sve do 1949. godine kada je prodan turskom poduzeću *Sadikzade Rusem Ogullari* iz Istambula gdje dobiva ime *Sadiklar*. Brod je sve do početka 1960-ih plovio pod turskom zastavom te je naposljetku prodan u staro željezo i u prosincu 1961. godine završio je na groblju brodova na otoku Krapnju kraj Šibenika. M. ŽUVIĆ, „Četvrti“ – prvi irski brod, 27. i *Wear Built Ships, Collingham*, http://sunderlandships.com/view.php?year_built=&builder=&ref=105075&vessel=COLLINGHAM, pristup 29. studenoga 2020.

⁷³⁰ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 37, 1930., 3.

⁷³¹ Imenom *Duba* odana je počast istoimenom mjestu na poluotoku Pelješcu iz kojeg su porijeklom bili neki od karatista poduzeća. Naime, spomenuti karatisti svoj su imetak stekli mukotrpnim radom u inozemstvu (Americi) te su ga na povratku u domovinu uložili u dubrovačko pomorstvo, a time i u dubrovačko gospodarstvo. *Narodna svijest*, Dubrovnik, broj 43, 1930., 6.

⁷³² *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 75 i 90.

⁷³³ Veličina pojedinačnih udjela kretala se u rasponu od 3/32 do 4 17/32 karata. HR-DADU, fond 324, OSD, Spisi upisa Trgovačkog registra A II Broj: 81-212, 1927-1934, Predlog Kraljevskom Okružnom sudu u Dubrovniku od 5. studenoga 1931. godine.

⁷³⁴ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 270.

⁷³⁵ *Pomorski godišnjak za 1935 godinu*, 77.

⁷³⁶ Pavo Svilokos bio je član uprave i jedan od vlasnika *Pomorskog društva s.o.j.* kojem je prodan *Koločep*.

Unatoč tome što je posjedovala svega jedan brod, *Slobodna plovidba d.s.o.j.* uspješno je prebrodila Veliku gospodarsku krizu, te je poslovala sve do Drugog svjetskog rata, odnosno propasti Kraljevine Jugoslavije.⁷³⁸ *Duba* ostaje u floti *Poduzeća* sve do 1941. godine, kada je prodana, te je pod novim imenom *Leda* registrirana u Panami.⁷³⁹ Prodajom *Dube* prestaje i poslovanje *Slobodne Plovidbe d.s.o.j.*

5.8. Plovidba Rad

Plovidba Rad bilo je jedno od manjih dubrovačkih pomorskih poduzeća koje je tijekom svog postojanja posjedovalo svega dva broda, od kojih je samo jedan bio u kategoriji duge plovidbe. Iako osnovana tijekom razdoblja Velike gospodarske krize, *Plovidba Rad* poslovala je sve do Drugog svjetskog rata kada je potopljen jedini brod duge plovidbe u floti *Poduzeća* - parobrod *Rad*.⁷⁴⁰

Pomorsko poduzeće *Plovidba Rad* (punim nazivom *Plovidba Rad – Dubrovnik, Parobrod Rad*) sa sjedištem u Dubrovniku utemeljeno je društvenim ugovorom potpisanim dana 8. rujna 1930. godine⁷⁴¹ a u trgovački registar je upisano 24. studenoga 1931. godine.

⁷³⁷ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku - formular C, svezak I 1907-1939, 51.

⁷³⁸ Krajem 1940. godine njemačke radiopostaje objavile su lažnu vijest da je *Duba* potopljena, što je dubrovački tisak demantirao. I. ŠIŠEVIĆ, Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon, 415. i *Narodna Svijest*, Dubrovnik, br.9, 1941., 3.

⁷³⁹ *Duba* je prodana u ožujku 1941. godine, nedugo prije napada Sila Osovine na Kraljevinu Jugoslaviju I. ŠIŠEVIĆ, Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon, 415.

⁷⁴⁰ *Rad*, (ex *Thistleator*), teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1910. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 112,8 m, širina 15,5 m, gaz 7,3 m, 4.210 BRT, 2.572 NRT, nosivost 7.600 tona. Stroj od 1.700 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1933 godinu*, 126-127.

Rad je porinut 4 srpnja 1910. godine a dovršen u kolovozu iste godine u britanskom brodogradilištu *Irvine's Shipbuilding & Dry Docks Co. Ltd.*, West Hartlepool pod imenom *Thistleator* za britanskog naručitelja *Albyn Line Ltd. (Allan, Black & Co.)*, Sunderland. Tijekom Prvog svjetskog rata zatekao se u ruskim vodama na Crnom moru. U ožujku 1915. rekviriran je za rusku crnomorsku flotu kao transportni brod broj 67 *Thistleator*, a u svibnju 1918. godine zarobljen u Mariupolju (današnja Ukrajina) od strane Austro-Ugarske. Nakon rata vraćen je vlasnicima u studenom 1918. godine, a 1930. godine prodan je dubrovačkom pomorskom poduzeću *Plovidba Rad* gdje plovi pod imenom *Rad*. Tijekom Drugog svjetskog rata u razdoblju neutralnosti Kraljevine Jugoslavije potopila ga je njemačka podmornica 3. kolovoza 1940. godine. *Tees Built Ships, Thistleator*, http://www.teesbuiltships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=166980&vessel=THISTLETOR, pristup 29. studenoga 2020. i *Wreck Site, SS Rad*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?141226>, pristup 29. studenoga 2020.

⁷⁴¹ Iste godine nabavljen je i parobrod imena *Rad* koji je bio jedini parobrod duge plovidbe u vlasništvu *Poduzeća* tijekom njegova postojanja.

Poduzeće su zastupali članovi uprave: Marko Rusko, Ivo Zec i Ivo Sugja.⁷⁴² Članovi Nadzornog odbora bili su Anton Nardelli, Antun Poković i Nikola Tijanić.⁷⁴³

Plovidba Rad bila je organizirana u formi karatnog društva u kojem su vlasnički udjeli podijeljeni na 24 dijela (tzv. karata), pri čemu su trojica spomenutih članova uprave zajedno posjedovali 7½ karata, odnosno 31,25% udjela u vlasništvu poduzeća. Kao vlasnici poduzeća upisane su 24 fizičke osobe s pojedinačnim udjelima u rasponu od ⅛ do 4½ karata.⁷⁴⁴ U prvoj godini poslovanja *Plovidba Rad* je zapošljavala je 25 pomoraca.⁷⁴⁵

Poduzeće je svoj prvi brod kupilo u Sunderlandu 16. lipnja 1930. godine od britanskog pomorskog poduzeća *Allan, Black & Co. - Albyn Line Ltd.* čime je označen početak poslovanja. Karatisti, kasnije udruženi u *Poduzeću*, odlučili su da novonabavljeni brod nosi ime *Rad*, po kojemu je nazvano i *Poduzeće*.⁷⁴⁶ Kupnja broda bila je popraćena u tadašnjem dubrovačkom tisku.⁷⁴⁷

Unatoč Velikoj gospodarskoj krizi koja je na globalnoj razini donijela pomorskim poduzećima velike poteškoće u poslovanju, *Plovidba Rad* je uspjela opstati. Međutim, nakon krize je došlo i do promjena u vlasničkoj strukturi *Poduzeća*. Tijekom ožujka 1937. godine poduzeće *Banaz i Rusko* (u vlasništvu Karla Banca i Marka Ruska), otkupljuje sve vlasničke udjele od dotadašnjih karatista, te postaje jedini vlasnik *Plovidbe Rad*.⁷⁴⁸ Time su zastupnici poduzeća postali Marko Rusko i Karlo Banac, dok su ostali suvlasnici brisani iz registra.⁷⁴⁹

⁷⁴² Kao predmet poslovanja upisano je „Prevoz trgovine (robe) u slobodnoj plovidbi sa parobrodom Rad“. HR-DADU, fond 324, OSD, Spisi upisa Trgovačkog registra A II Broj: 81-212, 1927-1934, Upisivanje društvene firme od 23. studenoga 1931. godine.

⁷⁴³ *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 80.

⁷⁴⁴ Najveći pojedinačni udio od 4½ karata imao je član uprave Ivo Zec, ostali vlasnici podijeljeni po veličini udjela su bili: Antun Zec i Petar Regier (po 3 karata), član uprave Niko Sugja (2¼ karata), Vicko Miloš (1⅜ karata), Niko Hrdalo (1½ karata), Ivo Njirić Gogica (1⅞ karata), Ivo Rusko, Marko Rusko, Niko Kisić i Ivo Kisić (po ¾ karata), Đorđe Zaunić, Antun Poković, Pero Guska, Marija Jančić i Niko Župa (po ½ karata), Jovo Jeftanović i Antun Nardelli (po ⅜ karata), Ljubo Pešut, Julka Barhamović i Pero Guska (po ¼ karata), Vilko Krampus, Niko Tianić i Ivo Miloš (po ⅛ karata). HR-DADU, fond 324, OSD, Spisi upisa Trgovačkog registra A II Broj: 81-212, 1927-1934, Upisivanje društvene firme od 23. studenoga 1931. godine.

⁷⁴⁵ To je ujedno bio i broj članova posade ukrcanih na parobrodu *Rad*. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 91. Tijekom godina broj zaposlenih pomoraca je varirao, pa je primjerice 1932. godine bio zaposlen 31 pomorac. *Pomorski godišnjak za 1932. godinu*, 101.

⁷⁴⁶ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 270.

⁷⁴⁷ U istom članku je objavljena i vijest o kupnji parobroda *Duba Brodarske zajednice Slobodna plovidba Dubrovnik*. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 24, 1930., 4.

⁷⁴⁸ Otkup udjela izvršen je kupoprodajnim ugovorima 29/1937 od 15. ožujka 1937. godine i 5894 od 17. ožujka 1937. godine. HR-DADU, fond 324, OSD, Spisi upisa Trgovačkog registra A II Broj: 81-212, 1927-1934, Predlog tt. Banaz & Rusko – Dubrovnik – Gruž za upis promjene kod već upisane tvrtke od 3. travnja 1937. godine.

⁷⁴⁹ Spomenuta promjena upisana je u trgovački registar 5. travnja 1937. godine. HR-DADU, fond 324, OSD, Registar A II, 164.

Za *Plovidbu Rad* odnosno parobrod *Rad* vezan je i jedan tragičan događaj koji je potresao ne samo dubrovačku javnost već i cjelokupnu pomorsku javnost tadašnje države. Riječ je o trostrukom ubojstvu koje se dogodilo 2. kolovoza 1938. godine tijekom boravka parobroda *Rad* u luci Antwerpen. Tada je mornar Mate Ivanov u nastupu ludila ubio zapovjednika broda kapetana Iva Bradašića, mornara Josipa Bilankova i kuhara Šimu Filipija, a teško je ozlijedio još dva člana posade.⁷⁵⁰

Nakon tragedije, *Rad* je ploveći za Veneciju s teretom ugljena u Dubrovnik dovezao tijela ubijenih članova posade. Tako je 31. kolovoza 1938. godine u Mokošici pokopan kapetan Ivo Bradašić⁷⁵¹ uz odavanje počasti s broda, nakon čega je uslijedilo isplovljenje prema Orebiću gdje je iskrcano tijelo ubijenog kuhara Filipija. *Rad* je naposljetku doplovio u Rogač na otoku Šolti gdje je pokopan mornar Bilankov.⁷⁵²

Rad nije ostao jedini brod u floti poduzeća jer je 1939. godine kupljen remorker *Radnik* izgrađen 1903. u Southamptonu (Velika Britanija). *Radnik* je bio remorker od 79 BRT odnosno 24 NRT, u kategoriji male obalne plovidbe, duljine 24,7 m, širine 4.9 m s porivnim strojem snage 200 KS.⁷⁵³

Kao i svim ostalim dubrovačkim pomorskim poduzećima Drugi svjetski rat je i *Plovidbi Rad* prouzrokovao nenadoknadive gubitke, unatoč tome što je Kraljevina Jugoslavija bila neutralna sve do 6. travnja 1941. godine. Tako je 3. kolovoza 1940. godine *Poduzeće* izgubilo svoj jedini brod duge plovidbe – *Rad*.⁷⁵⁴ Prema izvještaju iz *Mornaričkog glasnika* parobrod *Rad* koji je plovio pod zapovjedništvom kapetana Iva Franceskija potopila je njemačka podmornica. Brod je prevezio rudu iz američke luke Baltimore za južnoafričku luku Durban. Iako je plovio pod jugoslavenskom (neutralnom) zastavom *Rad* je zaustavila njemačka podmornica, te ga potopila nakon što se posada ukrcala u čamce za spašavanje. Iako su brod i teret izgubljeni, događaj je protekao bez ljudskih žrtava.⁷⁵⁵

⁷⁵⁰ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 27, 1938., 3.

⁷⁵¹ Dubrovačke novine *Narodna svijest* objavile su izvještaj s pogreba kapetana Bradašića, *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 31, 1938., 3.

⁷⁵² *Jadranska straža*, Split, br. 10, 1938., 447.

⁷⁵³ *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 138-139.

⁷⁵⁴ Miho DOMIJAN, Naši pomorci i brodovi u Drugom svjetskom ratu, u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 263-284, 264.

⁷⁵⁵ Opisujući potapanje parobroda *Rad*, *Mornarički glasnik* navodi da je *Rad* bio u vlasništvu *Slobodne plovidbe Dubrovnik*. *Mornarički glasnik*, Zemun, br. 4, 1940., 430-431. Podatak da je *Rad* bio u vlasništvu *Slobodne plovidbe Dubrovnik* prenijele su i dubrovačke novine *Narodna svijest*. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br 33, 1940., 4.

Iako je gubitak parobroda *Rad* za *Poduzeće* značio prestanak djelatnosti pomorskog prijevoza, Plovidba *Rad* nije prestala postojati jer je još uvijek posjedovala remorker *Radnik*. Međutim, *Radnik* je tijekom Drugog svjetskog rata većinu vremena proveo u raspremi, te je nakon rata kao potpuno neupotrebljiv rashodovan i demoliran 1947. godine.⁷⁵⁶

5.9. Jugolevant Parobrodarsko društvo s.o.j. u Dubrovniku

Pomorsko poduzeće *Jugolevant parobrodarsko društvo s.o.j. u Dubrovniku* bilo je još jedno u nizu manjih pomorskih poduzeća s dubrovačkog područja. Kao i ostala slična manja poduzeća posjedovalo je svega jedan brod, a zbog kratkoće razdoblja svoga postojanja nije ostavilo većega traga u dubrovačkom pomorstvu tijekom međuratnog razdoblja.

Poduzeće je osnovano društvenim ugovorom sklopljenim 16. travnja 1939. godine s osnivačkom glavnicom od 200.000 dinara a kao sjedište određen je Dubrovnik.⁷⁵⁷ Osnivači i vlasnici bili su: Ante Suličić⁷⁵⁸, pomorski kapetan iz Orebića, Josip Matijaca⁷⁵⁹, posjednik iz Kaštel Lukšića, Ante Devo, posjednik u Dubrovniku 2 (Gruž) i Josip Soldat⁷⁶⁰, posjednik u Dubrovniku 2 (Gruž). Za poslovođe (upravu) određeni su Ante Suličić i Antun Devo.⁷⁶¹ *Poduzeće* je upisano u sudski registar 25. travnja 1939. godine.⁷⁶² Jedini brod u floti *Poduzeća* bio je parobrod velike obalne plovidbe *Vido*⁷⁶³ (ex *Aaro*, ex *Börglum*, ex *Secalia*) izgrađen

⁷⁵⁶ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 280.

⁷⁵⁷ Iako je sjedište *Poduzeća* bilo u Dubrovniku, prema *Pomorskom godišnjaku za 1939-1940 godinu*, uprava *Poduzeća* nalazila se u Sušaku. *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 98.

⁷⁵⁸ Ante Suličić bio je jedan od osnivača pomorskog poduzeća *Alcesu* iz Orebića

⁷⁵⁹ Josip Matijaca svojedobno je bio član uprave pomorskog poduzeća *Alcesu* iz Orebića

⁷⁶⁰ Ante Devo i Josip Soldat bili su pomorski agenti iz Dubrovnika, vlasnici pomorske agencije *Devo & Soldat*

⁷⁶¹ HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B I. i C II. br. 703-1099 1929-1943, Društveni ugovor od 16. travnja 1939. godine Zap.Br.1365.

Spomenuta četvorica vlasnika imali su jednake udjele od po 50.000 dinara svaki. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B I. i C II. br. 703-1099 1929-1943, Popis družinara društva „Jugolevant“ Parobrodarskog Društva s.o.j. u Dubrovniku od 17. travnja 1939. godine.

⁷⁶² Kao predmet poslovanja poduzeća navedeno je „Tjeranje parobrodarske plovidbe i svih poslova u vezi sa plovidbom, koje bilo vrsti, za svoj i tugji račun.“. HR-DADU, fond 324, OSD, Registar B II, 83.

⁷⁶³ *Vido* (ex *Aaro*, ex *Borgum*, ex *Secala*) teretni parobrod velike obalne plovidbe izgrađen 1906. godine u Njemačkoj. Osnovni podaci o brodu: duljina 86,6 m, širina 12,8 m, gaz 6 m, 1.919 BRT, 1.176 NRT, nosivost 3.700 tona. Stroj od 950 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 9 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 126-127.

Vido je izgrađen 1906. godine u njemačkom brodogradilištu *Howaldtswerke A. G.*, Kiel, pod imenom *Secalia* za danskog naručitelja P. L. Fiskera, Godine 1910. novi vlasnik postaje C. K. Hansen i brod preimenuje u *Börglum*. Nakon prodaje sljedećem vlasniku J. J. Petersonu, brod mijenja ime u *Aaro*, te ga pod tim imenom 1939. godine kupuje poduzeće *Jugolevant* i preimenuje u *Vido*. Brod je 6. listopada 1940. godine pred rumunjskom lukom Sulina naišao na minu i potonuo. Nitko od članova posade nije smrtno stradao. *Wreck Site, SS Vido*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?100134>, pristup 20. travnja 2020.

1906. godine u brodogradilištu *Howaldtswerke A.G.* u Kielu (Njemačka). Parobrod *Vido* kupljen je 1939. godine od danskog brodovlasnika Jensa J. Petersena.⁷⁶⁴ Tijekom svog kratkog postojanja *Jugolevant* je imao svega 28 zaposlenih pomoraca.⁷⁶⁵

Budući da je pomorsko poduzeće *Jugolevant* tijekom svog postojanja posjedovalo samo jedan brod (*Vido*), cjelokupno se poslovanje poduzeća može sagledati kroz aktivnosti navedenog broda. Razdoblje plovidbe parobroda *Vido* pod jugoslavenskom zastavom, a time i poslovanje *Jugolevanta* trajalo je relativno kratko. Tijekom Drugog svjetskog rata, dok je Kraljevina Jugoslavija još bila neutralna, *Vido* je 6. listopada 1940. godine⁷⁶⁶ u Crnom moru naišao na minu i potonuo.⁷⁶⁷ Iako je brod s cjelokupnim teretom⁷⁶⁸ (koji je bio osiguran) izgubljen, nitko od članova posade nije teže nastradao, ozlijeđen je bio samo prvi časnik palube Dragutin Bego koji je prilikom pada slomio desnu podlakticu. Posada se ukrcala u čamce za spašavanje te je ubrzo spašena.⁷⁶⁹

Ministarstvo vanjskih poslova Kraljevine Jugoslavije u svom je dopisu Ministarstvu saobraćaja Kraljevine Jugoslavije dana 10. listopada 1940. godine javilo da je Ministarstvo vanjskih poslova od veleposlanstva u Moskvi dobilo obavijest da je parobrod *Vido* potonuo 6. listopada 1940. godine u 8 sati i 30 minuta. Prema obavijesti, brod je potonuo u rumunjskom teritorijalnom moru, 18 kilometara od Suline. Posadu od 28 ljudi zajedno s kapetanom koji su se nalazili u sovjetskom teritorijalnom moru spasili su pripadnici sovjetskih graničnih

Vido je otočić pred Krkom na kojem se nalazi mauzolej posvećen srpskim vojnicima iz Prvog svjetskog rata. Ime broda bilo je odabrano u skladu s tadašnjim trendom krštenja brodova imenima koja su bila bliska vladajućem režimu (primjerice *Karađorđe*, *Vidovdan*, *Carica Milica*, *Dušan Silni* itd.).

⁷⁶⁴ *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1939., 301.

⁷⁶⁵ *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 103.

⁷⁶⁶ *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951* navodi podatak da je *Vido* potopljen 11. lipnja 1940. godine. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 86.

⁷⁶⁷ Vijest je bila popraćena i u dubrovačkom tisku pa su tako novine *Narodna svijest* objavile članak o potonuću parobroda *Vido*. U novinama je navedeno da je brod potonuo 6. listopada u rumunjskim teritorijalnim vodama, 18 km od Suline. te da su sovjetski graničari spasili cjelokupnu posadu od 28 ljudi. Spominje se i da je jedan član posade bio lakše ozlijeđen te je zadržan u bolnici u mjestu Volki. *Narodna svijest*, Dubrovnik, 42, 1940., 3.

⁷⁶⁸ Na brodu je bilo ukrcano 1.108 tona sirove jute u vlasništvu poduzeća *A. D. za preradu biljnih vlakana i trgovinu tekstilom* iz Beograda. SR-AJ, fond 148, MS, kut. 135, dopis poduzeća *A. D. za preradu biljnih vlakana i trgovinu tekstilom* iz Beograda upućen Pomorskom odelenju - Ministarstvo saobraćaja od 23. studenoga 1940.

⁷⁶⁹ Prema iskazu zapovjednika parobroda *Vido*, kapetana Josipa Kosovića, tijekom spašavanja posade *Vida* postojala je mogućnost oružanog incidenta između rumunjskih i sovjetskih ratnih brodova koji su sudjelovali u spašavanju. Međutim akcija spašavanja protekla je bez incidenta, a posadu je spasio sovjetski ratni brod. SR-AJ, fond 148, MS, kut. 135, zapisnik sastavljen u Lučkoj Kapetaniji 1. reda Sušak 1. studenoga 1940. godine potpisan od strane A. Polića Lučkog kapetana 1. klase i pomorskog kapetana Josipa Kosovića.

postrojbi i odveli u mjesto Vlkov (danas Vylkove u Ukrajini). Pretpostavljalo se da je uzrok potonuća bio nailazak broda na morską minu.⁷⁷⁰

Kasnije istog dana, Ministarstvo vanjskih poslova u drugom je dopisu prema „naknadno dobivenim podacima“ definitivno zaključilo da je *Vido* potonuo uslijed nailaska na minu, te je o tome izvijestilo Ministarstvo saobraćaja s ciljem daljnjeg obavješćavanja brodovlasnika. U istom dopisu stoji i da je ozlijeđeni član posade, prvi časnik, u Kiliji (danas Kiliya u Ukrajini), a ostala posada u mjestu Vlkov u Sovjetskom Savezu, gdje su čekali na povratak u domovinu.⁷⁷¹

U prijepisu službenog sovjetskog izvještaja od 16. listopada 1940. godine upućenog telefonskim putem veleposlanstvu Kraljevine Jugoslavije u Moskvi navedeno je da je na parobrodu *Vido* dana 6. listopada 1940. godine u 8 sati i 50 minuta po brodskom vremenu došlo do eksplozije na srednjem dijelu broda. Nakon eksplozije brod je počeo tonuti i za 10 do 12 minuta sasvim je nestao s površine na poziciji 45°10'7" N i 029°52' E na udaljenosti 5-6 nautičkih milja od Sulinskog kanala. Posada je u dva čamca za spašavanje napustila brod, te ih je nakon pola sata uočio sovjetski zrakoplov koji je signalizirao u kojem smjeru trebaju ploviti prema obali. Nakon 1 sat i 30 minuta plovidbe, čamce je na poziciji 45°20" N i 030°02' E uočila sovjetska motorna brodica, koja je pokupila posadu, te ih dovela u luku Vlkov. Posada *Vida* je zbrinuta, ozlijeđenom prvom časniku je pružena medicinska pomoć, i preostalo je samo čekati na repatrijaciju.⁷⁷²

Na traženje Ministarstva vanjskih poslova organizirana je repatrijacija članova posade, te je između ostalog Željeznička uprava organizirala prijevoz na relaciji Jimbolia - Sušak - Split. Prijevoz članova posade u domovinu završen je 21. listopada 1940. godine.⁷⁷³ Nakon povratka, zapovjednika i članove posade saslušali su predstavnici mjerodavnih institucija, da bi se utvrdile sve okolnosti pod kojima je brod potonuo.

Istragu o potonuću parobroda *Vido* provela je Lučka kapetanija Sušak, te su Ministarstvu saobraćaja 13. studenoga 1940. godine poslani zapisnici saslušanja zapovjednika i članova posade. Zapisnici iskaza zapovjednika i ostalih članova posade koji su u trenutku

⁷⁷⁰ U dopisu je ime zapovjednika parobroda *Vido* pogrešno navedeno kao Sidor Kasović umjesto Josip Kosović. SR-AJ, fond 148, MS, kut. 135, Dopis Ministarstva vanjskih poslova Kraljevine Jugoslavije od 10 listopada 1940. godine br. 9441-113.

⁷⁷¹ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 135, Dopis Ministarstva vanjskih poslova Kraljevine Jugoslavije od 10 listopada 1940. godine br. 9446-113.

⁷⁷² SR-AJ, fond 148, MS, kut. 135, tekst pisma Jugoslavenskom konzulatu u Moskvi od 16. listopada 1940. godine, MK.Pov.br.467.

⁷⁷³ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 135, dopis Upravi pomorstva od 11. studenoga 1940. godine 83789/40.

nesreće bili na dužnosti slažu se manje više u svemu, osim u vrsti eksplozije koja je bila uzrok potapanja parobroda *Vido*.⁷⁷⁴ Naime, službeni razlog potapanja koji se već 80 godina prihvaća kao činjenica je taj da je uzrok potapanja bila eksplozija morske mine. Međutim, saslušani članovi posade bili su uvjereni da je eksplozija nastala djelovanjem tempirane bombe koja je bila postavljena u skladište broj 2 tijekom krcanja tereta jute u Istanbulu.⁷⁷⁵ Zapovjednik *Vida*, kapetan Josip Kosović u svom je iskazu od 1. studenoga 1940. godine, sastavljenom u Lučkoj kapetaniji 1. reda Sušak, naveo argumente i objasnio zašto brod ni u kojem slučaju nije mogao nastradati od eksplozije mine ili eventualnog pogotka torpeda. Štoviše, naveo je da je postavljanje tempirane bombe na parobrod *Vido* bio namjerni čin sabotaže plovidbe Dunavom. Kao prilog svojoj teoriji naveo je činjenicu da je u trenutku eksplozije *Vido* već trebao ploviti kroz kanal od Suline prema Braili, ali je zbog nepovoljnih vremenskih uvjeta, odnosno slabe vidljivosti kasnio otprilike dva sata, te se u trenutku eksplozije nalazio 5-6 nautičkih milja od ulaza u kanal.⁷⁷⁶

Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, uredbom od 20. studenoga 1940. godine, odobrila je pomorskom poduzeću *Jugolevant* brisanje parobroda *Vido* iz upisnika brodova velike obalne plovidbe s danom 6. listopada 1940. godine.⁷⁷⁷ Tako je potonuće parobroda *Vido* i njegovo brisanje iz upisnika brodova označilo i prestanak aktivnog djelovanja pomorskog poduzeća *Jugolevant*.⁷⁷⁸

⁷⁷⁴ Zapisnici iskaza članova posade parobroda *Vido* koji su korišteni za izradu doktorskog rada pohranjeni su u Arhivu Jugoslavije u Beogradu u fondu Ministarstva saobraćaja Kraljevine Jugoslavije. Radi se o iskazima sljedećih članova posade koji su bili na dužnosti u vrijeme kada se dogodila eksplozija: Josip Kosović, zapovjednik (zapisnik od 1. i 6. studenoga 1940. godine), Dragutin Bego, 1. časnik palube (zapisnik od 5. studenoga 1940. godine), Čandrlić Juraj, 1. časnik stroja (zapisnik od 4. studenoga 1940. godine), Josip Delić, kormilar (zapisnik od 7. studenoga 1940. godine) i Luka Kružić, ložič (zapisnik od 5. studenoga 1940. godine). SR-AJ, fond 148, MS, kut. 135.

⁷⁷⁵ Pojedini članovi posade u svojim iskazima spominju čak i sumnjive osobe s fotoaparatom koje su bile primijećene u blizini broda dok je bio vezan u Istanbulu. Spomenutu činjenicu navodi i Boro Kamić u članku *Odisejada parobroda „Durmitor“*. Članak djelomično opisuje i potonuće parobroda *Vido* jer je Dragutin Bego, 1. časnik na *Vidu* bio brat Iva Bega zapovjednika *Durmitora*. B. KAMIĆ, *Odisejada parobroda „Durmitor“*, 95.

⁷⁷⁶ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 135, Zapisnik sastavljen u Lučkoj Kapetaniji 1. reda Sušak 1. studenoga 1940. godine potpisan od strane A. Polića Lučkog kapetana 1. klase i pomorskog kapetana Josipa Kosovića.

⁷⁷⁷ SR-AJ, fond 148, MS, kut. 135, Zaključak Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu, broj 32519/40.

⁷⁷⁸ *Poduzeće* je, međutim, i dalje nastavilo postojati, te je tijekom Drugog svjetskog rata u razdoblju Nezavisne Države Hrvatske, 5. rujna 1941. godine promijenilo ime u *Jadransko-levantsko*. Nakon Drugog svjetskog rata, 25. travnja 1946. godine, vlasti FNRJ su izvršile konfiskaciju vlasničkih udjela i imovine koje su u društvu imali njegovi tadašnji vlasnici Ante Suličić, Josip Matijaca, Antun Devo i Josip Soldat. HR-DADU, fond 324, OSD, Registar B II, 83.

5.10. Pomorsko društvo s.o.j.

Pomorsko društvo s.o.j. utemeljeno 1932. godine bilo je još jedno od manjih dubrovačkih pomorskih poduzeća koja nisu ostavila većeg traga na dubrovačko pomorstvo. *Poduzeće* je poslovalo tijekom relativno kratkog razdoblja i posjedovalo svega jedan parobrod. Otežavajuća okolnost za poslovanje bila je činjenica da je *Pomorsko društvo s.o.j.* osnovano tijekom razdoblja Velike gospodarske krize koja je imala nepovoljan učinak na pomorske djelatnosti, stoga još od samog početka poslovanja izgledi za eventualni uspjeh novoosnovanog poduzeća nisu bili najbolji.

Pomorsko društvo s.o.j. osnovano je društvenim ugovorom sklopljenim 16. rujna 1932. godine u Dubrovniku.⁷⁷⁹ Osnivači i vlasnici bili su: Mato Gracić, Dragimir Andričević, Vlado Svilokos, Alfred Svilokos, Ivo Žegura, Ivo Zec, Ivo Sugja, poduzeće *Banaz i Rusko*⁷⁸⁰, Luko Pehovac i Pavo Svilokos. Najveće vlasničke udjele u poduzeću imali su: Marko Rusko, Karlo Banac, Luko Pehovac i Pavo Svilokos⁷⁸¹ koji su zajedno posjedovali 82,3% od ukupnog udjela.⁷⁸²

Prema odredbama društvenog ugovora predmet poslovanja *Pomorskog društva s.o.j.* bio je prijevoz robe u slobodnoj plovidbi, kupovina i prodaja parobroda, te sklapanje svih poslova vezanih za pomorski prijevoz i trgovinu. Za sjedište *Poduzeća* određen je Dubrovnik, a osnivačka glavnica iznosila je 300.000 dinara. Osnivačka glavnica je bila podijeljena na 96 dijelova (udjela/karata) u iznosu od 3.125 dinara. Ujedno je određeno i da svaki udio od 3.125 dinara ima pravo jednog glasa na skupštini društva. Većina osnivačke glavnice društva bila je uložena u kupnju parobroda *Koločep* (tada u vlasništvu *Slobodne plovidbe* iz Dubrovnika) a ostatak je bio namijenjen troškovima eksploatacije broda.⁷⁸³ Prema ugovoru, *Poduzećem* je

⁷⁷⁹ Društveni ugovor ovjerio je javni bilježnik Melko Stanković, kao zamjenik javnog bilježnika Luke Bone.

⁷⁸⁰ Poduzeće *Banaz i Rusko* zastupali su njegovi vlasnici Karlo Banac i Marko Rusko koji su ujedno bili i članovi uprave *Pomorskog društva s.o.j.*

⁷⁸¹ Svi navedeni, osim Karla Banca, imali su udjele i u *Slobodnoj plovidbi* od koje je *Pomorsko društvo s.o.j.* kupilo parobrod *Koločep*.

⁷⁸² Osnivačka glavnica društva iznosila je 300.000 dinara podijeljenih na 96 udjela. Iznosi udjela pojedinih vlasnika bili su sljedeći: Mato Gracić 3.125 dinara (jedan udjel), Dragimir Andričević 3.125 dinara (jedan udjel), Vlado Svilokos 3.125 dinara (jedan udjel), Alfred Svilokos 3.125 dinara (jedan udjel), Ivo Žegura 6.250 dinara (dva udjela), Ivo Zec 9.375 dinara (tri udjela), Ivo Sugja 25.000 dinara (osam udjela), poduzeće *Banaz i Rusko* 81.250 dinara (26 udjela), Luko Pehovac 81.250 dinara (26 udjela) i Pavo Svilokos 84.375 dinara (27 udjela). HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B I. i C II. br. 703-1099 1929-1943, Popis družinara, prilog registra br. 797.

⁷⁸³ Ugovorom je predviđeno i eventualno povećanje glavnice do 600.000 dinara. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B I. i C II. br. 703-1099 1929-1943, Društveni ugovor o osnivanju društva *Pomorsko društvo s.o.j.* u Dubrovniku od 16. rujna 1932. godine.

upravljala tročlana uprava (tzv. poslovođe) koju su sačinjavali sljedeći članovi: Marko Rusko pok. Miha (trgovac u Dubrovniku), Pavo Svilokos pok. Joza (posjednik u Dubrovniku) i Karlo Banac pok. Boža (trgovac u Dubrovniku).⁷⁸⁴

Pomorsko društvo s.o.j. upisano je u trgovački registar 22. rujna 1932. godine čime je i službeno započelo s poslovanjem.⁷⁸⁵ Svoju najveću poslovnu investiciju poduzeće je ostvarilo 3. svibnja 1933. godine kada je od *Slobodne plovidbe* iz Dubrovnika kupljen parobrod *Koločep*.⁷⁸⁶ *Koločep* je ujedno bio i jedini brod u vlasništvu poduzeća tijekom njegova kratkotrajnog poslovanja.

Uslijed djelovanja krize, poslovne aktivnosti *Poduzeća* nisu donijele željene rezultate, te je pokrenut postupak likvidacije. Tako je *Poduzeće* 31. kolovoza 1935. godine u trgovačkom registru upisano kao *Pomorsko društvo s.o.j. u likvidaciji*. Za likvidatore društva bili su upisani dotadašnji članovi uprave (Marko Rusko, Karlo Banac i Pavo Svilokos).⁷⁸⁷ Nakon završetka postupka likvidacije, 28. ožujka 1936. godine, *Pomorsko društvo s.o.j. u likvidaciji* brisano je iz trgovačkog registra čime je poduzeće prestalo postojati.⁷⁸⁸

5.11. Alcesu parobrodsko društvo s.o.j.

Pelješac je u razdoblju plovidbe na jedra bio jedno od središta pomorstva na istočnoj obali Jadrana. Međutim, u razdoblju brodova na mehanički pogon, Pelješac je kao pomorsko središte posve izgubio na važnosti.⁷⁸⁹ Iako Orebić geografski ne pripada užem dubrovačkom području, pomorsko poduzeće *Alcesu* može se smatrati dijelom dubrovačkog pomorstva, jer je u njega bio uložena većinom dubrovački kapital.⁷⁹⁰

⁷⁸⁴ HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B I. i C II. br. 703-1099 1929-1943, Popis poslovnogja - prilog registra br. 798.

⁷⁸⁵ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod okružnog suda u Dubrovniku – formular C, svezak I 1907-1939, 47. Iste godine *Poduzeće* je zapošljavalo 27 pomoraca. *Pomorski godišnjak za 1934. godinu*, 101.

⁷⁸⁶ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 270.

⁷⁸⁷ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod okružnog suda u Dubrovniku – formular C, svezak I 1907-1939, 47.

⁷⁸⁸ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 270.

⁷⁸⁹ Više o pelješkom pomorstvu u: Stjepan VEKARIĆ, Pregled razvoja pomorstva na Pelješcu, *Naše more*, 2, Dubrovnik, 1954., 59-63

⁷⁹⁰ Jedan od osnivača i vlasnika trećine udjela u *Alcesu parobrodarsko društvo s.o.j.*, Teodor Celio Cega bio je nastanjen u Dubrovniku. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B I. i C II. br. 703-1099 1929-1943, Popis družinara Alcesu parobrodskog društva sa ogr. j. u Orebiću od 5 srpnja 1931. godine.

Alcesu parobrodsko društvo s.o.j. osnovano je 1931. godine u Orebiću, a ime je dobilo prema početnim slogovima prezimena svojih osnivača i vlasnika (Alesić, Celio-Cega, Suličić).⁷⁹¹ *Poduzeće* je imalo osnivačku glavnicu od 195.000 dinara podijeljenu na sljedeće udjele: Alesić Vito, pok. Ferdinanda, pomorski kapetan iz Orebića 65.000 dinara, Celio-Cega Teodor, pok. Jerka, iz Dubrovnika 65.000 dinara, Suličić Ante, Antunov, pomorski kapetan iz Orebića 65.000 dinara⁷⁹² Upravu *Poduzeća* predstavljala su dvojica njegovih osnivača Vito Alesić i Antun Suličić.⁷⁹³ Sjedište *Poduzeća* bilo je u Orebiću koji je bio luka upisa parobroda *Karmen*⁷⁹⁴ tada jedinog broda u vlasništvu *Poduzeća*. Tijekom prve godine poslovanja *Alcesu parobrodsko društvo s.o.j.* zapošljavalo je 24 pomorca.⁷⁹⁵

Tijekom 1935. godine *Poduzeće* je nabavilo još jedan brod, teretni parobrod velike obalne plovidbe *Bosiljka*⁷⁹⁶ izgrađen 1896. godine. Parobrod *Bosiljka* je nakon uvrštenja u

⁷⁹¹ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 271.

⁷⁹² HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B I. i C II. br. 703-1099 1929-1943, Popis družinara *Alcesu parobrodskog društva* sa ogr. j. u Orebiću od 5 srpnja 1931. godine.

⁷⁹³ *Pomorski godišnjak za 1933. godinu* kao ime jednog od članova uprave navodi Vid Alesić, umjesto Vito Alesić. *Pomorski godišnjak za 1933. godinu*, 98.

⁷⁹⁴ *Karmen* (ex *Edoardo*, ex *Gianni*, ex *Algeria*, ex *Algerie*, ex *Minneburg*), teretni parobrod velike obalne plovidbe izgrađen 1896. godine u Velikoj Britaniji. Osnovi podaci o brodu: duljina 94,9 m, širina 13 m, gaz 6,5 m, 2.541 BRT, 1.558 NRT, 4.000 tona nosivosti. Porivni stroj od 1644 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 10 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1933. godinu*, 132-133.

Karmen je porinuta 18. prosinca 1895. godine a dovršena je u travnju 1886. godine u britanskom brodogradilištu *Sir Raylton Dixon & Co Ltd.*, Middlesbrough pod imenom *Minneburg* za njemačkog naručitelja *Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa*, Bremen. Godine 1908. brod kupuje belgijsko pomorsko poduzeće *Adolf Deppe*, Antwerp (kasnije *Armement Adolf Deppe* odnosno *Companie. Nationale Belge de Transportes Maritimes Armement Deppe*) i preimenuje u *Algerie*. U sastavu flote spomenutog poduzeća ostaje do 1925. godine kada je prodan talijanskom rezalištu *S.A. Cantieri Metallurgici della Venezia-Giulia*, Venezia i preimenovan u *Algeria*. Međutim, brod nije izrezan, već je i dalje nastavio ploviti jer ga je kupilo talijansko pomorsko poduzeće *S.A. di Nav. Nettuno (Domenico Saglimbene)*, Catania, i preimenovalo u *Gianni*. Godine 1932. kupuje ga talijanski brodovlasnik Edward Donatti iz Trsta i preimenuje u *Edoardo*, da bi ga iste godine preprodao novome kupcu *Alcesu parobrodskom društvu s.o.j.* nakon čega je dobio novo ime, *Karmen*. Tijekom Drugog svjetskog rata *Karmen* je tijekom razdoblja od 8. kolovoza 1941. godine do 18. kolovoza 1942. godine bila u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta Tijekom spomenutog razdoblja brodom je upravljalo londonsko poduzeće *Jonason Bray & Co. Ltd.* Tijekom razdoblja od srpnja 1943. godine do svibnja 1944. godine brod je bio u najmu Uprave ratnog brodarstva Sjedinjenih Američkih Država (War Shipping Administration). Nakon rata vraćen je Jugoslaviji gdje je nacionaliziran i dodijeljen *Jugoslavenskoj Linijskoj plovidbi* pod imenom *Tara*. Godine 1948. prelazi u flotu *Jugoslavenske linijske plovidbe*, da bi u svibnju 1953. nakon gotovo 57 godina službe nekadašnji parobrod *Karmen* završio u rezalištu Sveti Kajo. *Tees Built Ships, Minneburg*, http://www.teesbuiltships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=169103&vessel=MINNEBURG, pristup 20. travnja 2020. i *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 29-30.

⁷⁹⁵ *Pomorski godišnjak za 1933. godinu*, 107.

⁷⁹⁶ *Bosiljka* (ex *Falco*, ex *Bia*, ex *Augusta*, ex *Polycarp*) teretni parobrod velike obalne plovidbe izgrađen 1896. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: Duljina 107,2 m širina 13,8 m, 3.003 BRT, 1.808 NRT, 4.700 tona nosivosti. Porivni stroj od 1.176 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 9 čvorova. *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, 114-115.

Bosiljka je porinuta 28. veljače 1896. godine, a dovršena je iste godine u brodogradilištu *Barclay, Curle & Co Ltd.*, Glasgow pod imenom *Polycarp* za britanskog naručitelja *Booth Steamship Co Ltd - A. Booth & Co.*, Liverpool. Godine 1912. brod je prodan švedskom pomorskom poduzeću *Rederi A/B Banco - C.J.Banck*, Stockholm i preimenovan u *Augusta*. Godine 1918. kupuje ga švedsko pomorsko poduzeće *Rederi A/B*

flotu *Poduzeća*, pod zapovjedništvom kapetana Grga Bogića plovio između dalmatinskih luka i NewYorka prevozeći razne vrste tereta (automobilske gume, staklo, ulje, pamuk, strojeve, ali i vojnu, kemijsku i medicinsku opremu).⁷⁹⁷ Nabavom *Bosiljke* ukupna bruto tonaža flote *Poduzeća* porasla je na 5.544 BRT, a broj zaposlenih pomoraca je povećan na 46. Iste godine došlo je do izmjena u upravi koja je sada imala tri člana: Vito Alesić, Ante Suličić i Josip Matijaca. Ujedno je i sjedište premješteno u Sušak.⁷⁹⁸

Godine 1935. se dogodila i pomorska nezgoda u kojoj je oštećen parobrod *Karmen*, što je poduzeću prouzrokovalo znatne materijalne gubitke. Parobrod *Karmen*, ploveći pod zapovjedništvom kapetana Vita Alesića⁷⁹⁹, 2. svibnja 1935. godine u kanalu Svetog Ante udario je u hridi prilikom izbjegavanja sudara s parobrodom *Vodice*. Nakon udara brod je počeo tonuti, te je zapovjednik namjerno nasukao brod na pličinu da bi spriječio potonuće. Nakon privremenih popravaka brod je isplovio za Split na popravak u tamošnjem brodogradilištu.⁸⁰⁰ Ukupna materijalna šteta bila je znatna te je procijenjena na 550.000 dinara. Od tog iznosa šteta na brodu je iznosila 300.000 dinara, a šteta na teretu 250.000 dinara.⁸⁰¹

Transatlantic - G. Carlsson, Gothenburg i preimenuje u Bia. Godine 1921. novi vlasnik broda postaje švedsko pomorsko poduzeće *Rederi A/B Bore* - G. E. Sandstrom, Gothenburg, a ime broda promijenjeno je u *Falco*. Godine 1935. brod kupuje *Alcesu parobrodsko društvo s.o.j.* i preimenuje u *Bosiljka*. Tijekom Drugog svjetskog rata *Bosiljka* je tijekom razdoblja od 9. kolovoza 1941. godine do 19. lipnja 1942. godine bila u najmu britanskog Ministarstva ratnog transporta. Tijekom spomenutog razdoblja brodom je upravljalo londonsko poduzeće *Jonason Bray & Co. Ltd.* Ploveći u službi Saveznika *Bosiljka* je 19. lipnja 1942. godine naišla na minu i potonula kod obale Floride. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 29. ; *Scottish Built Ships, Polycarp*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=1539&vessel=POLYCARP, pristup 20. travnja 2020. i *Wreck Site, SS Bosiljka*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?137637>, pristup 20. travnja 2020. Danas olupina *Bosiljke* služi kao turistička atrakcija za ronioce. *Florida Keys Vacation, Middle Keys Wrecks, Bosiljka* <https://www.florida-keys-vacation.com/Bosiljka-Wreck.html>, pristup 20. travnja 2020.

⁷⁹⁷ Vladan JOVANOVIĆ, Jugoslavensko-američka opijumska suradnja 1929. – 1941. godine, *Časopis za suvremenu povijest*, 1, Zagreb, 2018., 36-65, 58. Autor citiranog članka spomenutu plovidbu *Bosiljke* između jugoslavenskih i američkih luka stavlja u kontekst tadašnje legalne (ali i ilegalne) trgovine opijatima i farmaceutskim materijalima između Kraljevine Jugoslavije i Sjedinjenih Američkih Država.

Potrebno je još naglasiti da je *Bosiljka* plovila između luka koje su bile znatno izvan granica kategorije velike obalne plovidbe u kojoj je *Bosiljka* bila registrirana.

⁷⁹⁸ Vito Alesić je naveden kao Vid Alesić. *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, 75 i 89.

Josip Matijaca i Ante Suličić bili su i među osnivačima i vlasnicima pomorskog poduzeća *Jugolevant Parobrodarsko društvo s.o.j.* u Dubrovniku.

⁷⁹⁹ Jednog od osnivača i vlasnika *Alcesu parobrodsko društvo s.o.j.*

⁸⁰⁰ Parobrod *Karmen* prevezio je 2.100 tona cementa, a uplovjavao je u Šibenik da bi ukrcao teret drva za Palestinu. Nezgoda se dogodila u jutarnjim satima kada je parobrod *Karmen* zbog jake struje udario u hridi prilikom izbjegavanja sudara s parobrodom *Vodice* koji je isplovjavao iz Šibenika. Uslijed prodora mora u skladište broj 1 brod je počeo tonuti te je kapetan namjerno nasukao brod na pličinu da bi spriječio potpuni gubitak. Iako je materijalna šteta bila velika, brod je bio osiguran te je upućen u *Brodogradilište Split* na popravak. *Jadranska straža*, Split, br. 6. 1935., 258.

⁸⁰¹ Uz spomenuti iznos štete, *Pomorski godišnjak za 1936. godinu* navodi da se nezgoda dogodila 11. svibnja 1935. godine. *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, 225.

Iako je osnovano u razdoblju Velike gospodarske krize, pomorsko poduzeće *Alcesu* krizu je uspješno prebrodilo bez potrebe za rasprodajom imovine odnosno brodova iz flote *Poduzeća*. Za vrijeme krize vladala je praksa da na brodovima bude ukrcan minimalan broj posade, stoga je završetkom krize porastao i broj zaposlenih pomoraca. Godine 1937. godine tako je broj zaposlenih pomoraca u *Poduzeću* porastao na 52.⁸⁰²

Iako su krajem međuratnog razdoblja brodovi u floti poduzeća već bili stari preko 40 godina, nisu poduzeti nikakvi naponi za obnovom flote čime bi se povećala konkurentnost. Tako se flota *Poduzeća* početkom Drugog svjetskog rata i dalje sastojala od dva prilično stara teretna broda. Potrebno je spomenuti i da je krajem međuratnog razdoblja, točnije 19. veljače 1939. godine preminuo jedan od osnivača i vlasnika poduzeća, kapetan Vid Alesić.⁸⁰³ *Alcesu* nastavlja s poslovanjem sve do početka Drugog svjetskog rata odnosno do kapitulacije Kraljevine Jugoslavije. Nakon propasti Kraljevine Jugoslavije parobrode *Bosiljku* i *Karmen* unajmljuje britansko Ministarstvo ratnog transporta.

5.12. Ostala pomorska poduzeća i pojedinci vlasnici brodova

Završetkom Prvog svjetskog rata, zbog tada još neriješenog pitanja oko sukcesije austrougarske trgovačke mornarice, pomorski počeci nove države, pa tako i Dubrovnika bili su vrlo skromni. Jedan od rijetkih pojedinaca brodovlasnika početkom međuratnog razdoblja na (širem) dubrovačkom području bio je kapetan Jako Batinić iz Cavtata. On je još na samom kraju Prvog svjetskog rata posjedovao manji parobrod *Epidauro*, na kojem je ujedno bio i zapovjednik. Međutim, već početkom 1919. godine *Epidauro* je prodan za 200.000 kruna.⁸⁰⁴ U tom su razdoblju trgovac Mato Guska⁸⁰⁵ i njegovi poslovni partneri kupili manji parobrod *Venko*. Parobrod *Venko* je, između ostalih poslova, obavljao i prijevoz izletnika u okolicu Dubrovnika.⁸⁰⁶

Još prije nego su brodovi bivše austrougarske trgovačke mornarice vraćeni dubrovačkim brodovlasnicima, Pavo Mitrović⁸⁰⁷ je 30. ožujka 1920. godine u Velikoj

⁸⁰² *Pomorski godišnjak za 1937-1938 godinu*, 124

⁸⁰³ *Jadranska straža*, Split, br. 4. 1939., 173.

⁸⁰⁴ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br 2, 1919., 3

⁸⁰⁵ Mato Guska bio je jedan od osnivača i vlasnika *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva*.

⁸⁰⁶ Izleti parobrodom *Venko* bili su spominjani i u lokalnom tisku: „U nedjelju popodne (14. rujna 1919. godine op.a.) parobrod je priredio ugodni izlet u Rijeku Dubr. i Zaton“. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br 4, 1919., 4.

Britaniji kupio teretni parobrod duge plovidbe i nazvao ga *Jugoslaven Prvi*.⁸⁰⁸ Iako je brod bio već prilično star, ipak je njime obavljeno nekoliko putovanja, od kojih su neka bila i preookeanska.⁸⁰⁹ Međutim, kasnije je brod većinu vremena proveo u raspremi na sidrištu u bakarskoj luci. Loše poslovanje bilo je posljedica starosti, odnosno nekonkurentnosti broda, te još relativno nesređenog stanja poslijeratnog gospodarstva.⁸¹⁰ Parobrod *Jugoslaven Prvi* 1924. godine prodan je Josipu Ucoviću iz Dubrovnika i preimenovan u *Vojislav*.⁸¹¹

Braća Matijević iz Dubrovnika su krajem 1921. godine u Velikoj Britaniji kupili dva parobroda velike obalne plovidbe *Dubrovnik*⁸¹² i *Lokrum*⁸¹³ (ex *Fairmuir*). Sjedište poduzeća braće Matijević kasnije je premješteno u Split te je nedugo zatim prestalo postojati.⁸¹⁴

⁸⁰⁷ Pavo Mitrović porijeklom iz Slanoga se kao i Josip Ucović između ostalog bavio i karitativnim djelatnostima. Bio je predsjednik Srpskog crvenog križa u Londonu, a svojedobno je pomagao i dobrotvornu ustanovu Dječje zaklonište u Dubrovniku. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br 4, 1919., 4 i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br 39, 1920., 4.

Pavo Mitrović preminuo je nedugo nakon završetka Prvog svjetskog rata, 26. studenoga 1922. godine u 56. godini života, u gradu Arosa u Švicarskoj. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br 48, 1922., 3.

⁸⁰⁸ *Jugoslaven Prvi* (ex *Huntsgulf*, ex *Seriphos*, ex *Rio*, ex *Branksome Tower*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1892. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu *Jugoslaven Prvi*: teretni parobrod duge plovidbe, duljina 100,9 m, širina 12,2 m, 3.209 BRT, 2.076 NRT, porivni stroj snage 265 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1892, to the 30th June, 1893, Volume I.-Steamers, b.o.s.*

Jugoslaven Prvi porinut je 14. ožujka 1892. godine a dovršen je u svibnju iste godine pod imenom *Branksome Tower* u britanskom brodogradilištu *Edwards Shipbuilding Co Ltd.*, Howdon za britanskog naručitelja *F Stumore & Co.*, London. Te iste 1892. godine prodan je njemačkom pomorskom poduzeću *Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, Hamburg i preimenovan u *Rio*. Od 1902. godine brod je u vlasništvu njemačkog pomorskog poduzeća *Deutsche Levante Linie*, Hamburg pod imenom *Seriphos*. Tijekom Prvog svjetskog rata, 1916. godine u Pireju zaplijenjen je od strane Antante, te je plovio pod britanskom zastavom pod imenom *Huntsgulf*, a brodom je upravljalo londonsko poduzeće *FC Strick & Co Ltd*. Godine 1920. prodan je Pavu Mitroviću i preimenovan u *Jugoslaven Prvi*, a 1924. godine kupuje ga dubrovački brodovlasnik Josip Ucović i preimenuje u *Vojislav*. Godine 1927. prodan je britanskom rezalištu *TW Ward Ltd.* te je izrezan u rezalištu u Inverkeithingu. *Tyne Built Ships, Branksome Tower*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/B-Ships/branksometower1892.html>, pristup 6. prosinca 2020.

⁸⁰⁹ Dana 23. listopada 1920. godine *Jugoslaven Prvi* je kao prvi parobrod pod zastavom novonastale države isplovio iz britanske luke Newcastle za Čile. I. ŠIŠEVIĆ, Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon, 408.

⁸¹⁰ *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br 12 1921., 6.

⁸¹¹ Na popisu trgovačke mornarice Kraljevine SHS iz 1924. godine parobrod *Jugoslaven Prvi* upisan je kao vlasništvo brodovlasnika Josipa Ucovića iz Dubrovnika, dok je na popisu za 1925. godinu upisan kao *Vojislav*. *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1925., 129. i *Jadranska straža*, Split, br. 11, 1926., 261.

⁸¹² *Dubrovnik* je imao 556 BRT i bio je izgrađen 1880. godine (iste godine kad je nabavljen prvi dubrovački parobrod), međutim nije poznato u kojem je brodogradilištu izgrađen. Za poduzeće braće Matijević plovio je nekoliko godina, a njegova daljnja sudbina nije poznata. S. VEKARIĆ, Brodovi sa imenom grada Dubrovnika, 30.

⁸¹³ *Lokrum* (ex *Fairmuir*) teretni brod male obalne plovidbe izgrađen 1915. godine u Velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 53,6m, širina 8,6m, 593 BRT, 260 NRT, porivni stroj snage 99 KS (nominalnih). *Lloyd's Register of Shipping, From 1st July, 1918, to the 30th June, 1919, Steamers, Sailing Vessels and Owners, b.o.s.*

Lokrum je porinut 14. siječnja 1915. godine u britanskom brodogradilištu *Ardrossan Dry Dock and Shipbuilding Co Ltd.*, Ardrossan pod imenom *Fairmuir* za britanskog naručitelja *James Inglis & Co*, Glasgow. Godine 1917. prodan je britanskom pomorskom poduzeću *Eirinn Steamers Ltd.*, Glasgow, a 1921. godine kupuju ga braća Matijević i preimenuju u *Lokrum*. Godine 1924. brod kupuje britansko poduzeće *J. Stewart & Co.* (kasnije *J. Stewart & Co. Shipping Ltd.*), i preimenuje u *Yewglen*. Tijekom Drugog svjetskog rata brod je sudjelovao u

Poduzeće braće Matijević (tada još sa sjedištem u Trstu) u samim je početcima nove države obavljalo razne pomorske prijevoznike poslove na području istočne obale Jadrana. Osnivanjem *Prvog pomorskog industrijalnog tehničkog poduzeća d.d.* u Splitu braća Matijević nastojali su pokrenuti i brodograđevne djelatnosti, a ne samo pomorski prijevoz. Brodogradilište *Braća Matijević* osnovano je 1922. godine kao manje remontno brodogradilište, a 1923. godine postaje *Pomorsko-industrijsko i tehničko poduzeće Marjan*. Tada je brodogradilište braće Matijević imalo četiristotinjak zaposlenih djelatnika i bilo je najveće splitsko brodogradilište.⁸¹⁵

Između ostalog, poduzeće braće Matijević je 1922. godine radilo na poslovima prijevoza željezničkog materijala koji je Kraljevina SHS tada dobila od Njemačke na ime ratne odštete. Budući da su brodovi poduzeća bili mali i neprikladni, u Rijeci je nabavljen plutajući dok⁸¹⁶ te se njime obavio prijevoz lokomotiva i vagona.⁸¹⁷ Spomenutim prijevozom braća Matijević postali su pioniri prijevoza tzv. teških tereta za čiji se prijevoz obično grade specijalizirani brodovi s karakteristikama plutajućih dokova.⁸¹⁸ Brodograđevne aktivnosti braće Matijević započele su u listopadu 1922. godine, nedugo nakon dolaska plutajućeg doka u Split. Prvi brod na kojem se u doku radilo bio je njihov vlastiti parobrod *Dubrovnik* a uskoro su uslijedili radovi i na brodovima ostalih vlasnika.⁸¹⁹

evakuaciji savezničkih postrojbi iz Dunkerquea (operacija Dynamo). Godine 1945. vlasnik broda postaje britansko poduzeće *Holderness S.S. Co. Ltd.*, Hull, a brod dobiva novo ime *Holderness*. U travnju 1955. godine izrezan u britanskom rezalištu *Dover Industries Ltd.*, Dover. *Scottish Built Ships, Fairmuir*, https://www.clydeships.co.uk/view.php?year_built=&builder=&ref=960&vessel=FAIRMUIR, pristup 29. studenoga 2020.

⁸¹⁴ Službeno ime poduzeća braće Matijević bilo je *Pomorsko brodarsko poduzeće na karate Pavo T. Matijević, Split*. I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 226.

U popisu brodova trgovačke mornarice Kraljevine SHS za 1924. godinu u floti poduzeća braće Matijević nalazio se samo parobrod *Dubrovnik*, dok na popisu brodova trgovačke mornarice Kraljevine SHS za 1925. godinu poduzeće braće Matijević više ne postoji. *Jadranska straža*, Split, br. 5, 1925., 129. i *Jadranska straža*, Split, br. 11, 1926., 261

⁸¹⁵ *Hrvatska tehnička enciklopedija, Brodosplit d. d.* <https://tehnika.lzmk.hr/brodosplit-d-d/>, pristup 29. studenoga 2020.

⁸¹⁶ Plutajući dok bio je duljine 64 m, širine 24, i visine 9 m, a mogao je primiti brodove do 2.000 tona. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 39. 1922., 3.

⁸¹⁷ Jednom prilikom je spomenutim dokom u Split prevezeno šest lokomotiva i 15 vagona namijenjenih za prugu Šibenik-Knin-Split, te 400 tona ostale robe. Ibidem, 3.

⁸¹⁸ Prijevoz tereta morem plutajućim dokom nije uobičajen jer nema mogućnosti manevriranja te zbog slabih maritimnih svojstava nije namijenjen plovidbi morem.

⁸¹⁹ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 42. 1922., 3.

Jedini brodovlasnik koji je tijekom međuratnog razdoblja na području Dubrovnika kao pojedinac posjedovao brodove duge plovidbe bio je Josip Učović.⁸²⁰ On je 1924. godine od Pava Mitrovića kupio parobrod *Jugoslaven Prvi* te ga preimenuvao u *Vojislav*.

Godine 1925. parobrod *Vojislav* je u Engleskom kanalu imao nezgodu, a neke novine prenijele su vijest da je potonuo. Međutim, unatoč prodoru mora u skladište broj 1 brod nije izgubljen već je krajnjim naporima stigao do luke Dartmouth, a zatim otplovio u Liverpool gdje su izvršeni potrebni popravci broda. Nakon opisanog događaja *Vojislav* se vratio u domovinu, točnije u Šibenik odakle je nakon nekoliko dana nastavio s plovidbom.⁸²¹ Parobrod *Vojislav* je u vlasništvu Josipa Učovića ostao do 1927. godine kada je prodan.⁸²²

Josip Učović imao je udjela i u *Prevoznom pomorskom društvu s.o.j.* sa sjedištem u Dubrovniku koje je djelovalo od 1933. godine. Osnivačka glavica *Poduzeća* iznosila je 198.000 dinara.⁸²³ Upravu *Prevoznog pomorskog društva s.o.j.* činili su: Josip Učović (veleposjednik), Đuro Sessa⁸²⁴ (trgovac), Pavo Babarović (pomorski kapetan).⁸²⁵ Poduzeće je

⁸²⁰ Josip Učović se kao i Pavo Mitrović bavio karitativnim radom te je surađivao s Pavom Mitrovićem koji je bio vlasnik parobroda *Jugoslaven Prvi*. Josip Učović je između ostalog 1919. godine tijekom posjete Londonu pribavio uz pomoć Srpskog crvenog križa i njegovog predsjednika Pava Mitrovića oko 400 sanduka razne robe koju su donirali stanovnici SAD-a i Kanade. Sanduci su otpremljeni za Rijeku odakle su prevezeni u Dubrovnik da bi bili razdijeljeni siromašnim građanima Dubrovnika i okolice. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.4, 1919., 4.

Josip Učović je između ostalog bio i konzul Republike Čile u Dubrovniku.

⁸²¹ Prema svjedočenju zapovjednika *Vojislava*, kapetana Pera Grdakovića iz Kostrene brod je isplovio 10. listopada 1925. godine iz Sfaxa (Tunis) za Liverpool s teretom fosfata. Nakon nadopunjavanja zaliha ugljena u luci Alžir, brod 17. listopada prolazi Gibraltarski tjesnac. Dana 21. listopada u Biskajskom zaljevu brod zahvaća oluja, te sutradan, 22. listopada uslijed nevremena i jakih udara valova dolazi do prodora mora u skladište broj 1. Posada je poduzela sve potrebne radnje za spas broda, započelo je ispumpavanje mora iz naplavljenog skladišta, a telegrafist je odaslao signal pogibelji (S.O.S.). Ispumpavanje mora otežavao je talog od tereta (fosfata) koji je onemogućavao pravilan rad pumpi te se skladište sve više punilo morem. U noći 22. na 23. listopada u pomoć je pristigao američki parobrod *City of Fairbury*. Zbog olujnog nevremena američki brod nije bio u stanju preuzeti posadu *Vojislava* te posadi nije preostalo ništa drugo nego spasiti brod pod svaku cijenu. *Vojislav* je naposljetku upio doploviti do britanske luke Dartmouth gdje su ustanovljena oštećenja na podvodnom dijelu broda. Nakon ispumpavanja mora iz skladišta, brod je bio sposoban za plovidbu te je prosljedio za Liverpool gdje je popravljen u suhom doku što je potrajalo 15 dana. *Jadranska straža*, Split, br. 3, 1926., 55.

U članku je američki brod pogrešno naveden kao *Citty of Faithbury*.

⁸²² Marija BENIĆ PENAVALA, Pomorske djelatnosti na dubrovačkom području između dva svjetska rata, *Naše more*, 5-6, Dubrovnik, 2005., 235-247, 242.

⁸²³ Osnivačka glavica iznosila je 198.000 dinara podijeljenih na 18 udjela u vrijednosti od po 11.000 dinara.

⁸²⁴ Đuro Sessa bio je predstavnik *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* koje je u vlasništvu imalo 3 od 18 udjela u *Prevoznom pomorskom društvu s.o.j.* vrijednosti 33.000 dinara. Vlasnici udjela bili su: Pavo Babarović (seadm udjela u iznosu od 77.000 dinara), Josip Učović (pet udjela u iznosu od 55.000 dinara), *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* (tri udjela u iznosu od 33.000 dinara), poduzeće *Devo & Soldat* (dva udjela u iznosu od 22.000 dinara) i Minka Učović – supruga Josipa Učovića (jedan udio u iznosu od 11.000 dinara). HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B I. i C II. br. 703-1099, 1929-1943, Popis družinara tvrtke Prevozno pomorsko društvo s.o.j. u Dubrovniku od 30. listopada 1933. godine.

⁸²⁵ HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra reg. B I. i C II. br. 703-1099, 1929-1943, Popis poslovođa tvrtke Prevozno pomorsko društvo s.o.j. u Dubrovniku od 30. listopada 1933. godine.

posjedovalo samo jedan brod, motorni jedrenjak *Marija*⁸²⁶ kupljen od Samuela Kaldora.⁸²⁷ Tijekom Drugog svjetskog rata *Marija* je potopljena čime prestaje djelovanje *Prevoznog pomorskog društva s.o.j.*⁸²⁸

Jedan od dubrovačkih brodovlasnika pojedinaca kojega je zbog doprinosa dubrovačkom pomorstvu također potrebno navesti bio je i pomorski kapetan Arturo Zdenković-Lederer⁸²⁹, vlasnik teretnog parobroda duge plovidbe *Arna*.⁸³⁰ Iako je spomenuti parobrod plovio pod čehoslovačkom zastavom s lukom upisa Prag, svojim primjerom ilustrirao je prilike u pomorstvu tadašnje države, a tako i u dubrovačkom pomorstvu tijekom međuratnog razdoblja.

Naime, na primjeru parobroda *Arna* došla je do izražaja zakonska regulativa tadašnje Kraljevine SHS koja nije bila naklonjena razvoju pomorstva. Radilo se o tome da je Arturo Zdenković-Lederer kao Dubrovčanin nastanjen u Pragu imao želju da njegov prvi parobrod koji je stekao nakon Prvog svjetskog rata ima luku upisa Dubrovnik, da bi plovio pod zastavom tadašnje države i time doprinosa razvoju dubrovačkog pomorstva. Brod je tako,

⁸²⁶ *Marija*, jedrenjak velike obalne plovidbe izgrađen 1921. godine u Molfetti (Italija). Osnovni podaci o brodu: duljina 38,9 m, širina 8,2 m, gaz 4,5 m, 216 BRT, 160 NRT, 450 tona nosivosti. Porivni stroj snage 60 KS (indiciranih) omogućavao je brzinu od 4,5 čvora. *Pomorski godišnjak za 1935 godinu*, 110-111. Brod je do 1934. godine bio upisan kao jedrenjak male obalne plovidbe.

⁸²⁷ I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 273. Samuel Kaldor bio je jedan od osnivača i vlasnika *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva*.

⁸²⁸ *Marija* je potopljena u zračnom napadu 1943. godine u Vela Luci na otoku Korčuli. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 87.

⁸²⁹ Pomorski kapetan Artur Lederer porijeklom iz Stona bio je učenik nautičke škole u Dubrovniku koju je završio 1894. godine. Prije Prvog svjetskog rata je kao brodovlasnik posjedovao tri parobroda. Između ostalog bio je ugledni član odbora Dalmatinskog skupa, član Upravnog vijeća Napretkove zadruge u Sarajevu, te član Upravnog odbora glavne podružnice Napretka u Zagrebu. Preminuo je u 60. godini života, 18. studenoga 1937. godine u Zagrebu, i pokopan na zagrebačkom groblju Mirogaj. *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 79. ; *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 28, 1926., 3. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 50, 1937., 3-4.

⁸³⁰ *Arna* (ex *Hillhouse*) teretni parobrod duge plovidbe izgrađen 1905. godine u velikoj Britaniji. Osnovni podaci o brodu: duljina 99,1 m, širina 14,6 m, 3034 BRT, 1967 NRT, snaga porivnog stroja 279 KS (nominalnih) *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1905, to the 30th June, 1906, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1905, b.o.s.

Arna je porinuta 23. prosinca 1904. godine i dovršena u veljači 1905. godine u britanskom brodogradilištu *Northumberland Shipbuilding Co. Ltd.*, Howdon pod imenom *Hillhouse* za britanskog naručitelja *Seville & United Kingdom Carrying Co. (John Cory & Sons Ltd.)*, Cardiff. Godine 1919. brod je prodan britanskom pomorskom poduzeću *Orders & Handford S.S. Co. Ltd. (John Cory & Sons Ltd.)*, Cardiff. Godine 1925. vlasnik broda postaje kapetan Arturo Zdenković-Lederer i preimenuje ga u *Arna*. Dana 16. veljače 1928. godine *Arna* je potonula kod rta Cabo de Gata (sredozemna obala Španjolske) prevozeći teret željezne rude iz Bone (Alžir) za Middlesbrough (Velika Britanija). *Wreck Site, SS Arna*, <https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?134860>, pristup 20. travnja 2020. i *Tyne Built Ships, Hillhouse*, <http://www.tynebuiltships.co.uk/H-Ships/hillhouse1905.html>, pristup 20. travnja 2020.

Brod je nazvan prema vlasnikovoj supruzi Arnoštki rođenoj Vesely iz Praga. Posada je bila sastavljena od domaćih ljudi, a prvi zapovjednik bio je kapetan Ivo Dujmović. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 9, 1926., 3.

prema tradicionalnom pomorskom običaju, bio kršten u Dubrovniku, pod zastavom Kraljevine SHS.⁸³¹ Međutim, da bi se brod upisao u registar bilo je potrebno uplatiti taksu koja je iznosila 40% kupovne cijene broda i još 2% prireza, što je za brod takve veličine i starosti bio znatan iznos za koji se mogao nabaviti još jedan manji brod. Tom su prilikom čehoslovačke vlasti dubrovačkom brodovlasniku ponudile znatno povoljnije uvjete uz državnu subvenciju, stoga je Arturo Zdenković-Lederer svoj parobrod registrirao pod stranom odnosno čehoslovačkom zastavom.⁸³²

Za parobrod *Arna* vezan je događaj s putovanja prije prvog dolaska u Dubrovnik. Tijekom plovidbe iz Rotterdama za Genovu s teretom ugljena brod je 1. siječnja 1926. godine u Biskajskom zaljevu zahvatila oluja, te je more s palube odnijelo jednog člana posade. Zahvaljujući prisebnosti i brznoj reakciji kapetana Iva Dujmovića i ostalih članova posade, unatoč velikoj opasnosti za brod i posadu, unesrećeni je spašen, a brod je nastavio plovidbu za Genovu.⁸³³ Za ovaj čin spašavanja Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu svojim je aktom od 15. travnja 1926. godine odala priznanje kapetanu i posadi broda.⁸³⁴

Vezu Dubrovnika i čehoslovačkog parobroda *Arna* najbolje oslikava činjenica da je unatoč tomu što se radilo o stranom brodu, *Arna* u lokalnom tisku bila tretirana gotovo na isti način kao i domaći brodovi. Tako je uz već opisane događaje zabilježeno i da je na jednom od svojih putovanja *Arna* 30. svibnja 1927. godine prošla pored Dubrovnika uz pozdrav Gradu, kao što je običaj svih dubrovačkih brodova.⁸³⁵

Arna je plovila sve do 16. veljače 1928. godine kada se zbog magle i loše vidljivosti nasukala i potonula kod rta Cabo de Gata na sredozemnoj obali Španjolske. Iako je brod s cjelokupnim teretom izgubljen, sva je posada spašena te je brodolom prošao bez ljudskih

⁸³¹ Da bi se održalo tradicionalno krštenje i blagoslov broda, *Arna* je stigla u Dubrovnik 4. ožujka 1926. godine, na putu iz Trsta. Nakon uobičajenih pozdrava Gradu, brod se usidrio između gradske luke i Lokruma. Krštenje je obavljeno u petak 5. ožujka 1926. s početkom u 10 sati. Obred krštenja vodio je dubrovački biskup Vlaho Barbić, a nakon toga upriličen je domjenak za uzvanike. Jedan od uzvanika bio je ravnatelj dubrovačke pomorske škole Antun Riboli koji je istaknuo poduzetnički duh svog bivšeg učenika, primjetan još od školskih dana te mu poželio sreću u pomorskom poslovanju. Budući da su se vremenske prilike tijekom dana pogoršale, nakon svečanosti brod je uplovio u grušku luku da bi iskrcao uzvanike. Nakon svečanosti *Arna* je još istog dana iz Dubrovnika isplovila za Bone (sadašnja Annaba u Alžiru) gdje je trebala ukrcati teret željezne rude za Rotterdam. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 10, 1926., 4.

⁸³² *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 23, 1926., 3.

⁸³³ Dubrovačke novine *Narodna svijest* donijele su detaljan opis događaja. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 10, 1926., 2.

⁸³⁴ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 19, 1926., 3.

⁸³⁵ *Arna* je pritom također pozdravila i Kupare (mjesto u blizini Dubrovnika) gdje se nalazila svojevrsna čehoslovačka kolonija - nekoliko turističkih objekata koji su bili vlasništvu državljana Republike Čehoslovačke. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 22, 1927., 3.

žrtava. Brod i teret bili su osigurani.⁸³⁶ Uz brodolom *Arne* potrebno je spomenuti i podatak koji je u svojoj knjizi *History of the Czechoslovak Ocean Shipping Company, 1948-1989*. iznijela Lenka Krátká. Autorica navodi da prilikom brodoloma zapovjednik *Arne* kapetan Ivo Dujmović nije uložio napore u pokušaj spašavanja broda, pa čak ni u spašavanje brodskih dokumenata, iako je za to bilo više nego dovoljno vremena na raspolaganju jer su članovi posade uspjeli spasiti svoje osobne stvari.⁸³⁷ Upravo se zbog opisanih okolnosti pojavila i sumnja da se radilo o prevari osiguranja, čemu ide u prilog i činjenica da su brod i teret bili osigurani.⁸³⁸ Nakon gubitka broda i kasnijeg razvoda od gospođe Zdenković, Artur Zdenković-Lederer prestaje s poslovnim aktivnostima u pomorskom prijevozu jer je drugi vlasnik zajedničkog poduzeća bio praški odvjetnik Erich Vesely, brat bivše gospođe Zdenković.⁸³⁹

Ostali brodovlasnici pojedinci koji su dali svoj prinos dubrovačkom pomorstvu u međuratnom razdoblju uglavnom su posjedovali manje, pretežno drvene brodove ili motorne jedrenjake. Ti su brodovi prevozili robu i putnike u lokalnom pomorskom prometu. Njihovih je vlasnika bilo zaista mnogo te samo za neke od njih postoje pouzdani izvori.

Jedan od takvih brodova iz kategorije male obalne plovidbe bio je motorni jedrenjak *Zlatna Kapljica*⁸⁴⁰ koji je tijekom međuratnog razdoblja bio iznajmljen Pasku Koliću, jednom od osnivača i dioničara *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva*. Tijekom međuratnog razdoblja brod je prevozio grožđe i vino za potrebe vinarije obitelji Kolić koja se nalazila u Komolcu. Tijekom Drugog svjetskog rata *Zlatna Kapljica* potopljena je u Cavtatu.⁸⁴¹

U svrhu pomorskog prijevoza robe i putnika u lokalnom prometu, osnovana su i manja poduzeća koja su uglavnom bila u vlasništvu pojedinaca. Neka od takvih poduzeća sa sjedištem u Dubrovniku bila su: *Obalna plovidba Lokrum*, osnovana 21. lipnja 1934. godine (vlasnik Karlo Dileo), *Motorno preduzeće Neptun*, osnovano 1. veljače 1935. godine (vlasnik

⁸³⁶ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 8, 1928., 3.

⁸³⁷ Ovdje je potrebno spomenuti da je zapovjednik broda kapetan Ivo Dujmović svojedobno prilikom oluje u Biskajskom zaljevu uložio krajnje napore da bi spasio člana posade koji je pao u more pri tome izloživši pogibelji brod i članove posade.

⁸³⁸ Lenka KRÁTKÁ, *History of the Czechoslovak Ocean Shipping Company, 1948-1989.*, Ibidem-Verlag, Stuttgart, 2015., 14.

⁸³⁹ *Czech Diving Team, El vapor – Případ Arna*, <http://czechdivingteam.cz/expedice-vapor-arna/el-vapor-pripad-arna>, pristup 20. travnja 2020.

⁸⁴⁰ *Zlatna Kapljica* drveni jedrenjak tipa loger izgrađen u Splitu 1914. godine. Brod je bio u vlasništvu Antuna Morettija iz Cavata, a luka upisa broda je bila Cavtat. Osnovni podaci o brodu: duljina 16,9 m, širina 4,9 m, 41 BRT, 25 NRT, snaga porivnog stroja 30 KS. *Pomorski godišnjak za 1932. godinu*, 148-149.

⁸⁴¹ *Zlatnu Kapljicu* su 1944. godine iz mora izvadili pripadnici Jugoslavenske ratne mornarice te je osposobili za plovidbu. Godine 1948. brod je nacionaliziran i kasnije dodijeljen *Pomorskom transportnom preduzeću Dubrovnik* s lukom upisa Split. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, 127, 188-189.

Mato Didović), *Motorno prevozno preduzeće UHU*, osnovano 2. veljače 1935. godine (vlasnik Frano Greguš), *Motorno preduzeće Gundulić*, osnovano 8. svibnja 1935. godine (vlasnik Miho Gvozden), *Motorno preduzeće Victoria*, osnovano 14. studenoga 1936. godine (vlasnik Ivan Perišić). Svim je navedenim poduzećima kao djelatnost bilo upisano „prevoz putnika u granicama male obalne plovidbe“.⁸⁴²

⁸⁴² HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki 1893-1939, 150-154.

6. Gospodarske djelatnosti povezane s dubrovačkim pomorstvom

Pomorstvo je tijekom međuratnog razdoblja kao temeljna grana dubrovačkog gospodarstva imalo utjecaja i na ostale gospodarske djelatnosti. Tako su dubrovačka pomorska poduzeća izravno ili neizravno bila povezana s ostalim gospodarskim subjektima koji nisu poslovali u pomorskom sektoru. Tijekom međuratnog razdoblja pomorska poduzeća bila su čvrsto povezana s novčarskim institucijama od kojih su mogla pribavljati potrebne kredite za razvoj poslovanja. Pomorska poduzeća su također doprinosila i razvoju dubrovačkog turizma, bilo ulaganjem u hotelijerstvo ili zapošljavanjem i izobrazbom kadrova u turizmu. Naime, pomorci koji su kao tzv. bijelo osoblje plovili na putničkim brodovima dubrovačkih pomorskih poduzeća stjecali bi na taj način znanja i iskustvo potrebno za rad u hotelima. Pomorska poduzeća koja su se bavila hotelijerstvom tako su uvijek imala na raspolaganju određen broj kvalificiranih djelatnika za rad u hotelima.

Kapital stečen u pomorstvu ulagan je u ostale gospodarske djelatnosti, primjerice trgovinu, školjarstvo, uslužne djelatnosti, ali bilo je i obrnutih slučajeva. To se može vidjeti na primjeru *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* koje je kao industrijsko i trgovačko poduzeće imalo i svoj parobrodarski odjel, te se ono smatra jednim od dubrovačkih pomorskih poduzeća.⁸⁴³ Investicije pomorskih poduzeća i s njima povezanih pojedinaca nisu bile ograničene samo na Dubrovnik, primjerice, *Dubrovačka plovidba* kupila je hotel *Milinov* u Zagrebu, a pomorski kapital ulagan je i u zagrebački *POHIT (Povlašteno hrvatsko industrijsko trgovačko d.d.)*.

6.1. Bankarstvo

Brodarstvo je oduvijek bila kapitalno intenzivna gospodarska djelatnost te je postojala potreba za okrupnjivanjem kapitala da bi se pribavila osnovna sredstva za rad pomorskih poduzeća - brodovi. Potreba za kapitalom još je više došla do izražaja pojavom parobroda koji su bili znatno tehnološki zahtjevniji za izradu od jedrenjaka, analogno tome i skuplji. Upravo

⁸⁴³ Kako je već spomenuto u potpoglavlju 5.6. *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo – parobrodarski odjel*, postojao je plan da se parobrodarski odjel *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* transformira u samostalno pomorsko poduzeće pod nazivom *Sidro*, međutim, to nije ostvareno.

je zbog potrebe pribavljanja kapitala za kupnju brodova došlo i do transformacije pomorskih poduzeća u dionička društva. Naime, tijekom većeg dijela povijesti su pomorska poduzeća uglavnom bila u formi karatnih zajednica koje su u smislu poslovanja bile znatno inferiornije dioničkim društvima.

Tijekom međuratnog razdoblja dubrovačka pomorska poduzeća bila su povezana s novčarskim institucijama koje su djelovale na dubrovačkom području. Tako je često dolazilo i do uzajamno povezanog vlasništva kada su banke bile dioničari pomorskih poduzeća ili su članovi uprave i dioničari pomorskih poduzeća posjedovali vlasničke udjele u bankama. Takav koncept povezanosti osiguravao je dobru poslovnu suradnju i lakše pribavljanje potrebnih kredita za pomorska poduzeća u svrhu daljnjih investicija u poslovanje.

Nakon Prvog svjetskog rata, hrvatski prostori bili su središte financijskog poslovanja novostvorene države. Međutim, u skladu s politikom vladajućeg režima, situacija se mijenjala u korist novčarskih institucija s područja Srbije, što je posebno izraženo tijekom i nakon Velike gospodarske krize (1929. - 1933.). Unatoč tome poslovanje dubrovačkih novčarskih institucija i dalje je bilo stabilno zahvaljujući njihovoj povezanosti s pomorskim poduzećima. Upravo je povezanost pomorskog kapitala i banaka bila posebnost Dubrovnika tijekom međuratnog razdoblja kada je na dubrovačkom području djelovalo ukupno 12 novčarskih institucija koje su uglavnom bile povezane s pomorskim kapitalom.⁸⁴⁴ Tako su u Dubrovniku osim lokalnih (dubrovačkih) banaka postojale i poslovnice banaka koje su poslovale na državnoj razini i čija sjedišta su se nalazila u Zagrebu, Beogradu i Sarajevu.

Različiti oblici povezanosti dubrovačkih novčarskih institucija i pomorstva mogu se prikazati kroz tri izdvojena primjera. Prvi je primjer *Dubrovačka trgovačka banka* koja je bila izravno povezana s *Dubrovačkom parobrodskom plovidbom* međusobnim vlasničkim udjelima i članstvom čelnih ljudi *Dubrovačke parobrodске plovidbe* u rukovodstvu banke. Drugi je primjer povezanost *Dubrovačke veresijske banke* s pomorstvom koja je bila neizravnog karaktera, ulaganjem kapitala koji su zahvaljujući poslovanju u pomorskom sektoru stekli čelni ljudi, odnosno vlasnici banke. Ujedno je *Dubrovačka veresijska banka* poslovno surađivala s *Prvim dalmatinskim trgovačkim društvom* koje se zahvaljujući svom pomorskom odjelu također ubrajalo u pomorska poduzeća. Za razliku od dvije prethodno

⁸⁴⁴ Godine 1930. na području dubrovačke općine prema izvještajima dubrovačke trgovačko-obrtničke komore djelovalo je 12 novčarskih institucija. *Izveštaji Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku Br. 5. Stanje i potrebe privrede u području Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku*, Trgovačko-obrtnička komora u Dubrovniku, Dubrovnik, 1930., 102.

spomenute banke, primjer *Pomorske banke* prikazuje neuspjeli pokušaj povezivanja poslovanja banke s pomorstvom unatoč dobro razrađenom poslovnom planu te prikladno smišljenom nazivu banke.

6.1.1. Dubrovačka trgovačka banka

Godine 1901. skupina dubrovačkih gospodarstvenika donijela je odluku o osnivanju *Dubrovačke trgovačke banke* te je u tu svrhu izabrala i osnivački odbor čija je zadaća bila obaviti sve potrebne radnje da bi banka mogla započeti s radom.⁸⁴⁵ Konačna odluka o otvaranju *Dubrovačke trgovačke banke* donesena je na sastanku dioničara 26. rujna 1901. godine.⁸⁴⁶ *Dubrovačka trgovačka banka* (tal. *Banca commerciale Ragusea*) upisana je u sudski registar 5. siječnja 1902. godine.⁸⁴⁷

Upis dionica završen je do kraja siječnja 1902. godine i uplaćena je cijela glavnica u iznosu od 200.000 kruna. Najveći dioničar *Dubrovačke trgovačke banke* bio je dubrovački brodovlasnik Federiko Glavić koji je uplatom 20.000 kruna postao vlasnik 10% dionica. Ostali vlasnici sa znatnijim vlasničkim udjelima bili su Ivo Mitrović i Mato Gracić s po 10.000 kruna uloga, odnosno po 5% dionica te Nikola Ucović s ulogom od 8.000 kruna odnosno 4% dionica. Među dioničarima s nešto manjim udjelima bile su i poznate osobe iz pomorskog života Dubrovnika, primjerice Melko Čingrija i Ivo Račić koji su posjedovali po 1% dionica (2.000 kruna uloga).⁸⁴⁸

Osnivačka (konstituirajuća) skupština *Dubrovačke trgovačke banke* održana je 8. veljače 1902. godine. Na skupštini su izabrani Upravni i Nadzorni odbor te revizori. Prvi Upravni odbor *Banke* bio je u sastavu: Luka Angeli, Mato Gracić, Stijepo Knežević, Luka Pehovac i Niko Ucović. Za članove Nadzornog odbora izabrani su: Federiko Glavić, Ivo

⁸⁴⁵ Osnivačima i idejnim pokretačima *Banke* smatraju se članovi osnivačkog odbora: Nikola Ucović, Mato Gracić, Stijepo Knežević i Luka Pehovac. Detaljnije o osnivanju *Dubrovačke trgovačke banke* u: Ivo PERIĆ, O nastanku, ustrojstvu i djelovanju novčarskih zavoda u Dubrovniku u zadnjim decenijama pod austrijskom vlašću, *Anali Zavoda za povijesne znanosti istraživačkog centra Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 21, Dubrovnik, 1983., 271-291, 274..

O djelovanju spomenute banke tijekom međuratnog razdoblja više u: Marija BENIĆ PENAVALA, Bankarsko poslovanje u dubrovačkom i bokokotorskom kotaru između dva svjetska rata, *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 51, Zagreb, Dubrovnik, 2013., 613-629, 616-619.

⁸⁴⁶ *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, 1901, br. 39, 3.

⁸⁴⁷ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar zadruga kod Okružnog suda u Dubrovniku prije 1941., 1

⁸⁴⁸ Sveukupno je bilo 85 dioničara s udjelima u rasponu od 0,5% do 10% vlasništva. I. PERIĆ, O nastanku, ustrojstvu i djelovanju novčarskih zavoda u Dubrovniku u zadnjim decenijama pod austrijskom vlašću, 275-276.

Jelich (Jelić), Vlaho Matijević, Ivo Mitrović i Ivo Račić. Kao revizori izabrani su: Ivo Đurić, Vlaho Kisić i Ivo Papi.⁸⁴⁹

Poslovanje *Dubrovačke trgovačke banke* bilo je zadovoljavajuće te je na izvanrednoj skupštini održanoj 26. prosinca 1909. godine izglasano udvostručenje dioničke glavnice, odnosno povećanje iste s 200.000 na 400.000 kruna.⁸⁵⁰ Uspješno poslovanje nastavljeno je i sljedećih godina pa je ukupni godišnji promet *Banke* u poslovnoj 1914. godini iznosio 79.743.389,34 kruna pri čemu je ostvarena čista dobit u iznosu od 75.061,38 kruna. Iste godine u rezervni fond uplaćeno je 30.000 kruna, nakon čega je stanje rezervnog fonda poraslo na 300.000 kruna. Dobri poslovni rezultati su tako dioničarima donijeli dividendu u iznosu od 8% (1913. godine), odnosno 6% (1914. godine).⁸⁵¹

Do završetka Prvog svjetskog rata dionička glavnica *Dubrovačke trgovačke banke* ponovo je udvostručena te je iznosila 800.000 kruna.⁸⁵² Završetak rata i stvaranje nove države označili su početak novog razdoblja poslovne ekspanzije Banke. Nakon otežanog djelovanja u ratnim okolnostima tijekom Prvog svjetskog rata, poslovanje Banke je u međuratnom razdoblju bilo uspješno. Povezanost s *Dubrovačkom parobrodskom plovidbom* jamčila je dobre poslovne rezultate jer je *Dubrovačka parobrodská plovidba* u razdoblju prije Velike gospodarske krize prolazila kroz iznimno uspješno poslovno razdoblje.

Tako je 1920. godine na glavnoj skupštini dioničara *Dubrovačke trgovačke banke* (održanoj 31. siječnja) odlučeno da će se glavnica povećati na 2.000.000 kruna izdavanjem serije od 2.400 novih dionica nominalne vrijednosti od 500 kruna svaka. Međutim, ni to nije bilo dovoljno već je 10. prosinca 1920. godine izdana nova serija od 16.000 dionica nominalne vrijednosti 500 kruna svaka. Time je dionička glavnica *Banke* povećana na 10.000.000 kruna, odnosno 2.500.000 dinara.⁸⁵³

Poslovanje *Banke* je u godinama prije Velike gospodarske krize bilo uspješno, te je *Dubrovačka trgovačka banka* 1922. godine prema visini štednih uloga bila treća banka u

⁸⁴⁹ *Dubrovnik*, Dubrovnik, 1902, br. 6, 3.

⁸⁵⁰ Povećanje je odobreno u travnju 1910. godine te je izdana nova serija dionica čijim je upisom (uplatom) dionička glavnica Banke povećana na 400.000 kruna. HR-DADU, fond 196, TOK, Registar (I i II dio) protokoloriranih tvrtki u Okružju c.k. Okružnog sudišta u Dubrovniku 1864-1906, 13a.

⁸⁵¹ *Dubrovačka trgovačka banka, Dubrovnik (Banca commerciale Ragusea, Ragusa). XIII poslovna godina. Zaključni računi za godinu 1914*, Dubrovnik, 1915., b.o.s.

⁸⁵² Povećanje je izglasano na izvanrednoj skupštini 22. lipnja 1918. godine. *Objavitelj Dalmatinski* br. 47, 1918., Zadar. b.o.s.

⁸⁵³ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar zadruga kod Okružnog suda u Dubrovniku prije 1941., 108.

Dalmaciji sa 6.028.841,50 dinara štednih uloga.⁸⁵⁴ *Banka* je u poslovnoj 1924. godini tako ostvarila čistu dobit u iznosu od 424.949 dinara.⁸⁵⁵ Percepcija tadašnje dubrovačke javnosti bila je da su dobri poslovni rezultati ostvareni zahvaljujući angažmanu poznatih dubrovačkih gospodarstvenika i brodovlasnika u *Banci* te poslovanju *Banke* s pomorskim poduzećima, odnosno investicijama u pomorski sektor koji se tada razvijao.⁸⁵⁶ Dobit se u godinama pred krizu povećala pa je za poslovnu 1929. godinu iznosila 642.995 dinara.⁸⁵⁷

Međutim, gospodarska kriza 1930-ih godina koja je prouzročila globalne poremećaje ne samo u pomorstvu već i u gospodarstvu uopće, najavila je moguće probleme u poslovanju *Banke* upravo zbog povezanosti s pomorskim sektorom. Naime, tijekom krize pomorski sektor je bilježio znatne gubitke jer se veliki broj brodova uslijed nedostatka uposlenja nalazio u raspremi. Tako je postojala i realna opasnost da *Dubrovačka parobrodaska plovidba* lošim poslovanjem ugrozi opstanak *Dubrovačke trgovačke banke*. Međutim, *Dubrovačka parobrodaska plovidba* uspješno je prebrodila krizu jer je od države dobivala značajne subvencije za obalnu linijsku plovidbu.⁸⁵⁸ Tijekom prve krizne godine (1930.) *Dubrovačka trgovačka banka* je unatoč svemu ostvarila čistu dobit u iznosu od 658.279 dinara.⁸⁵⁹

Opstanku *Dubrovačke trgovačke banke* tijekom krize uvelike je doprinijela i povezanost *Dubrovačke parobrodске plovidbe* s tadašnjim režimom. Tako je između ostaloga jedan od direktora *Dubrovačke parobrodске plovidbe*, radikal Stefi Račić bio zet Nikole Pašića, dok je Stijepo Knežević bio predsjednik Upravnog odbora Saveza pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije. Takva povezanost s vladajućim strukturama je bila od koristi i *Dubrovačkoj trgovačkoj banci* jer su čelni ljudi *Banke* bili istodobno i čelni ljudi *Dubrovačke parobrodске plovidbe*. Stoga svoj opstanak *Banka* može zahvaliti spomenutim

⁸⁵⁴ *Banke* s najviše štednih uloga na području Dalmacije su tada bile *Gradska štedionica, Split* s 14.884.456,88 dinara štednih uloga i *Prva pučka dalmatinska banka* iz Splita s 7.384.159,90 dinara štednih uloga. *Dalmacija spomen-knjiga izdana o kongresu Udruženja jugoslavenskih inženjera i arhitekta god. 1923.* Udruženje jugoslavenskih inženjera i arhitekta Sekcija Split, Split, 1923., 375.

⁸⁵⁵ Iste godine u rezervni fond *Banke* uplaćeno je 2.525.000 dinara. *XXIII. godišnji izvještaj Dubrovačke trgovačke banke za god. 1924.* Dubrovnik: Dubrovačka trgovačka banka, 1925. b.o.s

⁸⁵⁶ Ujedno se spominje važnost turizma kao gospodarske grane i potrebi za korištenjem poslovnih prilika koje turizam može pružiti. *Narodna svijest*, Dubrovnik, 1929, br. 15, 1.

⁸⁵⁷ Ukupni promet iznosio je 72.598.576 dinara. *XXVIII. Poslovni izvještaj za godinu 1929.* Dubrovnik: Dubrovačka trgovačka banka, 1930. b.o.s.

⁸⁵⁸ Ukupni iznos subvencija *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi* za godine 1930./1931. i 1931./1932. iznosio je 11.518.275,86 dinara. Budući da je zbog krize isplata subvencija kasnila, spomenuti iznos je trebao biti isplaćen u ratama tijekom razdoblja od kraja srpnja 1932. do kraja rujna 1933. godine. SR-AJ, fond 148, MS, kut. 127, Dopis Direkciji pomorskog saobraćaja u Splitu od 15. srpnja 1932. godine.

⁸⁵⁹ U izvještaju o poslovanju za 1930. godinu potvrđeno je postojanje određenih problema u poslovanju vezanih za izvanredne okolnosti u međunarodnoj trgovini te velike tečajne razlike. Ukupni promet 1930. godine iznosio je 77.714.742 dinara, *XXIX. Poslovni izvještaj za godinu 1930.* Dubrovnik: Dubrovačka trgovačka banka, 1931. b.o.s.

političkim vezama s vladajućim režimom. Tako je kći Nikole Pašića, Pava (Petrosava) Račić, supruga Stefija Račića, osobno lobirala kod svoga kuma Milana Stojadinovića da bi pomogao poslovanje *Banke* u kriznim vremenima.⁸⁶⁰

Pomoć u krizi pružilo je i Ministarstvo trgovine i industrije Kraljevine Jugoslavije koje je pozitivno riješilo molbu *Dubrovačke trgovačke banke* iz svibnja 1935. godine. Rješenjem Ministarstva trgovine i industrije *Dubrovačkoj trgovačkoj banci* je na osnovu *Uredbe o zaštiti novčanih zavoda i njihovih vjerovnika* od 23. studenog 1934. godine⁸⁶¹ odobreno odlaganje plaćanja na šest godina. Odobrena kamatna stopa za stare uloge na štednju iznosila je 3% za uloge do 10.000 dinara odnosno 2% godišnje na uloge preko 10.000 dinara.⁸⁶²

Krizne 1933. godine u vlasničkoj strukturi *Dubrovačke trgovačke banke* dominirala je *Srpska Banka* u čijem se vlasništvu nalazilo 2.000 dionica. Kao fizička osoba, najveći dioničar *Banke* bio je Federiko Glavić s 200 dionica, dok su za njim slijedili Stefi Račić, Tomo Glavić i Stijepo Knežević kao čelni ljudi *Dubrovačke parobrodske plovidbe*. Da bi se osigurala povezanost *Dubrovačke parobrodske plovidbe* i *Dubrovačke trgovačke banke*, uprava *Banke* redovito se sastojala od vodećih ljudi *Dubrovačke parobrodske plovidbe*. Tako je 1933. godine ponovo izabran Upravni odbor koji je, kao i prethodne godine, bio u sastavu: Federiko Glavić, Stefi Račić, Stijepo Knežević, Tomo Glavić i Vicko Svilokos. U Nadzorni odbor izabrani su: Pavo Matijević, Vicko Miloš, Ivo Papi, Gašo Dalleore i Lale Zuber.⁸⁶³ Upravo se po sastavu članova Upravnog i Nadzornog odbora jasno vidi povezanost interesa *Dubrovačke parobrodske plovidbe* i *Dubrovačke trgovačke banke*.⁸⁶⁴

⁸⁶⁰ Tako se u jednom od pisama Pave Račić obraća Milanu Stojadinoviću s molbom da pomogne *Dubrovačkoj trgovačkoj banci* i tako „spasi ovu jedinu čistu srpsku ustanovu“. SR-AJ, fond 37, SM, kut. 64, pismo Pave Račić od 30. studenoga 1937. godine. Više o korespondenciji Pave Račić i Milana Stojadinovića u: M. BENIĆ PENAVA, Bankarsko poslovanje u dubrovačkom i bokokotorskom kotaru između dva svjetska rata, 619.

⁸⁶¹ Uredbom o zaštiti novčanih zavoda i njihovih vjerovnika od 23. studenog 1934., svaki novčani zavod koji nije mogao udovoljiti svojim obvezama mogao je (kao i kod prethodne Uredbe o zaštiti novčanih zavoda i njihovih vjerovnika od 22. studenog 1933. godine) Ministarstvu trgovine i industrije Kraljevine Jugoslavije podnijeti molbu u svrhu odobravanja: odgode plaćanja, sanacije ili izvanstečajne likvidacije. Odgoda plaćanja mogla se odobriti najviše za šest godina. Kamatna stopa po starim ulozima na štednju i po tekućim računima nije mogla biti manja od 2 %, niti veća od 4 % (bruto) godišnje. Odgoda plaćanja ili sanacija mogle su se odobriti za molbe podnesene najviše u roku od godine dana od stupanja na snagu Uredbe. Više u: Uredba o zaštiti novčanih zavoda i njihovih verovnika, *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, 272-LXXI, Beograd, 1934.

⁸⁶² HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ i „C“ II br. 703 – 1099, 1929-1942, Rješenje ministarstva trgovine i industrije Br. 7607/K/34 od 13. srpnja 1935. godine

⁸⁶³ Većina članova Upravnog i Nadzornog odbora *Banke* bili su također članovi Upravnog i Nadzornog odbora *Dubrovačke parobrodske plovidbe*.

⁸⁶⁴ HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ i „C“ II br. 703 – 1099, 1929-1942, Zapisnik 31. redovne godišnje skupštine dioničara *Dubrovačke trgovačke banke* 15. travnja 1933. godine.

Na konstitutivnoj (konstituirajućoj) sjednici Upravnog odbora izbor Stijepa Kneževića nije potvrđen (na osobni zahtjev), kao ni izbor Vicka Svilokosa (zbog bolesti). Tako je na njihovo mjesto u Upravni odbor izabran Josip

Dubrovačka trgovačka banka tijekom međuratnog razdoblja imala je i vlasnički udio u *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi*. Početkom Drugog svjetskog rata *Dubrovačka trgovačka banka* u svome je vlasništvu imala 17.469 dionica *Dubrovačke plovidbe*.⁸⁶⁵

Osim s *Dubrovačkom parobrodskom plovidbom*, *Dubrovačka trgovačka banka* bila je poslovno povezana i s tvornicom boja i lakova *Dubravka d.s.o.j.* Spomenuta tvornica bila je osnovana 1924. godine za potrebe *Dubrovačke parobrodске plovidbe*, a *Banka* je u tvornici *Dubravka* imala udio od 600.000 dinara odnosno 50% vlasništva. Jedan od ravnatelja tvornice bio je Josip Lovrić, član uprave *Dubrovačke trgovačke banke*, ali i *Dubrovačke parobrodске plovidbe*.⁸⁶⁶

6.1.2. Dubrovačka veresijska banka

Početak poslovanja *Dubrovačke veresijske banke* vezan je za 1902. godinu i osnivanje *Hrvatske vjeresijske banke* u Dubrovniku. Naime, iste godine kada je osnovana *Dubrovačka trgovačka banka*, u Dubrovniku je osnovana i *Hrvatska Vjeresijska banka*. (tal. *Banco Croata di credito in Ragusa*, njem. *Croatische Credit Bank in Ragusa*). *Hrvatska Vjeresijska banka* osnovana je kao dioničko (akcionarno) društvo sa sjedištem u Dubrovniku.⁸⁶⁷ Osnivačka glavica *Banke* iznosila je 500.000 kruna podijeljenih na 1.000 dionica nominalne vrijednosti od 500 kruna svaka. Osnivačka (konstitutivna) skupština održana je 19. listopada 1902. godine u prostorijama Hrvatske narodne čitaonice. Skupštinom je kao jedan od osnivača i dioničara *Banke* predsjedao Melko Čingrija. Znatni vlasnički udio u *Hrvatskoj vjeresijskoj banci* imale su poslovne banke i to: *Prva hrvatska štedionica* (313 dionica, odnosno 31,3% vlasništva), *ljublјanska Kreditna banka* (100 dionica, odnosno 10% vlasništva) i *Hrvatska*

Lovrić. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703 – 1099, 1929-1942, Zapisnik konstituirajuće sjednice upravnog odbora *Dubrovačke trgovačke banke* 25. travnja 1933. godine.

⁸⁶⁵ Vlasnički udio *Banke* u *Dubrovačkoj plovidbi* je iznosio približno 6,77%. HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 20, Spisak akcionara *Dubrovačke plovidbe* a.d. prisutnih na redovnoj godišnjoj skupštini *Dubrovačke plovidbe* a.d. održanoj 10.IV.1941.

⁸⁶⁶ HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703-1099, 1929-1942, *Dubravka d.s.o.j.* zapisnik izvanredne skupštine 19. ožujka 1938. godine.

⁸⁶⁷ Dioničari su prema visini uloga sudjelovali u raspodjeli dobiti, ali su svojim ulozima ujedno i jamčili za obveze *Banke*. Više o ustroju i načinu poslovanja u Pravilniku Hrvatske Vjeresijske Banke u Dubrovniku. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Svezak I Br. 1-71, Pravilnik Hrvatska Vjeresijska Banka u Dubrovniku.

Spomenuti pravilnik je odobrilo C. K. Dalmatinsko namjesništvo u Zadru 16. kolovoza 1902. godine. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Svezak I Br. 1-71, Izprava odobrenja Br 26971/VIII od 16. kolovoza 1902. godine.

komercijalna banka iz Zagreba (100 dionica, odnosno 10% vlasništva). Udjele u *Banci* također su imali i dubrovački brodovlasnici Federiko Glavić i Ivo Račić.⁸⁶⁸

Dubrovački tisak objavio je vijest o osnivanju *Hrvatske vjeresijske banke* u Dubrovniku „utemeljene marom dubrovačkih rodoljuba s namjerom da pospješi razvitak domaće trgovine, obrta i zanata“ poželjevši uspjeh tom, kako je napisano, „mladom i rodoljubnom našem pothvatu“.⁸⁶⁹

Nakon prve poslovne godine (1903.) održana je prva redovita glavna skupština *Hrvatske vjeresijske banke* na kojoj je podnesen izvještaj o poslovanju. Skupština je održana 20. ožujka 1904. godine u prostorijama dubrovačke Trgovačko-obrtničke komore. Poslovna godina zaključena je s dobrim poslovnim rezultatima te je određeno da će se na ime dividende podijeliti 25.000 kruna, odnosno 25 kruna po dionici. To je značilo da će dividenda iznositi 5% nominalne vrijednosti dionice.⁸⁷⁰ Tijekom prve poslovne godine *Banka* je uz pomoć *Prve hrvatske štedionice* proširila poslovanje i izvan Dubrovnika te je 1. ožujka 1903. godine otvorila poslovnicu u Šibeniku, a 1. studenoga 1903. godine i poslovnicu u Zadru. Ukupni promet u poslovnoj 1903. godini iznosio je 29.502.513,04 kruna, a na dan 31. prosinca 1903. godine ukupno stanje štednih uloga u *Banci* je iznosilo 751.420,62 kruna.⁸⁷¹ Na skupštini su izabrani novi Upravni i Nadzorni odbor, te predsjednik uprave postaje Melko Čingrija.⁸⁷²

Sljedećih godina poslovanje *Hrvatske vjeresijske banke* je također bilo uspješno te je 1906. godine otvorena i podružnica u Splitu, stoga je i ukupni promet bio u porastu (Grafikon 15.). Usporedno s prometom rasla je i dobit, koja je s 33.738,95 kruna (1903. godine) porasla na 77.180,01 krunu (1906. godine). U skladu s poslovnim rezultatima za poslovne godine 1904. i 1905. dioničarima je isplaćena dividenda u visini od 5% a za 1906. godinu 6% nominalne vrijednosti dionice.⁸⁷³ Godine 1907. na glavnoj je skupštini *Banke* donesena

⁸⁶⁸ Osnivačkoj skupštini su prisustvovala 42 dioničara sa 803 dionice (80,3% vlasništva) koji su izabrali Upravni odbor (vijeće) od 11 članova (među kojima je bio i Melko Čingrija) te Nadzorni (revizionarni) odbor od 5 članova. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Svezak I Br. 1-71, Zapisnik konstitutivne glavne skupštine Dubrovačke vjeresijske banke 19. listopada 1902. godine. Zk.Br.15915.

⁸⁶⁹ *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 48, 1902., 2.

⁸⁷⁰ Skupštinom je predsjedao potpredsjednik Upravnog odbora Melko Čingrija (jedan od najvećih dioničara koji je posjedovao 248 dionica 24,8% vlasništva *Hrvatske Vjeresijske banke*). HR-DADU, fond 324, OSD. Prilozi trgovačkog registra Svezak I Br. 1-71, Zapisnik prve redovite glavne skupštine Hrvatske Vjeresijske Banke u Dubrovniku od 20.ožujka 1904. godine.

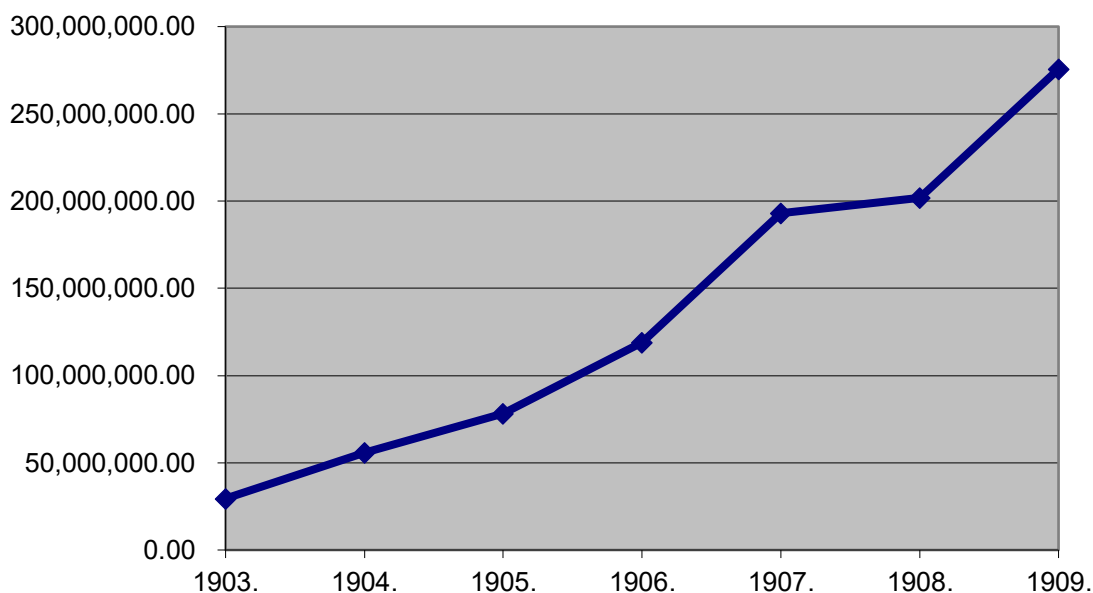
⁸⁷¹ Dobre poslovne rezultate zasjenila je iznenadna smrt predsjednika uprave Iva Mitrovića. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 14, 1904., 4.

⁸⁷² Za potpredsjednike uprave izabrani su Frano Arnold (javni bilježnik iz Zagreba) i Milivoj Crnadak (ravnatelj *Prve hrvatske štedionice*). *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 13, 1904., 2.

⁸⁷³ *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 24, 1907., 2.

odluka o povećanju glavnice na 1.000.000 kruna emisijom od 1.000 novih dionica nominalne vrijednosti od 500 kruna svaka.⁸⁷⁴

Grafikon 15. Prikaz ukupnog godišnjeg prometa *Hrvatske vjeresijske banke* (u krunama) za razdoblje od 1903. do 1909. godine



Izradio autor prema: *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 44, 1907., prilog.

Dobri poslovni rezultati su nastavljeni, tako je godišnji promet u poslovnoj 1909. godini dosegao razinu od čak 275.627.855 kruna, a ostvarena je dobit iznosila 111.524 kruna. Dioničarima je isplaćena dividenda u visini od 6% nominalne vrijednosti dionice odnosno 30 kruna po dionici.⁸⁷⁵ Na glavnoj skupštini održanoj 29. svibnja 1910. godine odlučeno je da će se glavnica poduzeća povisiti na 2.000.000 kruna. Povišenje glavnice ostvarilo bi se emisijom nove (treće) serije od 2.000 dionica nominalne vrijednosti od po 500 kruna svaka.⁸⁷⁶ S tim je ciljem u dubrovačkom tisku bio oglašen javni poziv za upis dionica.⁸⁷⁷

⁸⁷⁴ Povećanje glavnice bilo je potrebno da bi se dovela u razinu s ukupnim ulozima. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 24, 1907., 2.

⁸⁷⁵ *Banka* je od samog početka poslovanja svojim dioničarima svaku godinu isplaćivala dividendu koja je za poslovne godine 1903., 1904. i 1905. iznosila 5%, dok je dividenda za poslovne godine 1906., 1907., 1908. i 1909. iznosila 6%. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 44, 1907., prilog.

⁸⁷⁶ HR-DADU, fond 324, OSD, Registro per firme sociali, Volume III, 14.

⁸⁷⁷ Prednost pri upisu novih dionica imali su vlasnici prethodnih serija dionica, te im je omogućena kupnja dionica po povlaštenoj cijeni od 550 kruna. Postojeći dioničari mogli su kupiti po jednu novu dionicu za svaku dionicu prethodnih serija koju su posjedovali. Neprodane dionice bi se kasnije stavile na tržište po cijeni od 600 kruna. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 44, 1907., prilog.

Samostalno poslovanje *Hrvatske vjeresijske banke* okončano je 1912. godine fuzijom s *Jadranskom bankom* u Trstu.⁸⁷⁸ Naime, na izvanrednoj skupštini *Hrvatske vjeresijske banke* u Dubrovniku 21. svibnja 1911. godine je izglasana fuzija kojom će *Jadranska banka* preuzeti svu imovinu i obveze *Hrvatske vjeresijske banke*.⁸⁷⁹ Na glavnoj skupštini *Jadranske banke* održanoj u Trstu 31. ožujka 1912. godine podnesen je izvještaj o provedbi fuzije, a Melko Čingrija izabran je u Upravni odbor *Jadranske banke*.⁸⁸⁰ *Hrvatska vjeresijska banka* u Dubrovniku djelovala je samostalno sve do 31. prosinca 1912. godine, a od 1. siječnja 1913. godine nastavlja poslovanje pod imenom *Jadranska banka podružnica Dubrovnik*.⁸⁸¹ *Hrvatska vjeresijska banka* je formalno izbrisana iz sudskog registra 5. studenoga 1913. godine.⁸⁸²

Uspješno poslovanje *Hrvatske vjeresijske banke* do Prvog svjetskog rata se djelomično može pripisati i potpori *Prve hrvatske štedionice* iz Zagreba koju je vodio član uprave Milivoj Crnadak. Druga komponenta uspjeha bila je dobra poslovna suradnja *Banke* s novčarskim institucijama iza kojih je stajao češki kapital koji je uspješno povezo novčarske institucije sjeverne Hrvatske, Istre i Dalmacije (*Kreditna banka* u Ljubljani i *Jadranska banka* u Trstu).⁸⁸³ Suradnja s češkim kapitalom nastavljena je i nakon fuzije u čemu je istaknutu ulogu imao član uprave Melko Čingrija. Pri tome su ulaganja češkog kapitala bila manjim dijelom usmjerena na industriju, a većim dijelom na trgovinu.⁸⁸⁴

⁸⁷⁸ *Hrvatska vjeresijska banka* je s *Jadranskom bankom* imala vrlo dobru poslovnu suradnju. *Jadranska banka* u Trstu osnovana je 1905. godine, a upisana je u sudski registar 29. studenog 1905. godine. Dionička glavnica *Jadranske banke* je pri osnivanju iznosila 1.000.000 kruna (2.500 dionica po 400 kruna svaka), s tim da je, odlukom glavne skupštine, ta glavnica mogla biti povećana do 3.000.000 kruna, što je potom i učinjeno. Godine 1910. dionička glavnica povećana je na 4.000.000 kruna (10.000 dionica od po 400 kruna). Prilikom fuzije *Jadranska banka* imala je podružnice u Opatiji i Ljubljani. Detaljnije o fuziji *Hrvatske vjeresijske banke* i *Jadranske banke* u: I. PERIĆ, O nastanku, ustrojstvu i djelovanju novčarskih zavoda u Dubrovniku u zadnjim decenijama pod austrijskom vlašću.

⁸⁷⁹ Da bi se provela fuzija *Jadranska banka* trebala je povećati glavnica za 2.000.000 kruna da bi se dioničarima *Hrvatske vjeresijske banke* mogle podijeliti dionice *Jadranske banke*. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra B i C od br. 7-305, sv. II, Zapisnik izvanredne glavne skupštine *Hrvatske vjeresijske banke* od 21. svibnja 1911. godine.

⁸⁸⁰ *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 30, 1912., 5-6.

⁸⁸¹ I. PERIĆ, O nastanku, ustrojstvu i djelovanju novčarskih zavoda u Dubrovniku u zadnjim decenijama pod austrijskom vlašću, 283.

⁸⁸² HR-DADU, fond 324, OSD, Registro per firme sociali, Volume III, str. 14.

⁸⁸³ M. BENIĆ PENAVA, Bankarsko poslovanje u dubrovačkom i bokokotorskom kotaru između dva svjetska rata, 619-620.

⁸⁸⁴ Općenito je na hrvatskim prostorima bio najprisutniji kapital praških banaka *Živnostěnska banka pro Čechy a Moravu i Ustředni banka češských spořitelien*. Više u: Igor KARAMAN, *Hrvatska na pragu modernizacije (1750-1918.)*, Naklada Ljevak, Zagreb, 2000.

Jadranska banka nastavila je poslovati i nakon Prvog svjetskog rata te je uspostavom nove države sjedište banke premješteno u Beograd.⁸⁸⁵ Tijekom novog razdoblja poslovanja Banke Melko Čingrija i dalje je bio jedan od članova uprave.⁸⁸⁶ Poslovanje *Jadranske banke* u Dubrovniku bilo je otežano zbog pomanjkanja gotovog novca ali i zbog neadekvatnog poslovnog prostora. Tako je u srpnju 1923. godine zbog pomanjkanja gotovog novca poslovanje dubrovačke podružnice smanjeno na minimum. U studenome 1923. godine odlučeno je da se dubrovačka podružnica osamostali i počne djelovati pod nazivom *Uzajamna banka d.d.*⁸⁸⁷ Osnovna glavnica novoutemeljene banke iznosila je 1.000.000 dinara, podijeljenih na 1.000 dionica nominalne vrijednosti od 1.000 dinara svaka. Najveći dioničar bila je *Jadranska banka* s vlasničkim udjelom od 48% (480 dionica). Prva redovita glavna skupština *Uzajamne banke* je održana u Dubrovniku 22. ožujka 1924. godine. Na skupštini je između ostalog donesena odluka o promjeni imena *Banke* u *Dubrovačka veresijska banka* (eng. *Credit Bank of Ragusa*, tal. *Banco di Credito Ragusa*). Navedena odluka bila je motivirana time što se cijela dionička glavnica nalazila u posjedu Dubrovčana.⁸⁸⁸

Time je okončano kratkotrajno samostalno poslovanje pod nazivom *Uzajamna banka d.d.* te je *Banka* 24. ožujka 1924. godine upisana u sudski registar pod nazivom *Dubrovačka veresijska banka*. Kao predmet poslovanja navedeno je sljedeće: „Svi poslovi, koji spadaju u opseg štedioničkog, bankovnog, mjenjačnog, bursovnog, financijskog, trgovačkog, industrijskog i transportnog poslovanja“. Osnovna glavnica *Dubrovačke veresijske banka* iznosila je 2.000.000 dinara podijeljenih na 2.000 dionica nominalne vrijednosti od po 1.000 dinara svaka.⁸⁸⁹ Početkom poslovanja bilo je uplaćeno 1.000 dionica⁸⁹⁰ dok je ostatak dionica uplaćen do kraja 1924. godine. Nakon osamostaljenja od *Jadranske banke* dolazi do promjena

⁸⁸⁵ Početkom poslovanja u novoj državi, *Jadranska banka* bila je jedna od najvećih novčarskih institucija koje su poslovale na području Dalmacije. Tako je prema ukupnoj visini uloga (309.680.966,95 dinara) *Jadranska banka* bila odmah iza *Prve hrvatske štedionice* (546.859.378,45 dinara). Ujedno je 1922. godine čista dobit *Jadranske banke* iznosila 7.855.454,19 dinara). *Dalmacija spomen-knjiga izdana o kongresu Udruženja jugoslavenskih inženjera i arhitekta god. 1923.*, 378.

⁸⁸⁶ Uprava *Jadranske banke* sastojala se od devet članova, a uz Melka Čingriju članovi uprave bili su: Franjo Duboković iz Sušaka, Ivan Knez iz Ljubljane, T. G. Stipanović iz Sušaka, Josip Ažman iz Ljubljane, Ante Bogdanović iz Šibenika, Albert Bonetić iz Sušaka, Ciro Kamenarović iz Ljubljane i Frank Sakser iz New Yorka. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra B i C od br. 72-305, sv II, Podpis firme (popis članova uprave *Jadranske banke*) od 23. studenoga 1921. godine.

⁸⁸⁷ *Uzajamna banka d.d.* je upisana u dubrovački trgovački registar 5. siječnja 1924. godine. HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – formular B svezak I 1909-1935, 27.

⁸⁸⁸ HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703-1099, 1929-1942, Zapisnik prve redovite glavne skupštine *Uzajamne banke d.d.* u Dubrovniku od 22. ožujka 1924. godine.

⁸⁸⁹ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – formular B svezak I 1909-1935, 27.

⁸⁹⁰ Što je u osnovi bila glavnica *Uzajamne banke d.d.* u Dubrovniku.

u upravi te Melko Čingrija prestaje biti jedan od čelnih ljudi *Banke* a rukovođenje preuzima Tomo Kostopeč.⁸⁹¹

Poslovanje *Banke* pod novim imenom *Dubrovačka veresijska banka* započelo je 1. lipnja 1924. godine otvaranjem poslovnice (u vlastitoj zgradi) kod crkve svetog Vlaha u staroj gradskoj jezgri što je popraćeno i u lokalnom tisku.⁸⁹²

U skladu s predmetom poslovanja *Dubrovačka veresijska banka* imala je poseban (robni) odjel (tzv. Robni odio) koji se između ostalog bavio i trgovinom. Tako se *Dubrovačka veresijska banka* tijekom međuratnog razdoblja bavila i kupoprodajom (na veliko) maslinovog ulja te veleprodajom dalmatinskih proizvoda.⁸⁹³ Robni odjel *Banke* se stoga u tisku oglašavao da se bavi veleprodajom žita, brašna, kolonijalne robe, kože, galice, sumpora te ujedno kupuje i plaća buhač, pelin, ljekovita bilja, lovorov list itd. po povoljnim cijenama.⁸⁹⁴

Predsjednik uprave tijekom međuratnog razdoblja bio je Tomo Kostopeč, a najveći dioničar bila je *Hrvatska pučka štedionica* sa 70% vlasništva (1.400 dionica). *Banka* je u godinama prije Velike gospodarske krize uspješno poslovala, te je čista dobit za poslovnu 1929. godinu iznosila 139.915,67 dinara. Na redovnoj godišnjoj skupštini održanoj 28. svibnja 1930. godine bilo je odlučeno da će se 120.000 dinara podijeliti dioničarima na ime dividendi što je za dioničare značilo dividendu od 6%, odnosno 60 dinara po dionici.⁸⁹⁵

Unatoč krizi *Dubrovačka veresijska banka* je i poslovnu 1932. godinu završila s dobiti koja je iznosila 94.019,58 dinara. Od spomenute dobiti, na ime dividendi dioničarima je isplaćeno 90.000 dinara odnosno 45 dinara po dionici (4,5% nominalne vrijednosti

⁸⁹¹ Prvi Upravni odbor *Dubrovačke veresijske banke* bio je sastavljen od sljedećih članova: Roko Joković, Branko Šenoa, Mate Jurković, Tomo Kostopeč, Pasko Kolić i Pero Perić. HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – formular B svezak I 1909-1935., 27.

Tijekom međuratnog razdoblja Tomo Kostopeč obnašao je dužnost predsjednika uprave a do početka Drugog svjetskog rata postao je i većinski vlasnik *Dubrovačke veresijske banke*. Iz *Dubrovačke veresijske banke* s vremenom su bili istisnuti svi manji dioničari te su jedini vlasnici postali Tomo Kostopeč, Pero Perić i Pasko Kolić.

⁸⁹² Prema pisanju tiska *Dubrovačka veresijska banka* imala je dobru perspektivu u poslovanju jer su se u upravi nalazili poznati dubrovački poduzetnici primjerice Pero Perić, Tomo Kostopeč i Pasko Kolić. *Dubrovački list*, Dubrovnik, br. 19, 1924., 3.

⁸⁹³ HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G. 1930 br. 1451/1920, dopis Trgovačko obrtničke komore Dubrovnik br. 1808/30 od 15. kolovoza 1930. godine.

⁸⁹⁴ *Narodna Svijest*, Dubrovnik, br. 14, 1928., 7.

⁸⁹⁵ Ostatak dobiti u iznosu od 15.000 dinara uplaćen je u rezervni fond, a 4.915,67 dinara preneseno je na novi račun za poslovnu 1930. godinu. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703-1099, 1929-1942, Zapisnik godišnje glavne skupštine *Dubrovačke veresijske banke* od 28. svibnja 1930. godine.

dionice).⁸⁹⁶ Unatoč pozitivnim rezultatima poslovanje *Banke* je tijekom Velike gospodarske krize bilo otežano. *Banka* je tako znatan dio sredstava izdvajala na pokrivanje otpisa (nekretnina, inventara i potraživanja) ili su sredstva polagana u rezervni fond. Tako je u poslovnoj godini 1934. ostvareno 96.481,89 dinara dobiti koja je u cijelosti prenesena na račun za iduću poslovnu godinu bez isplate dividende.⁸⁹⁷

Dubrovačka veresijska banka uspješno je prebrodila krizu te je u poslovnoj 1937. godini ostvarena čista dobit u iznosu od 614.751,18 dinara. Međutim, od spomenute dobiti dioničarima je na ime dividendi isplaćeno svega 100.000 dinara odnosno 50 dinara po dionici (5% nominalne vrijednosti dionice). Da bi se *Banka* što uspješnije oduprla eventualnim budućim krizama odlučeno je da će se od čiste dobiti 10% (61.476 dinara) uplatiti u rezervni fond, 350.000 dinara u tzv. poreznu pričuvu, a 100.000 dinara uplatit će se u pričuvu za eventualne gubitke koje bi banka mogla imati uslijed nenaplativih potraživanja (loših kredita).⁸⁹⁸

Do početka Drugog svjetskog rata *Dubrovačka veresijska banka* je u potpunosti prešla u vlasništvo Toma Kostopeča, Paska Kolića i Pera Perića koji su tijekom međuratnog razdoblja bili članovi uprave *Banke*. Početak Drugog svjetskog rata otežao je poslovanje te je poslovnu 1940. godinu *Banka* završila sa svega 6.098,15 dinara čiste dobiti koja je prenesena na račun za poslovnu 1941. godinu.⁸⁹⁹ *Banka* je unatoč ratnim uvjetima nastavila poslovati sve do kraja Drugog svjetskog rata.⁹⁰⁰ Nakon uspostave socijalističke Jugoslavije *Dubrovačka veresijska banka* je nacionalizirana te je 27. studenoga 1946. godine vlasništvo nad *Bankom* preneseno na Državni erar F.N.R.J.⁹⁰¹

⁸⁹⁶ Ostatak dobiti u iznosu od 4.019,58 dinara prenesen je na novi račun za poslovnu 1933. godinu. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703-1099, 1929-1942, Zapisnik godišnje glavne skupštine Dubrovačke veresijske banke od 24. svibnja 1933. godine.

⁸⁹⁷ HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703-1099, 1929-1942, Zapisnik godišnje glavne skupštine Dubrovačke veresijske banke od 15. lipnja 1935. godine.

⁸⁹⁸ Ostatak dobiti u iznosu od 18.625,51 dinar prenesen je na novi račun za poslovnu 1938. godinu. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703-1099, 1929-1942, Zapisnik godišnje glavne skupštine Dubrovačke veresijske banke od 28. srpnja 1938. godine

⁸⁹⁹ Tomo Kostopeč posjedovao je 500 dionica *Dubrovačke veresijske banke* (25% ukupnog vlasništva), a ujedno zastupao je i svog sina Cvijeta koji je posjedovao 800 dionica (40% ukupnog vlasništva), Pasko Kolić je posjedovao 200 dionica (10% ukupnog vlasništva), dok je Pero Perić posjedovao 500 dionica (25% ukupnog vlasništva). HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703-1099, 1929-1942, Zapisnik godišnje glavne skupštine Dubrovačke veresijske banke od 5. lipnja 1941. godine.

⁹⁰⁰ Prva poslovna godina *Dubrovačke veresijske banke* u Nezavisnoj Državi Hrvatskoj također nije bila naročito uspješna jer je *Banka* u poslovnoj 1941. godini ostvarila svega 9.490,93 kune čiste dobiti. Ujedno su zbog smrti Paska Kolića (dioničara i člana uprave) njegov udio i članstvo u upravi preneseni na njegovog sina Pera Kolića. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703-1099, 1929-1942, Zapisnik godišnje glavne skupštine Dubrovačke veresijske banke od 26. svibnja 1942. godine.

⁹⁰¹ HR-DADU, fond 324, OSD, Registar B II, 35.

Iako tijekom međuratnog razdoblja *Dubrovačka veresijska banka* nije bila izravnim čimbenikom pomorskog poslovanja u Dubrovniku (kao, primjerice, *Dubrovačka trgovačka banka*), *Dubrovačka veresijska banka* ipak se može smatrati dijelom dubrovačkog pomorstva. Naime, vodeći ljudi, koji su s vremenom postali i vlasnici *Banke* (Tomo Kostopeč, Pero Perić i Pasko Kolić), tijekom međuratnog razdoblja bili su eminentni dubrovački gospodarstvenici i kao takvi bili su uključeni u poslovanje dubrovačkih pomorskih poduzeća. Njihova uključenost se očitovala vlasničkim udjelima u pomorskim poduzećima i djelovanjem u članstvu upravnih i/ili nadzornih odbora pomorskih poduzeća. Ujedno je *Dubrovačka veresijska banka* financirala i poslovanje *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* koje je imalo svoj parobrodarski odjel što je poslovao kao pomorsko poduzeće.⁹⁰²

6.1.3. Pomorska Banka

Za razliku od prethodne dvije banke (*Dubrovačke trgovačke banke* i *Dubrovačke veresijske banke*), dubrovačka *Pomorska banka* osim po svom nazivu nije bila povezana s pomorstvom pa tako u usporedbi s navedenim bankama može poslužiti kao svojevrsan „case study“ lošeg poslovanja i pogrešne poslovne politike. Naime, *Pomorska banka* propustila je priliku snažnije se povezati s dubrovačkim pomorstvom koje je bilo jedan od temelja dubrovačkog gospodarstva i na taj način ostala bez potrebnog kapitala koji je bio neophodan za uspješno poslovanje brisati.

Zamisao o osnivanju *Pomorske banke* kao poslovne banke koja bi financirala razvitak pomorstva u Dubrovniku javila se godine 1919. Određeno je da sjedište banke bude u Gružu, jer se većina putničkog i teretnog prometa Dubrovnika odvijala preko gruške luke, te je tamo bilo koncentrirano pomorsko poslovanje. *Banka* je isprva bila zamišljena kao društvo s ograničenim jamstvom, međutim, uskoro se javila potreba za preustrojem u dioničko društvo te za povećanjem glavnice što se trebalo i ostvariti izdavanjem nove serije dionica.⁹⁰³

Pomorska Banka društvo s ograničenim jamčenjem sa sjedištem u Gružu upisana je u sudski registar 10. svibnja 1919. godine. Osnivačka glavnica (uplaćena u cijelosti) iznosila je

⁹⁰² Poslovanje *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* kao pomorskog poduzeća opisano je u potpoglavlju 5.6. Prvo dalmatinsko trgovačko društvo – parobrodarski odjel.

⁹⁰³ Ivo PERIĆ, *Pomorska banka u Dubrovniku Razlozi osnutka, tokovi poslovanja i uzroci likvidacije*, *Anali Zavoda za povijesne znanosti istraživačkog centra Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 28, Dubrovnik, 1990., 227-238, 228.

500.000 kruna.⁹⁰⁴ *Pomorska banka d.s.o.j.* osnovana je temeljem društvenog ugovora potpisanog 6. svibnja 1919. godine. Društveni ugovor kao temeljni pravni akt za društva s ograničenom odgovornošću potpisalo je 35 osoba odnosno osnivača društva. Osnivači društva uplatili su osnivačku glavnica u iznosu od 500.000 kruna te su sukladno svojim uplatama posjedovali različite udjele u *Banci*. Najveći udio u iznosu od 168.000 kruna (336 udjela od 500 kruna, odnosno 33,6% ukupnog vlasništva) posjedovao je Niko Bjelovučić. Prvi Upravni odbor *Banke* sačinjavali su: Niko Bjelovučić, Mihajlo Popara, Pavo Matijević, Vicko Miloš, Petar Berdović, Antun Pitarević i don Niko Zlovečera. Članovi Nadzornog odbora bili su: Vaso Birimiša, Baldo Bibica i Niko Murati.⁹⁰⁵ Ubrzo je uslijedio i javni poziv za upis dionica da bi se glavnica povećala na 2.500.000 kruna.⁹⁰⁶

Pomorska banka ubrzo se iz društva s ograničenim jamstvom transformirala u dioničko društvo.⁹⁰⁷ Osnivačka skupština *Pomorske Banke* kao dioničkog društva održana je 20. siječnja 1920. godine u hotelu *Petka* u Gružu. Na osnivačkoj skupštini izabrani su Upravni i Nadzorni odbor a donesena je i odluka o povećanju glavnice na 5.000.000 kruna.⁹⁰⁸ Transformacijom u dioničko društvo, *Banka* je 18. ožujka 1920. godine u sudski registar upisana kao *Pomorska banka d.d.*⁹⁰⁹

Relativno kratko poslovno razdoblje od 15. svibnja do 31. prosinca 1919. godine *Pomorska banka* zaključila je s dobiti od 74.428,51 krunu, što je bio vrlo dobar poslovni rezultat. Vlasnicima udjela je iz dobiti podijeljeno 40.000 kruna odnosno 40 kruna po svakom udjelu od 500 kruna što je značilo prinos od 8% nominalne vrijednosti udjela.⁹¹⁰

⁹⁰⁴ Kao predmet poslovanja upisano je „Svi bankarsko mjenjački, kreditni, trgovački i brodarski poslovi izuzimljuc: a) špekulacije na burzi b) poslove zakonom zabranjene /§ 1. st. 2. zakona 6. ožujka 1906. broj 58 L.D.Z./ c) poslove za koje je potrebna naročita koncesija“. HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – formular C, svezak I 1907-1939, 11.

⁹⁰⁵ Od 35 osnivača *Pomorske banke* bilo je 16 posjednika, osam trgovaca, tri odvjetnika, tri pomorska kapetana, dva svećenika, dva liječnika i jedan činovnik. Najveće udjele uz Nika Bjelovučića imali su Mihovil (Mihajlo) Popara (224 udjela u vrijednosti 112.000 kruna) i Mihovil Duvnjak (113 udjela u iznosu od 56.500 kruna). Navedeni dioničari su u svome vlasništvu imali 673 udjela ukupne vrijednosti od 336.500 kruna, odnosno 67,3% ukupnog vlasništva *Banke*. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra B i C od br. 72-305, sv. II., Društvena pogodba Pomorske banke d.s.o.j., prijepis, od 6. svibnja 1919. godine. Zap.Br.5206.

⁹⁰⁶ Poziv je bio objavljen u tadašnjem dubrovačkom tisku gdje su detaljno opisani uvjeti kupnje (upisa) dionica, te su ujedno navedene novčarske institucije u kojima se može izvršiti upis. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.11, 1919., 4.

⁹⁰⁷ Odluka je donesena na izvanrednoj glavnoj skupštini održanoj 5. kolovoza 1919. godine kada je ujedno i odlučeno povećanje glavnice na 2.500.000 kruna. SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 1294, Izvještaj upravnog odbora od 31. prosinca 1919. godine.

⁹⁰⁸ SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 1294, Zapisnik konstituirajuće glavne skupštine Pomorske banke dioničkog društva od 20. siječnja 1920. godine Zap. Br. 5573.

⁹⁰⁹ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – formular B, svezak I 1909-1935, 11.

⁹¹⁰ SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 1294, Izvještaj upravnog odbora od 31. prosinca 1919. godine.

Tijekom 1920. godine *Pomorska banka d. d.* izdala je dvije serije dionica kojima je glavnica s 2.500.000 kruna povećana na 6.000.000 kruna (podijeljenih na 12.000 dionica nominalne vrijednosti od 500 kruna). Poslovanje je, međutim, bilo otežano zbog nepovoljne situacije u pomorstvu stoga su izostale planirane investicije *Banke* u kupnju brodova. Poslovanje robnog odjela *Banke* onemogućeno je uslijed nedostatka adekvatnih uredskih prostora i skladišta u luci Gruž. Unatoč nepovoljnoj situaciji, čista dobit *Pomorske banke* za poslovnu 1920. godinu iznosila je 478.820,67 kruna. od čega je 10% (47.882,06 kruna) preneseno u rezervni fond a još 10% (47.882,06 kruna) podijeljeno je upravnom odboru kao nagrada. Dioničarima je na ime dividende isplaćeno 360.000 kruna odnosno 6% nominalne vrijednosti dionice (30 kruna po dionici).⁹¹¹

Poslovni rezultati objavljeni su na prvoj redovnoj skupštini *Pomorske banke* održanoj 23. svibnja 1921. godine. Međutim, unatoč dobrim poslovnim rezultatima na skupštini je već bilo govora o potrebi za fuzijom ili povezivanjem s nekom od većih domaćih novčarskih institucija.⁹¹² Jedna od novčarskih institucija u tadašnjoj državi s kojom se *Pomorska banka* mogla eventualno povezati bila je *Banka za pomorstvo* osnovana 1920. godine. Spomenuta banka imala je sjedište u Bakru (kasnije u Sušaku). Međutim, unatoč početnim poslovnim uspjesima *Banka za pomorstvo*, kao i *Pomorska banka*, likvidirana je uslijed lošeg poslovanja.⁹¹³

Nakon početnih poslovnih uspjeha *Pomorska banka* s vremenom zapada u poteškoće.⁹¹⁴ Naime, dioničari *Banke* bili su većinom trgovci, obrtnici i posjednici, ali među

⁹¹¹ Godine 1920. predsjednik uprave *Pomorske banke d.d.* bio je Vaso Birimiša, potpredsjednik Vicko Miloš (inspektor *Dubrovačke parobrodске plovidbe*), a ravnatelj *Banke* bio je Mihail (Mihajlo) Popara. Članovi Upravnog odbora bili su: Mehmed Spaho (tadašnji ministar trgovine i industrije), Ivo Antičević, Vicko Baburica, Petar Berdović, Vilim Doršner, don Niko Zlovečera i Mato Karaman. Članovi Nadzornog odbora bili su: Baldo Bibica, Marino Curinaldi, Juraj Tomičić, Ivo Gattin i Antun de Cerineo. *Pomorska banka dioničko društvo u Gružu, Poslovni izvještaj i zaključni računi za poslovnu godinu od 1. januara 1920. do 31. decembra 1920.*, Dubrovnik, 1921., b.o.s.

Isplata dividendi obavljala se svakog radnog dana od 8 do 12 sati i od 16 do 18 sati na blagajni *Banke*. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 23, 1921., 4.

⁹¹² Iz popisa prisutnih dioničara na spomenutoj skupštini vidljivo je i znatno povećanje vlasničkog udjela jednog od osnivača Mihajla Popare koji je posjedovao 3.310 dionica (u usporedbi s 224 dionice koliko je imao prilikom osnivanja *Banke*), te Antuna Pitarevića koji je posjedovao 1.314 dionica (8 prilikom osnivanja). Nasuprot njima Niko Bjelovučić je kao osnivač *Banke* s najvećim udjelom u ukupnom vlasništvu svoj udjel smanjio sa 336 na svega 40 dionica. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra B i C od br. 72-305, sv. II. Zapisnik redovite glavne skupštine Pomorske banke d.d. od 23. svibnja 1921. godine. Z..Br.4215.

⁹¹³ Više o poslovanju *Banke za pomorstvo* u: Ivo ŠIŠEVIĆ, Pomorski novčani zavodi u svijetu i kod nas, *Naše more*, 6, Dubrovnik, 1980., 260-262.

⁹¹⁴ Lošem poslovanju *Pomorske banke* doprinosile su i pogrešne poslovne odluke poput one iz 1922. godine kojom je *Banka* Stevanu Rajkoviću trgovcu iz Cetinja otvorila tekući račun i odobrila kredit u iznosu od 1.000.000 dinara namijenjen nabavi uvozne robe. Trajanje kredita bilo je jednu godinu, a Stevan Rajković je kao osiguranje kredita položio bjanko mjenicu. Prema ugovoru o kreditu Stevan Rajković trebao je uplaćivati svoje

njima nije bilo poduzetnika iz pomorskog sektora poput Federika Glavića, Boža Banca i drugih. Budući da je u poslovanju banke izostala uloga pomorskog kapitala, time su ujedno izostale i investicije u pomorski sektor koje su mogle donijeti određenu dobit. Naposljetku, na dubrovačkom području vladala je i oštra konkurencija u bankarskom poslovanju jer su u Dubrovniku, osim (lokalne) *Dubrovačke trgovačke banke*, postojale i poslovnice banaka koje su poslovale na državnoj razini: *Srpska banka*, *Jadranska banka*, *Prva hrvatska štedionica* itd. Temeljem odluke glavne skupštine od 26. lipnja 1924. godine glavnica je povećana sa 6.000.000 kruna na 2.000.000 dinara podijeljenih na 16.000 dionica nominalne vrijednosti od 125 dinara.⁹¹⁵

Pomorska banka je 1924. godine započela suradnju s talijanskom bankom *Banca Dalmata di sconto* iz Zadra, te preko nje prodaje znatan broj dionica talijanskim državljanima iz Zadra, Trsta i Barija.⁹¹⁶ Krajem 1924. godine talijanska banka *Banco di Puglia* kupuje većinu dionica *Pomorske banke*, te je na glavnoj godišnjoj skupštini izabrana nova uprava u kojoj je dominirao talijanski utjecaj.⁹¹⁷ Međutim, prilikom pregovora s talijanskom stranom, došlo je do poteškoća te su novoizabrani članovi uprave podnijeli ostavke.⁹¹⁸ Godine 1926. dionička glavnica *Pomorske banke* povećava se na 2.500.000 dinara podijeljenih na 20.000 dionica nominalne vrijednosti od po 125 dinara svaka.⁹¹⁹ Promjene u vlasničkoj strukturi nisu donijele željene rezultate pa je tijekom nekoliko sljedećih poslovnih godina *Pomorska banka* ostvarila razmjerno malu dobit.⁹²⁰ S obzirom na to da je većinsko vlasništvo *Banke* bilo u

dnevne pologe preko *Crnogorske banke Cetinje* na svoj tekući račun u *Pomorskoj banci*. Ujedno je sav ostali platni promet trebao obavljati preko *Pomorske banke*, što je uključivalo i obvezu otplate kredita. Međutim, Stevan Rajković nije izvršavao ugovorne obveze, te je *Banka* otkazala ugovor. Nakon otkaza ugovora *Banka* je neuspješno pokušavala naplatiti preostala potraživanja u iznosu od 795.940 dinara. SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 1294, dokumentacija vezana za kredit *Pomorske banke* d.d. izdan Stevanu Rajkoviću.

⁹¹⁵ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – formular B, svezak I 1909-1935, 31.

⁹¹⁶ Ulazak stranog kapitala u *Pomorsku banku* i prodaja dionica talijanskim državljanima praćeni su postavljanjem stranaca u Upravni i Nadzorni odbor *Banke* nisu donijeli željeni poslovni napredak već su naprotiv izazvali nezadovoljstvo u dubrovačkim poslovnim krugovima. Tako je dobit *Banke* za 1925. godinu iznosila zanemarivih 202,87 dinara. I. PERIĆ, *Pomorska banka u dubrovniku* Razlozi osnutka, tokovi poslovanja i uzroci likvidacije, 233-235.

⁹¹⁷ U upravu su tako izabrana tri talijanska državljana iz Barija i dubrovački trgovac (Talijan) Nino Detoni. Tisak je prodaju banke stranom vlasniku prokomentirao kao uspjeh *Banke* da „...zainteresuje strani kapital za svoje poslovanje“. Ujedno se predviđalo i sljedeće: „*Pomorska Banka* će sad znatno proširiti svoje poslovanje, te znatan kapital dati na raspolaganje našoj privredi i trgovini.“ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 40, 1924., 4. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 41, 1924., 4.

⁹¹⁸ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 43, 1924., 7. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 44, 1924., 7.

⁹¹⁹ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – formular B, svezak I 1909-1935, 36.

⁹²⁰ Čista dobit *Pomorske banke* za 1926. godinu iznosila je 20.814,05 dinara, 1927. godine iznosila je 3.153,65 dinara, 1928. godine 26.197,99 dinara, a 1929. godine 19.896,65 dinara. Prema: I. PERIĆ, *Pomorska banka u dubrovniku* Razlozi osnutka, tokovi poslovanja i uzroci likvidacije, 236.

stranim rukama tako je i poslovna politika banke bila vođena u skladu sa stranim interesima, što je izazivalo nezadovoljstvo u dubrovačkim poslovnim krugovima.

Velika gospodarska kriza naposljetku je dovela do prestanka poslovanja *Pomorske banke*. Na redovnoj glavnoj skupštini održanoj 28. svibnja 1932. godine objavljeni su rezultati poslovanja za poslovnu 1931. godinu. *Pomorska banka* je u navedenoj poslovnoj godini zabilježila gubitak u iznosu od 146.599,93 dinara. U izvještaju upravnog odbora naglašeno je da je glavni uzrok lošeg poslovanja *Banke* globalna gospodarska kriza. Budući da se kraj krizi nije nazirao, upravni odbor je na skupštini iznio prijedlog da se *Banka* likvidira da bi se izbjegli još veći gubici. Prijedlog o likvidaciji je na skupštini bio jednoglasno prihvaćen te su poduzete potrebne radnje za likvidaciju *Banke*. Jedna od tih radnji bio je i izbor likvidatora te su za likvidatore izabrani Zvonko Stojković i Giuliano Cazafura. U vlasničkoj strukturi banke tada je dominirala je *Dalmatinska eskontna banka* iz Šibenika sa 7.644 dionice (97,6% glasova prisutnih na spomenutoj skupštini).⁹²¹

Sukladno odluci o likvidaciji *Banka* mijenja naziv u *Pomorska banka d.d. u likvidaciji*.⁹²² S vremenom, u sklopu postupka likvidacije, *Banka* je započela i rasprodaju imovine. Tako je između ostalog oglasena prodaja sefova za novac te preostalog uredskog inventara.⁹²³

Likvidacija *Pomorske banke* formalno je završena 1937. godine brisanjem iz sudskog registra čime je banka i službeno prestala postojati.⁹²⁴ Općenito gledajući, iako je postojanje *Pomorske banke* okončano 1937. godine, banka je stvarno poslovala tijekom razdoblja od 1919. do 1932. godine dok je razdoblje od 1932. do 1937. godine bilo samo čekanje na formalnu likvidaciju. Razlog poslovnog neuspjeha *Pomorske banke* je taj što nije ostvarena prvobitna zamisao njezinih osnivača a to je bolja povezanost s pomorskim kapitalom te značajnije investicije u pomorske djelatnosti. Pri tome su ključnu ulogu igrala krizna razdoblja u gospodarstvu (Velika gospodarska kriza) kao i snažna konkurencija ostalih

Navedeni poslovni rezultati *Pomorske banke* bili su loši usporedimo li ih s rezultatima izravnih konkurenata. Kako je već spomenuto, čista dobit *Dubrovačke veresijske banke* za poslovnu 1929. godinu iznosila je 139.915,67 dinara, a čista dobit *Dubrovačke trgovačke banke* za poslovnu 1929. godinu iznosila je 642.995 dinara.

⁹²¹HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703-1099, 1929-1942, Zapisnik redovne glavne skupštine dioničara Pomorske banke d.d.od 28. svibnja 1937. godine Zap. Br. 130/32.

⁹²² HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – formular B, svezak I 1909-1935, 42.

⁹²³ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 37, 1932., 4.

⁹²⁴ M. BENIĆ PENAVALA, Bankarsko poslovanje u dubrovačkom i bokokotorskom kotaru između dva svjetska rata, 623.

dubrovačkih novčarskih institucija (*Dubrovačka trgovačka banka* i *Dubrovačka veresijska banka*) koje su se za razliku od *Pomorske banke* uspješno povezale s pomorskim kapitalom.

6.2. Hotelijerstvo

Razvoj dubrovačkog hotelijerstva kao temelja turizma na dubrovačkom području započeo je još u 19. stoljeću i djelomično je vezan za pomorske djelatnosti. Naime, krajem 19. stoljeća u Dubrovniku je izgrađen hotel *Imperial* kao prvi moderni dubrovački hotel. Hotel *Imperial* izgrađen je kapitalom *Austrijskog Lloyd*a kao vodećeg pomorskog poduzeća Austro-Ugarske Monarhije.⁹²⁵ Gradnja hotela službeno je završena 1897. godine kada je 29. siječnja upriličeno svečano otvaranje koje je popraćeno u tadašnjem dubrovačkom tisku.⁹²⁶ Iste godine *Austrijski Lloyd* je za potrebe hotela *Imperial* nabavio i manji parobrod *Ida*. Parobrod je bio namijenjen izletima gostiju hotela, ostalih turista te građana Dubrovnika.⁹²⁷

Tijekom međuratnog razdoblja nastavljena su ulaganja pomorskog kapitala u dubrovačko hotelijerstvo pri čemu su glavnu ulogu imala dubrovačka pomorska poduzeća *Dubrovačka parobrodsko plovidba* i *Jugoslavenski Lloyd* odnosno članovi obitelji Glavić⁹²⁸ i Božo Banac kao predstavnici spomenutih poduzeća. Ulaganja u turizam, posebice hotelijerstvo bila su jedna od komponenti strategije diverzifikacije poslovanja kojom su pomorska poduzeća dobit stečenu u brodarstvu usmjeravala na investicije u drugim prosperitetnim djelatnostima, smanjujući pri tom rizike poslovanja.

Radi uspješnijeg širenja poslovanja *Dubrovačke parobrodsko plovidbe* na područje hotelijerstva 1928. godine osnovano je poduzeće *Dubrovačka rivijera, građevno i hotelsko*

⁹²⁵ Inicijativu za izgradnju hotela je 1893. godine pokrenuo tadašnji predsjednik *Austrijskog Lloyd*a barun Viktor Kalchberg. Hotel *Imperial* izgrađen je prema nacrtu bečkog arhitekta Ludwiga Tischlera, a kao izvođači radova angažirana su zagrebačka građevinska poduzeća. Predračunska vrijednost građevinskih radova iznosila je 250.000 fiorina. Tijekom prve godine poslovanja hotel je ostvario 4.594 noćenja. Više o izgradnji i počecima poslovanja hotela *Imperial* u: Mato BUDMAN, Grand hotel „Imperial“ - početak sustavnog razvijanja turizma u Dubrovniku, *Pomorski zbornik*, 16, Rijeka, 1978., 515-525.

⁹²⁶ Uzvanici su pristigli u Dubrovnik parobrodom *Wurmbrand* u vlasništvu *Austrijskog Lloyd*a. Svečanosti su nazočili i predstavnici dubrovačke općine. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 6, 1897., 3.

⁹²⁷ Parobrod *Ida* od 7 BRT, duljine 12,64 m i širine 2,5 m izgrađen je 1888. godine u Trstu. Brod je imao tri člana posade a mogao je ukrcati tridesetak putnika. Nikola ŠUBIĆ, 100 godina hotela „Imperial“ u Dubrovniku, *Ekonomska misao i praksa*, 1, Dubrovnik, 1997., 223-244, 231.

⁹²⁸ Glavnu ulogu u hotelijerskom poslovanju obitelji Glavić imao je Tomo Glavić, nećak i nasljednik Federika Glavića. Više o hotelijerskom poslovanju obitelji Glavić u: Daniel DUJMIĆ, Marija BENIĆ PENAVALA, Poslovanje obitelji Glavić tijekom prve polovice 20. stoljeća, u: *Dijasporski i nacionalno manjinski identiteti: migracije, kulture, granice, države*, ur. Marina Perić Kaselj i Filip Škiljan, Institut za migracije i narodnosti, Zagreb, 2018., 15-38.

društvo s.o.j. s glavnicom od 15.000.000 dinara. Sjedište *Poduzeća* bilo je u Dubrovniku a članovi uprave (tzv. poslovođe) bili su Tomo Glavić, Melko Čingrija i William (Wilhelm) D. Zimdin (Vasilije Davidović Zimdin).⁹²⁹

Poduzeće Dubrovačka rivijera je 24. kolovoza 1929. godine kupilo hotel *Odak*⁹³⁰ za iznos od 5.400.000 dinara.⁹³¹ Nakon kupnje, hotel je preuređen radi povećanja smještajnih kapaciteta te je 31. ožujka 1930. godine započeo s radom pod novim imenom *Hotel Excelsior*.⁹³² Godine 1929. obitelj Glavić kupila je vilu *Argentina*, čiji vlasnik postaje Tomo Glavić. Vila tijekom međuratnog razdoblja posluje kao hotelski objekt pod imenom *Villa Argentina* a do Drugog svjetskog rata nekoliko je puta preuređivana.

Dana 7. rujna 1929. godine iz *poduzeća Dubrovačka Rivijera* istupio je jedan od osnivača i članova uprave Melko Čingrija, a na njegovo mjesto dolazi Stefi Račić.⁹³³ Stefi Račić je, kao i njegov prethodnik, bio član uprave *Dubrovačke parobrodske plovidbe* te je njegovim dolaskom u *Dubrovačku Rivijeru* i dalje zadržan utjecaj pomorskog kapitala u *Poduzeću*. Naime, nakon dolaska Stefija Račića, interesi *Dubrovačke parobrodske plovidbe* bili su zastupljeni s 50% vlasništva jer su Stefi Račić i Tomo Glavić s ulozima od po 3.750.000 dinara posjedovali po 25% vlasničkog udjela svaki.⁹³⁴ Interes *Dubrovačke plovidbe* za poslovanjem u hotelijerstvu nije bio samo financijski već je u svrhu razvoja ljudskih potencijala dio hotelskog osoblja prolazio obuku ploveći na putničkim brodovima *Dubrovačke parobrodske plovidbe*, a također je i dio bijelog osoblja s putničkih brodova upućivan na rad u hotele.

⁹²⁹ *Dubrovačka Rivijera, građevno i hotelsko društvo s.o.j.* upisana je u sudski registar 11. lipnja 1928. godine. Kao predmet poslovanja upisano je: „građenje zgrada za svoj i tuđi račun, posebno zidanje zgrada koje će služiti za promet stranaca kao kafane, hoteli itd.“ Prilikom osnivanja je od ukupne glavnice (15.000.000 dinara) bilo uplaćeno 5.000.000 dinara. HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – formular C, svezak I 1907-1939, 40.

⁹³⁰ Hotel *Odak* (vlasništvo Roberta Odaka) svečano je otvoren 10. srpnja 1913. godine uz nazočnost velikog broja građana kojih je prema procjeni tiska bilo čak 2.000. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 28, 1913., 3. Prvi svjetski rat onemogućio je razvoj turizma, međutim nakon rata hotel *Odak* nastavio je uspješno poslovati i postaje jedan od najpoznatijih dubrovačkih hotela. Nakon smrti Roberta Odaka 1927. godine upravljanje hotelom preuzela je njegova udovica Mina Odak. Nikola ŠUBIĆ, *Dubrovački turizam od 1857. do 2005. godine*, vlastita naklada, Dubrovnik, 2008., 148-149.

⁹³¹ Uz kupnju hotela *Odak, Dubrovačka rivijera* je u svojim poslovnim planovima imala i izgradnju tzv. kursalona na Pilama i hotela na mjestu Lazareta na Pločama. *Narodna Svijest*, Dubrovnik, br. 35, 1929., 2.

⁹³² *Narodna Svijest*, Dubrovnik, br. 13, 1930., 3.

⁹³³ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – formular C, svezak I 1907-1939, 40.

⁹³⁴ Ostalih 50 % vlasništva *Dubrovačke rivijere* nalazilo se u posjedu Williama Zimdina (Vasilija Davidovića Zimdina) čiji je ulog iznosio 7.500.000 dinara i kojega je zastupao njegov punomoćnik Vladimir Beljajev. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trg. registra B I i C II 1929-1942, Zapisnik izvanredne glavne skupštine *Dubrovačke rivijere* od 19. prosinca 1934. godine, zap. broj 353.

Prema popisu smještajnih kapaciteta Dubrovačkog kotara iz 1932. godine, poslovanje u hotelijerstvu *Dubrovačke parobrodske plovidbe*, odnosno obitelji Glavić, ogledalo se u posjedovanju dva hotelska objekta. Prvi je bio *Villa Argentina*, u vlasništvu Toma Glavića, kapaciteta 8 jednokrevetnih i 9 dvokrevetnih soba, te s jednim apartmanom s kupaonicom. Drugi hotel bio je *Excelsior* u vlasništvu *Dubrovačke rivijere* s kapacitetom od 30 jednokrevetnih i 17 dvokrevetnih soba.⁹³⁵

Povezanost obitelji Glavić, odnosno *Dubrovačke parobrodske plovidbe* i *Dubrovačke rivijere* potrajala je svega nekoliko godina. Naime, 19. prosinca 1934. godine održana je izvanredna skupština *Dubrovačke rivijere* na kojoj je odlučeno da će se *Poduzeće* likvidirati a dio imovine prodati poduzeću *Dalmatinska rivijera građevno i hotelsko društvo s.o.j.* iz Dubrovnika.⁹³⁶ Tako je hotel *Excelsior* koji je zajedno s inventarom procijenjen na iznos od 4.700.000 dinara prešao u vlasništvo *Dalmatinske rivijere*. Ostale nekretnine u vlasništvu *Poduzeća* (na Pilama i Dančama) u vrijednosti od 2.400.000 dinara su kod likvidacije podijeljene na jednake dijelove koji su ravnomjerno pripali Stefiju Račiću i Tomu Glaviću.⁹³⁷ Likvidacijom i podjelom imovine *Dubrovačke rivijere* okončan je utjecaj *Dubrovačke parobrodske plovidbe* na poslovanje hotela *Excelsior*. Likvidacija *Dubrovačke rivijere* je službeno proglašena 27. prosinca 1934. godine a za likvidatore su određeni Mato Baletin i Božo Maričić.⁹³⁸

Hotel *Excelsior* sljedećih je nekoliko godina nastavio poslovati u sklopu novog poduzeća *Dalmatinska rivijera* čiji je većinski vlasnik bio William Zimdin.⁹³⁹ Hotel su posjećivali uglavnom inozemni turisti te je uz hotele *Imperial* i *Lapad* bio na glasu kao jedan

⁹³⁵ Tada je na gradskom području Dubrovnika poslovalo 25 smještajnih objekata sa ukupno 650 soba i 7 apartmana, što je značilo da spomenuti hoteli sudjeluju s gotovo 9,85% soba, odnosno 14,3% apartmana od ukupnog broja na području Dubrovnika. SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 1059, Formulari za hotele i slične radnje. Br. 19567/T-24.

⁹³⁶ Vlasnici *Dalmatinske rivijere* bili su William Zimdin (Vasilije Davidović Zimdin) s vlasničkim udjelom od 94% vlasništva (4.700.000 dinara uloga) te Vladimir Beljajev i Simo Marić s vlasničkim udjelima od po 3% (150.000 dinara uloga svaki). HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trg. registra B I i C II 1929-1942, Popis družinara *Dalmatinske rivijere, građevnog i hotelskog društva s.o.j.* u Dubrovniku.

⁹³⁷ HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trg. registra B I i C II 1929-1942, Zapisnik izvanredne glavne skupštine *Dubrovačke rivijere* od 19. prosinca 1934. godine, zap. broj 353.

⁹³⁸ Božo Maričić ubrzo je preminuo te je na njegovo mjesto postavljen Josip Lovrić (kasniji član uprave *Dubrovačke parobrodske plovidbe*). HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trg. registra B I i C II 1929-1942, Zapisnik sjednice *Dubrovačke rivijere d.s.o.j. u likvidaciji* od 2 svibnja 1935. godine.

⁹³⁹ U svrhu proširenja poslovanja *Dalmatinska rivijera* početkom 1937. godine od Stefija Račića kupila je zemljište na Pločama između hotela *Excelsior* i vile obitelji Glavić. Cijena zemljišta bila je 3.200.000 dinara. HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 14, Izjava Stefi Račić od 21. siječnja 1937. godine zap. broj. 815.

O spomenutoj transakciji je pisao i lokalni tisak međutim prema izvještajima u tisku cijena zemljišta bila je svega 400.000 dinara. Zemljište je kupljeno u svrhu izgradnje novog hotela. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br 1, 1937., 3.

od najboljih dubrovačkih hotela i uvelike je pridonosio turističkoj prepoznatljivosti Dubrovnika. U svibnju 1938. godine vlasnik hotela *Excelsior* postaje dubrovačko pomorsko poduzeće *Jugoslavenski Lloyd* na čelu kojega se nalazio Božo Banac. Tim činom označen je povratak pomorskog kapitala u poslovanje ovog renomiranog dubrovačkog hotela.⁹⁴⁰ Hotel je uskoro preuređen te je bio spreman za turističku sezonu 1939. godine.⁹⁴¹ Međutim, investicija Boža Banca u hotel *Excelsior* pokazala se lošom poslovnom odlukom jer je zbog skorog početka Drugog svjetskog rata u Europi broj dolazaka stranih turista u Dubrovnik drastično opao.⁹⁴²

Investicije dubrovačkog pomorskog kapitala u hotelijerstvo nisu bile usmjerene isključivo na Dubrovnik. Tako je *Dubrovačka plovidba* početkom srpnja 1940. godine od tadašnjeg vlasnika Svetozara Milinova kupila hotel *Milinov* koji se nalazio u samom centru Zagreba u neposrednoj blizini Trga bana Josipa Jelačića.⁹⁴³ Kupovinu hotela *Milinov* pratio je i sudski spor s tadašnjim zakupnikom hotela Josipom Petanom. Naime, zakupnik je s prijašnjim vlasnikom imao sklopljen desetogodišnji ugovor o zakupu hotela do srpnja 1946. godine. Prema spomenutom ugovoru, Josip Petan i njegov poslovni partner Aleksandar Schalk imali su pravo prvokupa hotela. Sudski spor riješen je u korist *Dubrovačke plovidbe* te je nakon okončanja spora uslijedila obnova hotela koji je zatim otvoren pod novim imenom *Dubrovnik*.⁹⁴⁴

Zbog kupnje hotela *Dubrovnik* na sljedećoj glavnoj skupštini *Dubrovačke plovidbe* usvojena je i izmjena člana 2. pravilnika društva koji se odnosio na predmet poslovanja. Tako je član 2. nakon izmjene glasilo „Predmet je preduzeća vršenje prevoza putnika i robe, tjeranje

⁹⁴⁰ *Narodna Svijest*, Dubrovnik, br. 21, 1938., 3.

⁹⁴¹ *Narodna Svijest*, Dubrovnik, br. 21, 1939., 4.

⁹⁴² Radovi na preuređenju bili su vrlo opsežni, nadograđen je treći kat hotela, otvoren je restoran s terasom nad morem, a izgrađeno je i dizalo od hotela do hotelske plaže. Nakon preuređenja hotel je imao 120 soba. Međutim poslovanje hotela nakon preuređenja nije dugo trajalo jer je uskoro započeo Drugi svjetski rat. Nakon kapitulacije Kraljevine Jugoslavije u hotelu *Excelsior* nalazilo se zapovjedništvo talijanskih postrojbi raspoređenih na dubrovačkom području. Tijekom Drugog svjetskog rata hotelski djelatnici u skrivenim hotelskim prostorijama pohranjuju vrijedni inventar s prodanih brodova *Princesa Olga* i *Kraljica Marija*. Nakon kapitulacije Italije u hotelu *Excelsior* nalazilo se zapovjedništvo njemačkih postrojbi. Hotel je 1944. godine bio meta napada savezničkog ratnog zrakoplovstva te je u napadima pretrpio znatna oštećenja. N. ŠUBIĆ, *Dubrovački turizam od 1857. do 2005. godine*, 148-149.

⁹⁴³ U novinskom izvještaju spomenut je i sudski spor koji je uslijedio nakon kupnje hotela. *Narodna Svijest*, Dubrovnik, br. 29, 1940., 3.

⁹⁴⁴ A. CVJETKOVIĆ, *Dubrovački brodovlasnik Federiko Glavić*, 195.

pomorskog obrta i svih posala u vezi s time, podrazumijevajući u ove i hotelsko-ugostiteljsku radnju, kao posao u vezi sa putničko-turističkim prometom na moru.“⁹⁴⁵

Na spomenutoj glavnoj skupštini *Dubrovačke plovidbe*, koja je održana u ratnim uvjetima pojedini dioničari izrazili su negodovanje investicijom u hotel *Dubrovnik*. Naime, hotel je kupljen za iznos od 24.556.672,40 dinara, dok je inventar plaćen dodatnih 3.275.500 dinara. Istovremeno, iznos koji je trebao biti utrošen na preuređenje još uvijek je bio nepoznat. Nezadovoljni dioničari tako su izrazili sumnju u opravdanost investicije u hotel jer se Kraljevina Jugoslavija nalazila u ratu, a postavljeno je i pitanje je li je kupnja hotela bila unutar ovlasti uprave *Dubrovačke plovidbe*.⁹⁴⁶

Uprava *Dubrovačke plovidbe*, međutim, smatrala je uputnim investirati u nekretnine pravdajući spomenuta ulaganja nesigurnim ratnim prilikama koje ne pogoduju držanju znatnih količina novca neiskorištenima. Istodobno, zbog ratnih prilika investiranje u nabavu novih brodova nije bilo mudro jer su trgovački brodovi bili izloženi borbenim djelovanjima zaraćenih strana što je često imalo katastrofalne posljedice za posade, brodove i teret. Stoga su investicije u nekretnine, odnosno hotele prema mišljenju uprave predstavljale razumnu dugoročnu poslovnu strategiju. Uprava je planirala da će poslovanjem hotela *Dubrovnik* i pripadajućom kavanom izravno upravljati *Dubrovačka plovidba*, jer je ocijenjeno da će tada prihodi biti veći nego u slučaju kada bi se objekti dali u zakup. Vrijednost hotela je upisana u bilancu *Dubrovačke plovidbe* pod stavkom „nekretnine“ koja je uslijed toga porasla sa 691.508,50 dinara na 26.743.478,90 dinara.⁹⁴⁷ Kupnja hotela *Dubrovnik* općenito je bila najznačajnija investicija dubrovačkog pomorstva u hotelijerstvo, međutim zbog skorog početka Drugog svjetskog rata nije se pokazala ekonomski opravdanom.

⁹⁴⁵ Predmet poslovanja prije izmjene je glasio „Predmet je preduzeća vršenje prevoza putnika i robe, tjeranje pomorskog obrta i svih posala u vezi s time“. HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 20, Zapisnik redovne glavne skupštine *Dubrovačke plovidbe* od 10. travnja 1941. godine.

⁹⁴⁶ Skupinu dioničara koja je zahtijevala razjašnjenje situacije s investicijom u *Hotel Dubrovnik* predvodili su Tomo Kostopeč, Miloš Hajdić, Emanuel Lesić i Mato Gracić. Spomenuti dioničari su kontrolirali 70.352 dionica što im je davalo pravo na 14.063 glasova na skupštini, dok je na skupštini bilo prisutno 228.023 dionica odnosno 45.569 glasova. Budući da je navedena skupina kontrolirala svega 30,9% prisutnih glasova, njihovi zahtjevi i prijedlozi nisu uvaženi. Međutim, skupina je svojim aktivnostima neprestano opstruirala normalan tijek skupštine koja je između ostalog prekidana uslijed zračnog napada. HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 20, Zapisnik redovne glavne skupštine *Dubrovačke plovidbe* od 10. travnja 1941. godine.

Glavni uzrok nezadovoljstva bio je utrošak znatnih sredstava u kupnju hotela *Dubrovnik*, kao i u gradnju nove zgrade *Dubrovačke plovidbe* na Batali. Spomenuta sredstva su u slučaju njihova knjiženja u stavci prihodi, odnosno dobit mogla biti podijeljena kao dividenda. Na taj bi se način dioničarima na ime dividendi isplatio više nego dvostruko veći iznos od predviđenih 50 dinara po dionici (40% nominalne vrijednosti dionice).

⁹⁴⁷ Za usporedbu dionička glavnica *Dubrovačke plovidbe* iznosila je 32.250.000 dinara. HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 20, Izvještaj Upravnog vijeća *Dubrovačke plovidbe* od 6. travnja 1941. i Zapisnik redovne glavne skupštine *Dubrovačke plovidbe* od 10. travnja 1941. godine.

Uz opisane ostvarene investicije pomorskog kapitala u dubrovačko hotelijerstvo potrebno je spomenuti i jednu neostvarenu investiciju koja unatoč provedenim preliminarnim radnjama nije zaživjela. Riječ je o planovima *Jugoslavenskog Lloyd*a za gradnju suvremenog hotela na mjestu Lazareta na Pločama.⁹⁴⁸ Događaji vezani za planiranu gradnju hotela na toj atraktivnoj lokaciji bili su tema tadašnjeg dubrovačkog tiska te su izazivali veliku pozornost javnosti.⁹⁴⁹

Lazareti na Pločama su tijekom međuratnog razdoblja bili u općinskom vlasništvu te su s vremenom zapušteni i služili su kao boravište za beskućnike.⁹⁵⁰ Uz Lazarete se nalazila i klaonica stoke koja je narušavala turistički ugled grada. Da bi se riješio problem Lazareta, općinske vlasti godinama su razmatrale planove da se na njihovom mjestu izgradi reprezentativan hotel, dok bi se klaonica stoke izmjestila na prikladnu lokaciju.⁹⁵¹

Godine 1936. za rješenje statusa Lazareta na Pločama postojala su tri zainteresirana investitora. Uz *Jugoslavenski Lloyd*, za gradnju na lokaciji Lazareta bilo je zainteresirano poduzeće *Dalmatinska rivijera* te dubrovačka Berza rada (Zavod za zapošljavanje). Zainteresirane strane poslale su svoje ponude dubrovačkoj Općini, a o sadržaju ponuda bila je obaviještena i tadašnja javnost.⁹⁵² Od pristiglih ponuda najpovoljnija je bila ona Boža Banca

⁹⁴⁸ Lazareti na Pločama bili su četvrti po redu lazareti (karantenske izolacije) građeni u Dubrovniku tijekom njegove povijesti. Gradnja Lazareta završena je tijekom razdoblja od 1624. do 1627. godine. Više u: Pero SAVIN, Uloga „Lazareta“ za vrijeme Dubrovačke Republike u preventivi humane i veterinarske medicine, *Naše more*, 2-3, Dubrovnik, 1974., 85-89.

⁹⁴⁹ Zanimanje javnosti bilo je razumljivo jer bi se eventualnom izgradnjom hotela riješili neki od važnih komunalnih problema Dubrovnik, a prije svega problem klaonice koji je bio aktualan tijekom čitavog međuratnog razdoblja.

⁹⁵⁰ Dana 15. kolovoza 1921. godine sklopljen je ugovor između državnog erara i dubrovačke općine o ustupanju nekretnina bivše Dubrovačke Republike Općini Dubrovnik. Spomenutim ugovorom dubrovačka Općina dolazi u posjed važnih nekretnina koje su do tada bile pod vojnom upravom, a mogle su biti od potencijalne koristi u razvoju dubrovačkog turizma. Tako je između ostalog državni erar u zamjenu za vojarnu u Gružu dubrovačkoj općini uz ostale nekretnine (palaču Sponza, gradske zidine, tvrđavu Lovrjenac itd.) ustupio i zgradu Lazareta na Pločama. Ivo PERIĆ, *Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine*, Zavod za povijesne znanosti Istraživačkog centra JAZU Dubrovnik, Dubrovnik, 1983., 138-139

⁹⁵¹ Prije nego su prešli u vlasništvo dubrovačke Općine, u Lazaretima se nalazila vojna konjušnica. Mato VIDOVIĆ, Lazareti, Karantenska izolacija, *Dubrovnik*, 1, Dubrovnik, 1973., 95-104, 96-98

⁹⁵² *Jugoslavenski Lloyd* je u svojoj ponudi od Općine zahtijevao ustupanje 6.000 m² zemljišta na kojem bi se izgradio hotel od najmanje 150 soba te povlaštenu cijenu vode od 1 dinar za m³ tijekom razdoblja od 25 godina. Za sve navedeno *Jugoslavenski Lloyd* ponudio je iznos od 4.000.000 dinara. Općina je u roku od 18 mjeseci trebala ukloniti klaonicu ili plaćati 8% kamata na iznos ponude *Jugoslavenskog Lloyd*a sve dok se klaonica ne ukloni. *Dalmatinska rivijera* je u svojoj ponudi tražila ustupanje Lazareta ali i obližnjeg kupališta te oslobađanje poreza i ostalih davanja za razdoblje od 15 godina. Tijekom spomenutog razdoblja od Općine potraživala plaćanje iznosa od 200.000 dinara godišnje i 20% od ukupnog iznosa godišnjih boravišnih taksi naplaćenih na području Dubrovnik te besplatnu vodu i struju za izgrađene objekte. Na mjestu Lazareta *Dalmatinska rivijera* bi izgradila šetalište, bazene i kupalište a ujedno bi i povećala smještajne kapacitete hotela *Excelsior* s postojećih 50 na 150 soba. Dubrovačka Berza rada svojom je ponudom namjeravala na prostoru Lazareta izgraditi vlastitu zgradu stoga je od Općine tražila ustupanje zemljišta te besplatno priključenje na vodu struju i kanalizaciju kao i oslobađanje od plaćanja utroška vode i struje, a uza sve to i određenu subvenciju (u za tada nepreciziranom

odnosno *Jugoslavenskog Lloyd*a, kojom se spomenuto poduzeće na mjestu Lazareta obvezalo izgraditi suvremeni hotel kapaciteta većeg od 150 kreveta, a dubrovačkoj bi Općini isplatilo iznos od 4.000.000 dinara.⁹⁵³

Projekt izgradnje hotela Božo Banac povjerio je arhitektima Ladislavu Horvatu i Haroldu Biliniću s kojima je na idejnom rješenju hotela sudjelovao i renomirani hrvatski kipar Ivan Meštrović. Projekt je predviđao gradnju velikog četverokatnog hotela s podrumskom, suterenskom, prizemnom i mezaninskom etažom. Prema projektu, građevina je trebala imati površinu od 12.500 m².⁹⁵⁴ Potrebno je spomenuti da je projektom izgradnje hotela bilo predviđeno (i od općinskih vlasti odobreno) rušenje Lazareta koji predstavljaju spomenik kulture, a s konzervatorskog stajališta nije ih dopušteno rušiti i uklanjati.⁹⁵⁵

Ponuda *Jugoslavenskog Lloyd*a prihvaćena je na redovnoj sjednici dubrovačkog Općinskog vijeća održanoj 21. rujna 1936. godine iako uz ponešto izmijenjene uvjete.⁹⁵⁶ Uprava *Jugoslavenskog Lloyd*a na čelu s Božom Bancem prihvatila je izmjene uvjeta te je u Dubrovnik upućen Jozo Poduje (odvjetnik i član uprave *Jugoslavenskog Lloyd*a) da bi se realizirao ugovor s Općinom. Međutim na sjednici Općinskog vijeća održanoj 22. prosinca 1936. godine zaključene su izmjene nekih od već dogovorenih uvjeta. Na nove izmjene ugovora *Jugoslavenski Lloyd* nije pristao te je u konačnici Božo Banac odustao od projekta izgradnje hotela na mjestu Lazareta. Razvoj događaja vezanih za gradnju hotela objavljen je u

iznosu). Od opisanih ponuda tisak je ponudu *Dalmatinske rivijere* označio kao izrazito štetnu za Općinu. *Hrvatska Dubrava*, Dubrovnik, br. 60, 1936., 2.

⁹⁵³ Službena ponuda *Jugoslavenskog Lloyd*a je upućena 7 rujna 1936. godine i u cijelosti je objavljena u tadašnjem tisku. *Hrvatska Dubrava*, Dubrovnik, br. 69, 1937., 5.

⁹⁵⁴ Detaljan opis projekata arhitektonskog dvojca Horvat-Bilinić za Boža Banca među kojima je i neostvareni projekt hotela na mjestu Lazareta na Pločama prikazan je u: Zrinka PALADINO, Desetljetni opus graditelja Lavoslava Horvata i Harolda Bilinića za dubrovačkog investitora Božu Banca, *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 35, Zagreb, 2011., 237-254.

⁹⁵⁵ Problematici zaštite spomenika kulture u prošlosti se pristupalo različito nego danas. Primjerice, za potrebe izgradnje hotela *Odak* (kasnije *Hotel Excelsior*) 1912. godine uklonjeni su ostaci crkve svetog Lazara koju je podiglo bratstvo Lazarina, a nastradala je u potresu 1667. godine. M. VIDOVIĆ, Lazareti, Karantenska izolacija, 96.

Koncept održivog razvoja turizma u međuratnom je razdoblju još uvijek bio relativno nepoznat te je izgradnja novih objekata u svrhu profita išla na štetu očuvanja povijesnog naslijeđa. Jedan od rijetkih koji je upozoravao na neodgovarajući pristup izgradnji hotelskih objekata u Dubrovniku bio je Kosta Strajnić (1887. – 1977.), hrvatski slikar, likovni kritičar, povjesničar umjetnosti i konzervator. Kosta Strajnić je zbog svog djelovanja odnosno kritika na način obnove hotela *Odak/Excelsior* došao u sukob s tadašnjim vlasnicima hotela (*Dubrovačkom Rivijerom*) što je rezultiralo i sudskim sporom. Više o održivom razvoju i povijesnom naslijeđu Dubrovnika u: Marija BENIĆ PENAVALA, Daniel DUJMIĆ, Eco-historical heritage of Dubrovnik in the function of sustainable development, u: *6th International scientific symposium Economy of Eastern Croatia - Vision and Growth / 6. međunarodni znanstveni simpozij Gospodarstvo istočne hrvatske - vizija i razvoj*, ur Anka Mašek Tonković, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku Ekonomski fakultet u Osijeku, Osijek, 2017., 35-44.

⁹⁵⁶ Tisak je izvijestio da je na sjednici bio nazočan rekordan broj vijećnika koji su jednoglasno prihvatili ponudu uz pljesak prisutne publike. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br 38, 1936., 3.

dubrovačkom tisku, gdje je u komentarima izraženo žaljenje za odustajanjem od projekta.⁹⁵⁷ Javnost je općenito smatrala da je Dubrovnik ovakvim razvojem događaja ostao zaknut za reprezentativni suvremeni hotelski objekt koji bi svojim poslovanjem znatno pridonosio razvoju dubrovačkog turizma.⁹⁵⁸ Međutim, doprinos *Jugoslavenskog Lloyda* dubrovačkom hotelijerstvu ostvaren je već opisanom kupnjom hotela *Excelsior* 1938. godine koji se nalazio u neposrednoj blizini Lazareta.

Naposljetku, potrebno je spomenuti da je dubrovačko pomorstvo značajno utjecalo na razvoj Saveza za unapređenje turizma u Dubrovniku. Naime, Savez za unapređenje turizma (kao preteča današnje Turističke zajednice grada Dubrovnika) bio je krovna institucija dubrovačkog turizma u međuratnom razdoblju te je u njegovom sastavu djelovalo pedesetak različitih poslovnih subjekata.⁹⁵⁹ Tako je primjerice član uprave *Dubrovačke parobrodske plovidbe* Tomo Glavić obnašao dužnost i člana Upravnog odbora Saveza za unapređenje turizma. Ujedno je i predsjednik *Saveza*, Melko Čingrija bio istovremeno član uprave *Dubrovačke parobrodske plovidbe*. Tijekom međuratnog razdoblja u radu Saveza za unapređenje turizma sudjelovale su još neke poznate osobe iz dubrovačkog pomorskog života, primjerice: Marko Rusko, Josip Lovrić, Jendo Čížek i sl.

6.3. Gospodarski subjekti različitih djelatnosti povezani s dubrovačkim pomorstvom

Osim u djelatnostima opisanima u prethodnim potpoglavljima dubrovački pomorski kapital ulagan je i u ostale djelatnosti od kojih će se navesti nekoliko primjera koji ilustriraju široki spektar ulaganja (*Prvo dalmatinsko trgovačko društvo*, *Bistrina*, *Dubravka*, *POHIT*).

⁹⁵⁷ Dubrovačke novine *Hrvatska Dubrava* u cijelosti su objavile prepisku između *Jugoslavenskoj Lloyda* i dubrovačke Općine gdje su u detalje opisane pojedinosti vezane za projekt izgradnje hotela. *Hrvatska Dubrava*. Dubrovnik, br. 69, 1937.. 5-9.

Lazareti na Pločama postoje još i danas te nakon nedavne obnove predstavljaju jedinstveni primjer očuvane medicinske i higijenske arhitekture.

⁹⁵⁸ Neuspjehom projekta gradnje hotela na mjestu Lazareta problem klaonice i dalje je ostao neriješen. Spomenuti problem postojao je godinama jer je klaonica predstavljala „pravu sramotu za grad Dubrovnik“ jer se nalazila u blizini stare gradske jezgre, odnosno gradske luke te kupališta na Pločama. Otpaci iz klaonice nerijetko su završavali u moru što je narušavalo ugled Dubrovnika kao turističkog grada. Božo Banac nekoliko je godina nakon neuspjeha projekta izgradnje hotela na Pločama donirao određeni iznos novca i izrazio spremnost na daljnje donacije za izgradnju suvremene klaonice na prikladnoj lokaciji. Tomo Glavić, u ime *Dubrovačke Plovidbe*, ponudio je dubrovačkoj Općini povoljan kredit u iznosu dovoljnom za izgradnju nove klaonice. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 3, 1940., 2.

⁹⁵⁹ SR-AJ, fond 65, MTI, kut. 1026, Izvješće Saveza društava i institucija za unapređenje prometa stranaca u Dubrovniku. Dubrovnik, 13.X.1924.

Naime, raspon djelatnosti kojima su se spomenuta poduzeća bavila prikazuje različitost tijekom pomorskog kapitala i širinu njegova utjecaja na gospodarstva ne samo Dubrovnika već i Hrvatske. Tako je *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* bilo najveće dubrovačko trgovinsko poduzeće koje je kapital stečen u trgovini između ostalog investiralo u pomorstvo. *Bistrina* je bilo poduzeće za uzgoj i trgovinu kamenicama u koje su svoj kapital stečen u pomorskom sektoru investirali brodovlasnici Božo Banac i Frane Petrinović (*Jugoslavenski Lloyd*), Marko Rusko (poduzeće *Banaz i Rusko*). *Dubravka* je bila tvornica boja i lakova čiji je osnivač bila *Dubrovačka parobrodaska plovidba*. Namjera osnivača bila je proizvodnja boje za potrebe održavanja brodova *Dubrovačke parobrodске plovidbe* čime je unaprijed osigurano tržište za proizvode. *POHIT* (*Povlašteno hrvatsko industrijsko trgovačko d.d.*) iz Zagreba u osnovi je bilo poduzeće utemeljeno s namjerom kupovanja udjela u vlasništvu prosperitetnih poslovnih subjekata te ostvarivanja dobiti koja bi se ulagačima (dioničarima) podijelila kroz dividendu. Neki od ulagača u *POHIT* bili su *Dubrovačka plovidba*, *Banaz i Rusko*, te dubrovački poduzetnik Tomo Kostopeč.⁹⁶⁰

6.3.1. Prvo dalmatinsko trgovačko društvo s.o.j.

Primjer *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* prikazuje povezanost dubrovačkog pomorstva s ostalim granama gospodarstva iz druge perspektive. Naime, tijekom međuratnog razdoblja, suprotno tadašnjoj praksi kada je kapital stečen u pomorstvu investiran u ostale grane gospodarstva, *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* svoj je kapital investiralo u pomorstvo, te je njegov parobrodarski (pomorski) odjel poslovao kao jedno od dubrovačkih pomorskih poduzeća. Stoga, iako je *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* osnovano kao trgovinsko poduzeće, ono se ipak može smatrati dijelom dubrovačkog pomorstva. Poslovanje *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* jasno prikazuje diverzifikaciju djelatnosti dubrovačkih trgovačkih društava tijekom međuratnog razdoblja te se na njegovom primjeru može uvidjeti povezanost pomorskog kapitala s ostalim gospodarskim djelatnostima i obratno.

Ideja o osnivanju većeg trgovinskog poduzeća u Dubrovniku nastala je iz potrebe udruživanja novčanih sredstava kao što se to radilo u drugim djelatnostima, primjerice

⁹⁶⁰ O investiciji *Dubrovačke plovidbe* u *POHIT* više u: D. DUJMIĆ, M. BENIĆ PENAVA, Poslovanje obitelji Glavić tijekom prve polovice 20. stoljeća, 15-38.

pomorstvu.⁹⁶¹ Osnivanje i početak rada *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* bili su popraćeni u tadašnjem dubrovačkom tisku.⁹⁶² Društveni ugovor kojim je osnovano *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* potpisan je 24. kolovoza 1907. godine. Poduzeće je osnovano pod nazivom *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo sa ograničenim jamstvom* (tal. *Prima societa Dalmata di commercio, con garanzia limitata*, njem. *Erste Dalmatinische Handel-Gesellschaft mit beschränkter Haftung*). Osnovna glavnica *Poduzeća* iznosila je 500.000 kruna od kojih je 50% uplaćeno odmah a ostalih 50% trebalo je uplatiti po završetku prve glavne skupštine *Poduzeća*. Među osnivačima sa znatnim udjelom u *Poduzeću* bili su i poslovni ljudi iz pomorskog sektora Ivo Račić i Božo Banac⁹⁶³ (svaki s udjelom od po 45.000 kruna odnosno po 9% ukupnog vlasništva), te dvije banke: *Dubrovačka trgovačka banka* i *Hrvatska vjeresijska banka*⁹⁶⁴ s udjelima od po 25.000 kruna svaka, odnosno po 5% ukupnog vlasništva. Društvenim ugovorom su za članove uprave *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* (tzv. poslovođe) određeni: Samuel Kaldor, Armin Szölösi, Ivo Račić, Mato Guska, Pero Šutić, Ivo Knego i Matija Herceg, dok su za članove Nadzornog odbora određeni: Božo Banac, Mato Gracić, Pasko Grbić.⁹⁶⁵

Prvo dalmatinsko trgovačko društvo upisano je u sudski registar 10. rujna 1907. godine.⁹⁶⁶ Osim u Dubrovniku, *Poduzeće* je poslovalo i u Splitu gdje je imalo svoju podružnicu.⁹⁶⁷ Ispočetka je poslovanje bilo uspješno, te je za poslovnu godinu 1907./1908. isplaćena dividenda u ukupnom iznosu 45.000 kruna (9% od nominalne vrijednosti udjela), dok je za poslovnu godinu 1908./1909. isplaćena dividenda u iznosu od 6%. Međutim, već

⁹⁶¹ Više o osnivanju i poslovanju *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* do Prvog svjetskog rata u: Ivo Perić, Dva priloga novijoj gospodarskoj povijesti Dubrovnika i dubrovačkog kraja, *Dubrovnik časopis za kulturu*, br. 5/6, 1984, SSRNH Dubrovnik, Dubrovnik, 95-103

⁹⁶² Napisi u tisku izrazili su nadu u poslovni uspjeh, kao primjerice u članku objavljenom u novinama *Prava Crvena Hrvatska*, gdje između ostalog stoji: „*Nadamo se da će ovo poduzeće procvat, i donijet u opće koristi cijeloj našoj trgovini.*“ *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, 1907, br. 132, str. 2.

Dubrovačke novine *Dubrovnik* također su pozdravile inicijativu lokalnih poduzetnika riječima: „Ovakovo trgovačko udruženje biće u glavnom od velike koristi, a naročito nam je drago, da je sastavljeno inicijativom domaćih trgovaca.“, *Dubrovnik*, Dubrovnik, 1907, br 35., str. 3.

⁹⁶³ Otac dubrovačkog brodovlasnika Boža Banca.

⁹⁶⁴ Kasnije *Dubrovačka veresijska banka*

⁹⁶⁵ Najveće pojedinačne vlasničke udjele u *Prvom dalmatinskom trgovačkom društvu* imali su Samuel Kaldor i Armin Szölösi s udjelima od po 67.500 kruna svaki, što je iznosilo po 13,5% ukupnog vlasništva. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Svezak I, br. 1-71, Pogodba (društveni ugovor o osnivanju Prvog dalmatinskog trgovačkog društva) od 24. kolovoza 1907. godine, Br. Z. 3975.

⁹⁶⁶ Pod predmetom poslovanja navedeno je sljedeće: „agenturski, komisijonarski, otpremački poslovi, kao takogjer kupovina i prodaja na veliko raznih vrsti robe, kao utemeljiti i voditi industrijalna poduzeća“. HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod okružnog suda u Dubrovniku – formular C, svezak I 1907-1939, 1.

⁹⁶⁷ Splitska podružnica nalazila se u zgradi nekadašnje *Societa Enologica*. *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 132, 1907., 2.

sljedeće poslovne godine podružnica u Splitu zabilježila je znatne gubitke što se odrazilo i na ukupno poslovanje *Poduzeća*. Zbog nastalih gubitaka podružnica u Splitu ukinuta je 1910. godine. *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* ipak je nastavilo s poslovanjem i izvan Dubrovnika jer je 1911. godine otvorena podružnica u Rijeci.⁹⁶⁸

Otvaranje podružnice u Rijeci nije donijelo željeni napredak, štoviše spomenuta podružnica je od samog početka svoga djelovanja bilježila znatne gubitke koji su se s vremenom samo povećavali. Stoga, iako je poslovanje *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* u Dubrovniku bilo pozitivno uz ostvarenu dobit od 36.015,95 kruna, poslovanje riječke podružnice bilo je vrlo loše te je podružnica zabilježila gubitak od 197.772,07 kruna. To je u konačnici značilo da je *Poduzeće* poslovnu godinu završilo s ukupnim gubitkom od 161.756,12 kruna. Da bi se spriječili daljnji gubici, na glavnoj skupštini održanoj 20. prosinca 1913. godine donijeta je odluka o zatvaranju podružnice u Rijeci. Uslijed velikih gubitaka koji se više nisu mogli nadoknaditi iz rezervnog fonda, odlučeno je da se glavnica *Poduzeća* smanji na 800.000 kruna, te da se sukladno tome nominalna vrijednost udjela umanjí za 20%.⁹⁶⁹

Nakon zatvaranja podružnica u Splitu i Rijeci *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* počelo je ponovo poslovati s dobitkom, unatoč otežanim uvjetima poslovanja uzrokovanih Prvim svjetskim ratom i njegovim završetkom te stvaranjem nove države. Tako je prva redovna glavna skupština održana 21. studenoga 1920. godine, čak dvije godine nakon završetka rata. Na skupštini su prihvaćeni zaključni računi za razdoblje od poslovne godine

⁹⁶⁸ Prema: Ivo PERIĆ, Dva priloga novijoj gospodarskoj povijesti Dubrovnika i dubrovačkog kraja, *Dubrovnik*, 5/6, Dubrovnik, 1984., 95-103, 96-99.

Prvo dalmatinsko trgovačko društvo je poslovnu godinu 1909./1910. prema bilanci završilo s gubitkom od 42.277,45 kruna. Dio gubitka u iznosu od 30.000 kruna pokriven je iz rezervnog fonda te je za sljedeću poslovnu godinu prenesen gubitak od 12.277,45 kruna. Izabrana je i nova uprava u sastavu: Božo Banac, Pero Šutić, Pasko Grbić, Mato Guska, Ilija Račić, Samuel Kaldor i Armin Szölösi. Izabran je također i Nadzorni odbor u sastavu: Mato Gracić, Sava Miljanović i Antun Kukuljica. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra B i C od br. 72-305 sv. II, Zapisnik redovite glavne skupštine Prvog dalmatinskog od 2 siječnja 1911. godine, Br. Z. 5438.

⁹⁶⁹ Na glavnoj skupštini održanoj 20. prosinca 1913. godine za poslovne gubitke riječke podružnice pojedini vlasnici udjela krivili su upravu riječke podružnice smatrajući da je rukovodstvo podružnice obavljalo poslove u vlastitu korist a ne u korist *Poduzeća*. Pri tom su kao najveći „krivci“ prozivani upravitelj riječke podružnice Armin Szölösi i član uprave riječke podružnice Ilija Račić (brat dubrovačkog brodograditelja Iva Račića). Na spomenutoj skupštini izabrani su novi Upravni odbor (Božo Banac, Samuel Kaldor, Pero Šutić, Pasko Grbić i Mato Guska) i novi Nadzorni odbor (Mato Gracić, Antun Kukuljica i Pasko Kolić). HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra B i C od br. 72-305 sv. II, Zapisnik redovite glavne skupštine Prvog dalmatinskog trgovačkog društva od 20. prosinca 1913. godine br. Z. 7071.

Godine 1914. glavnica *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* smanjena je za 200.000 kruna te je iznosila 800.000 kruna, međutim od spomenute glavnice bilo je uplaćeno svega 300.000 kruna. HR-DADU, fond 196, TOK, Trgovačko obrtnička komora Dubrovnik, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – formular C, svezak I 1907-1939, 2-3

1913./1914. do poslovne godine 1918./1919. Glavni uzroci neodržavanja skupština bili su mobilizacija većine djelatnika *Poduzeća* u postrojbe austrougarskih oružanih snaga tijekom rata, te kaotične prilike i nestabilnost uslijed propasti Austro-Ugarske Monarhije i stvaranja nove države neposredno nakon završetka rata. Unatoč svemu, poslovanje *Poduzeća* tijekom rata bilo je pozitivno te je unatoč poteškoćama u poslovanju postignut određeni napredak. Tako je *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* za proteklih šest poslovnih godina ostvarilo ukupnu dobit u iznosu od 1.356.264,65 kruna. Od dobiti je odbitkom 580.775 kruna poreza preostao iznos od 775.489,65 kruna, od čega je 757.489,65 kruna preneseno u rezervni fond.⁹⁷⁰ Na prvoj poslijeratnoj skupštini izabrana je i nova uprava *Poduzeća* u sastavu: Samuel Kaldor, Pero Grbić, Pasko Kolić i Mato Guska. Ujedno je izabran i novi Nadzorni odbor u sastavu: Antun Kukuljica, Mato Gracić i Gjivo Majstorović. Na skupštini je također iznijet i prijedlog o transformaciji *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* iz društva s ograničenim jamstvom u dioničko društvo, u svrhu unaprjeđenja poslovanja.⁹⁷¹ Predložena transformacija u dioničko društvo nije nikada provedena, ali je glavnica *Poduzeća* do početka Drugog svjetskog rata povećana na 2.000.000 dinara podijeljenih na 2.000 udjela nominalne vrijednosti od 1.000 dinara.⁹⁷²

Do Prvog svjetskog rata *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* bavilo se trgovinom na veliko, međutim nakon rata diverzificiralo je svoju djelatnost. Tako je tijekom međuratnog razdoblja *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* bilo zastupnik za prodaju i servis osobnih i teretnih vozila američke i njemačke proizvodnje.⁹⁷³ Osim trgovinom, *Poduzeće* se počelo

⁹⁷⁰ Dobit je za pojedine poslovne godine bila sljedeća: 1913./1914. 392.410,52 kruna, 1914./1915. 235.076,62 kruna, 1915./1916. 264.296,14 kruna, 1916./1917. 198.211,03 kruna, 1917./1918. 122.998,24 kruna, 1918./1919. 143.272,10 kruna. Za spomenuto razdoblje nisu isplaćivane dividende niti nagrade upravi, već samo iznos od 18.000 kruna na ime nagrada za članove Nadzornog odbora. Tako je svaki član Nadzornog odbora dobio nagradu u iznosu od 1.000 kruna za svaku godinu rada u Nadzornom odboru. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra B i C od br. 72-305 sv. II, Zapisnik redovne glavne skupštine Prvog dalmatinskog trgovačkog društva od 22. studenoga 1920. godine Zap.Br.6160.

⁹⁷¹ Dioničku glavnica *Poduzeća* u iznosu od 1.000.000 kruna bi tako činili postojeća uplaćena glavnica i sredstva prenesena iz rezervnog fonda. Glavnica bi bila podijeljena na 2.000 dionica nominalne vrijednosti od po 500 kruna svaka i kasnije bi se povećala na 2.000.000 kruna izdavanjem i uplatom novih 2.000 dionica. Prilikom kupnje odnosno upisa dionica pravo prvenstva imali bi postojeći udioničari *Poduzeća*. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra B i C od br. 72-305 sv. II, Zapisnik redovne glavne skupštine Prvog dalmatinskog trgovačkog društva od 22. studenoga 1920. godine Zap.Br.6160.

⁹⁷² *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* je i bez provedene transformacije u dioničko društvo bilo vrlo uspješno. Tako su udjeli u *Poduzeću* (nominalne vrijednosti od 1.000 dinara) postizali tržišnu cijenu između 3.200 i 3.300 dinara unatoč tome što nisu kotirali na burzi. HR-DADU, fond 392, PDID, kut. 52, Izvještaj Prvog Dalmatinskog trgovačkog društva za Narodnu Banku Kraljevine Jugoslavije za 1938. godinu.

⁹⁷³ Jedno od poduzeća koje se također bavilo prodajom motornih vozila bila je *Banka i mjenjačnica Šutić Kaldor & Co.* iz Dubrovnika koja je kao zastupnik vozila marke Ford poslovalo s talijanskim poduzećem *Ford Italiana s.a.* iz Trsta. Vlasnici *Banke i mjenjačnice Šutić Kaldor & Co* (Pero Šutić i Samuel Kaldor) su ujedno bili vlasnici udjela u *Prvom Dalmatinskom trgovačkom društvu* u kojem su također obnašali dužnost članova uprave.

baviti i proizvodnim djelatnostima. Godine 1924. izgrađena je tvornica za proizvodnju sulfurnog ulja⁹⁷⁴ a kasnije i tvornica za proizvodnju jestivog maslinovog ulja. *Poduzeće* je posjedovalo i postrojenje za proizvodnju leda namijenjenog ugostiteljstvu i kućanstvima u sklopu kojega se nalazila i hladnjača, stolarsku radionicu te automehaničarsku radionicu za popravke i održavanje motornih vozila.⁹⁷⁵ Pored spomenutih djelatnosti, *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* 1924. godine osnivanjem parobrodarskog odjela i kupnjom prvog parobroda (*Prvi Dalmatinski*) započelo je s poslovanjem u pomorskom prijevozu.

Najznačajnije razdoblje poslovne ekspanzije *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* bilo je između 1921. i 1927. godine kada su na vlastitom zemljištu u Gružu (ukupne površine 16.051 m²) izgrađene poslovne zgrade, odnosno industrijska postrojenja koja su *Poduzeću* omogućila obavljanje poslovnih djelatnosti u novim granama poslovanja. Tijekom spomenutog razdoblja izgrađene su: upravna zgrada, tvornica sulfurnog ulja, postrojenje za proizvodnju leda s hladnjačom te radionice, skladišta i pomoćne zgrade ukupne površine od 4.655 m².⁹⁷⁶

Tvornica za ekstrakciju sulfurnog ulja (izgrađena 1924. godine) bila je najveće i najvažnije industrijsko postrojenje u vlasništvu *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva*, jer je prodaja sulfurnog ulja donosila znatan prihod. Tvornica je proizvodila sulfurno ulje dobiveno iz komina masline i bila je opremljena s pet ekstraktora s mogućnosti prerade do 30 tona komine dnevno. Godišnja proizvodnja iznosila je približno 80 vagona (800 tona) sulfurnog ulja koje je većinom prodavano na domaćem tržištu, dok je manji dio bio namijenjen izvozu. Maslinove komine uglavnom su nabavljane u zemlji, a dio se uvezio iz Albanije, ali i iz sjeverne Afrike i Levanta.⁹⁷⁷

HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G. 1930. br. 1001/1450, Dopis Banke i mjenjačnice Šutić Kaldor & Co. od 12 lipnja 1930. godine.

⁹⁷⁴ Sulfurno ulje proizvodilo se od komina masline i bilo je namijenjeno uporabi u industriji, uglavnom u proizvodnji sapuna.

⁹⁷⁵ Više o djelovanju *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* tijekom međuratnog razdoblja u: Stijepo BAKIJA, Industrijsko-obrtnička i ugostiteljsko uslužna djelatnost u Gružu između dva rata, *Dubrovački horizonti*, 27, Zagreb, 1987., 121-140.

⁹⁷⁶ Neposredno pred početak Drugog svjetskog rata vrijednost spomenutih zgrada iznosila je 7.300.000 dinara. HR-DADU, fond 392, PDID, kut. 52, Popis nekretnina Prvog dalmatinskog trgovačkog društva za 1938. godinu.

⁹⁷⁷ Tvornica sulfurnog ulja bila je opremljena električnim generatorom koji je proizvodio električnu energiju i za potrebe postrojenja za proizvodnju leda. *Izveštaji Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku Br. 5. Stanje i potrebe privrede u području Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku*, 97-98.

Tvornica se nalazila u betonskoj zgradi površine 520 m² s 40 metara visokim tvorničkim dimnjakom izgrađenim od cigle. Nakon modernizacije, tvornica je bila opremljena sa šest ekstraktora koji su omogućavali maksimalnu proizvodnju od 1.200 tona ulja godišnje. Godine 1938. procijenjena vrijednost tvornice bila je 1.100.000 dinara što je iznosilo 12,36% ukupne vrijednosti nekretnina *Poduzeća*. HR-DADU, fond 392, PDID, kut. 52, poslovna dokumentacija Prvog dalmatinskog trgovačkog društva za 1938. godinu.

Godine 1930. *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* je, u svrhu modernizacije tvornice ulja i proširivanja proizvodnje, od njemačkog poduzeća *August Kuckhoff* iz Stuttgarta naručilo opremu potrebnu za pokretanje proizvodnje jestivog maslinovog ulja.⁹⁷⁸ Naime, *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* namjeravalo je proširiti paletu proizvoda jestivim maslinovim uljem za prehrambene potrebe jer je do tada proizvodilo ulje isključivo za potrebe industrije. Također, pokretanjem proizvodnje jestivog maslinovog ulja ukazala bi se potreba za nabavom sirovina (maslina) od lokalnih proizvođača, odnosno od lokalnog stanovništva čime bi se potaknuo gospodarski razvoj dubrovačkog područja.⁹⁷⁹ Postrojenje za proizvodnju jestivog maslinovog ulja nalazilo se u zasebnoj zgradi unutar tvorničkog kruga *Poduzeća*. Maksimalni dnevni kapacitet proizvodnje je bio 4 tone jestivog maslinovog ulja te 1,6 tona zasićenih masnih kiselina.⁹⁸⁰ Potrebno je spomenuti da se prije pokretanja vlastite proizvodnje jestivog maslinovog ulja *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* bavilo njegovom veleprodajom. Pri tome je u segmentu trgovine maslinovim uljem na veliko, uz ostale trgovce (Jako Kostopeč, Božo Vragolov, Antun Poković, Miho Sez), jedan od glavnih konkurenata bila i *Dubrovačka veresijska banka*.⁹⁸¹

Iako je proizvodnja ulja bila vrlo značajna za poslovanje, *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* imalo je velikih problema prilikom nabave komina masline kao sirovine za proizvodnju sulfurnog ulja, stoga je u tom segmentu poslovanje bilo na samoj granici profitabilnosti. Naime, tijekom međuratnog razdoblja monarhistička Jugoslavija nije imala zaštitnih carina koje bi zaštitile domaću industriju ulja dok su neke konkurentne države kao primjerice Francuska i Grčka zaštitile svoje proizvođače.⁹⁸²

Uz tvornice ulja, znatne prihode *Prvom dalmatinskom trgovačkom društvu* donosila je i tvornica za proizvodnju leda koja se nalazila u zgradi unutar tvorničkog kruga *Poduzeća*. U

⁹⁷⁸ U tu svrhu *Poduzeće* je od Trgovačko obrtničke komore u Dubrovniku tražilo uvjerenje o oslobođenju od carine na uvoz potrebnih strojeva. HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G. 1930. br. 2351/2747, Uvjerenje za oslobođenje od carine, Trgovačko-obrtnička komora Dubrovnik od 9 prosinca 1930. godine, 2615/30.

⁹⁷⁹ HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G. 1930. br. 2351/2747, Dopis Prvog dalmatinskog trgovačkog društva od 6. prosinca 1930. godine.

⁹⁸⁰ Zgrada rafinerije imala je površinu 220 m² a unutar rafinerije nalazili su se spremnici za skladištenje ulja kapaciteta približno 20 tona ulja. Godine 1938. procijenjena vrijednost rafinerije bila je 1.200.000 dinara što je iznosilo 13,48% ukupne vrijednosti nekretnina *Poduzeća*. HR-DADU, fond 392, PDID, kut. 52, Poslovna dokumentacija Prvog dalmatinskog trgovačkog društva za 1938. godinu.

Proizvodnja limenih posuda i bačava za ulje bila je povezana s poduzećem *Anglo-Jugoslavensko petrolejsko društvo* koje je imalo svoja skladišta u Sustjepanu. Mato KAPOVIĆ, *Radnički pokret Dubrovnika 1874.-1941.*, Historijski arhiv, Dubrovnik, 1985., 121.

⁹⁸¹ HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G. 1930. br. 1451/1920, Dopis Trgovačko-obrtničke komore Dubrovnik od 15. kolovoza 1930. godine.

⁹⁸² M. KAPOVIĆ, *Radnički pokret Dubrovnika 1874.-1941.*, 121.

prizemlju zgrade tvornice za proizvodnju leda bila je hladnjača, dok se postrojenje za proizvodnju leda nalazilo na prvom katu. Maksimalni dnevni kapacitet proizvodnje leda iznosilo je 15 tona.⁹⁸³ Led proizveden u tvornici bio je namijenjen prodaji na području Dubrovnika i okolice. Godine 1930. u tvornici leda bilo je zaposleno deset djelatnika.⁹⁸⁴

Jedna od djelatnosti *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* bila je i trgovina žitom, međutim poslovanje u tom segmentu otežavala je nepovoljna željeznička tarifa za prijevoz žita. Spomenuta željeznička tarifa favorizirala je Split kao izvoznju luku na što je *Poduzeće* upozoravalo nadležne. Tako je Dubrovnik, odnosno gruška luka iako geografski bliža krajevima države koji su izvozili žitarice ostala uskraćena za značajne količine žitarica za izvoz. Primjerice, zbog povoljnije tarife udaljenost od Mladenovca do Splita se umjesto stvarnih 930 kilometara računala kao 713 kilometara, što je bilo kraće od 771 kilometara koliko je iznosila stvarna udaljenost za prijevoz žita od Mladenovca do Gruža.⁹⁸⁵ Situaciju je dodatno otežavala i visoka cijena zakupa skladišnog prostora u gruškoj luci kod željezničke stanice. Cijena zakupa iznosila je 25 dinara za m² skladišnog prostora dok je realna cijena trebala biti približno 10 dinara za m² skladišnog prostora.⁹⁸⁶

Prvo dalmatinsko trgovačko društvo je unatoč spomenutim poteškoćama tijekom međuratnog razdoblja vrlo dobro poslovalo, te je opstalo unatoč Velikoj gospodarskoj krizi. *Poduzeće* je čak i tijekom krizne 1933. poslovne godine ostvarilo čistu dobit u iznosu od 257.314,44 dinara. Iz dobiti je vlasnicima udjela isplaćeno 100.000 dinara na ime dividende, odnosno iznos od 50 dinara (5%) po udjelu. Da bi se *Poduzeće* lakše nosilo s kriznim vremenima odlučeno je da se 150.000 dinara prenese u rezervni fond.⁹⁸⁷

Uz već postojeću djelatnost prodaje građevnog materijala *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* je 1937. godine kupilo parnu pilanu na planini Zvijezdi u blizini Vareša (Bosna i

⁹⁸³ Godine 1938. procijenjena vrijednost tvornice leda bila je 1.500.000 dinara što je iznosilo 16,85 % ukupne vrijednosti nekretnina *Poduzeća*. HR-DADU, fond 392, PDID, kut. 52, Popis nekretnina Prvog dalmatinskog trgovačkog društva za 1938. godinu.

⁹⁸⁴ HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G. 1930. br. 2/639, dopis Prvog dalmatinskog trgovačkog društva od 20. veljače 1930. godine.

⁹⁸⁵ HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G. 1930. br. 1001/1450, dopis prvog dalmatinskog trgovačkog društva od 20. svibnja 1930. godine i HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G. 1930. br. 1921/2350, dopis prvog dalmatinskog trgovačkog društva od 23. kolovoza 1930. godine.

⁹⁸⁶ HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G. 1930. br. 2351/2747, dopis prvog dalmatinskog trgovačkog društva od 15. studenoga 1930. godine.

⁹⁸⁷ Kriza je između ostalog otežala i vođenje poslovnih knjiga, stoga je izvještaj o poslovanju za 1933. godinu objavljen tek na redovnoj godišnjoj skupštini *Poduzeća* 14. travnja 1937. godine. HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 14. apismik redovne glavne skupštine Prvog dalmatinskog trgovačkog društva od 14. travnja 1937. godine. Zap. Broj. 879.

Hercegovina).⁹⁸⁸ Time je djelatnost *Poduzeća* proširena na proizvodnju drvene građe koja bi se zatim prodavala u zemlji i inozemstvu (Italija, Egipat, Malta itd.). Pilana je prema ugovoru imala pravo iskorištavanja šume u količini od 16.000 m³ drva. Vrijednost pilane iznosila je 700.000 dinara.⁹⁸⁹ Osim drvnom građom proizvedenom u vlastitoj pilani, *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* trgovalo je i drvnom građom proizvedenoj u pilani *Bistrica* koja je bila u vlasništvu člana uprave i jednog od suvlasnika *Poduzeća*, Paska Kolića.⁹⁹⁰ Spomenute investicije u drvenu industriju bile su sasvim razumljive jer je drvena građa bila najzastupljenija izvozna roba gruške luke, a Gruž je istodobno bio uskotračnom željeznicom povezan s područjem Bosne i Hercegovine te se drvo moglo lako dopreмати.

Dobri poslovni rezultati nastavljeni su iako prema izvještaju na glavnoj skupštini *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* poslovna godina 1938. i nije bila naročito uspješna jer su se ponovo javile naznake krize kao što su „Nepovjerenje, socijalni pokreti, devizne restrikcije, dirigovanje privrede, povišenje dažbina i nameta a što je najglavnije nestalna politička situacija u svijetu...“. Unatoč svemu *Poduzeće* je u poslovnoj 1938. godini ostvarilo dobit u iznosu od 295.815,32 dinara. Iz dobiti je vlasnicima udjela isplaćeno 100.000 dinara na ime dividendi što je iznosilo 50 dinara (5%) po udjelu dok je iznos od 100.000 dinara uplaćen u rezervni fond.⁹⁹¹

⁹⁸⁸ Pilana *Zvijezda* izgrađena je 1911. godine u mjestu zvano Vrela u općini Vareš (Bosna i Hercegovina), a prvi vlasnici bili su braća Mijo i Mato Zlović. Godine 1921. pilana je uništena u požaru, a nakon obnove 1923. godine prodana Ljubu Crvenkoviću iz Vareša. Godine 1926. pilana je preseljena na područje planine Zvijezde, a 1929. godine ponovo je uništena u požaru i zatim obnovljena. Proizvodni kapacitet pilane kod rada u jednoj smjeni iznosio je 17.300 m³ drvene građe godišnje. Godine 1937. pilanu kupuje *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* u čijem vlasništvu ostaje sve do Drugog svjetskog rata tijekom kojega je i uništena. Branislav BEGOVIĆ, *Šumska privreda Bosne i Hercegovine za vrijeme monarhističke Jugoslavije (1918-1941), s posebnim osvrtom na eksploataciju šuma i industrijsku obradu drveta*, Institut za istoriju u Sarajevu, Sarajevo, 1985., 321-322.

⁹⁸⁹ HR-DADU, fond 392, PDID, kut. 52, Poslovna dokumentacija Prvog dalmatinskog trgovačkog društva za 1938. godinu.

⁹⁹⁰ Pasko Kolić (poznati dubrovački vinar) slijedio je primjer *Poduzeća* te je dio vlastitih investicija usmjerio u drvenu industriju. Godine 1939. Pasko Kolić je od tadašnjih vlasnika Jova Principa i Ernesta Benza kupio parnu pilanu *Bistrica* koja se nalazila u mjestu Dobro Polje, općina Kalinovik (Bosna i Hercegovina). Proizvodni kapacitet pilane kod rada u jednoj smjeni bio je 14.000 m³ drvene građe godišnje. Pilana *Bistrica* je poslovala sve do travanjskog rata, a krajem 1941. godine zapaljena je i uništena. B. BEGOVIĆ, *Šumska privreda Bosne i Hercegovine za vrijeme monarhističke jugoslavije (1918-1941), s posebnim osvrtom na eksploataciju šuma i industrijsku obradu drveta*, 320.

⁹⁹¹ HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 17. Zapisnik redovne glavne skupštine Prvog dalmatinskog trgovačkog društva s.o.j. od 8. srpnja 1939. godine Zap. Br. 1434.

Članovi uprave (a ujedno i većinski vlasnici) *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* 1938. godine bili su: Ivo Rusko, Pasko Kolić, Marko Rusko, Karlo Banac, Pavo Svilokos, Pasko Grbić i Gjuro Sessa, dok su članovi Nadzornog odbora bili: Antun Kukuljica, Niko Ivetta i Ivo Baće, HR-DADU, fond 392, PDID, kut. 52, Izvještaji Prvog dalmatinskog trgovačkog društva za Narodnu banku Kraljevine Jugoslavije za 1938. godinu.

Tijekom poslovne 1938. godine *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* proizvelo je 961,4 tone sulfurnog ulja u vrijednosti od 5.287.390 dinara. Od spomenute količine na domaćem tržištu prodano je svega 60,6 tona dok je ostalo izvezeno u 13 europskih zemalja od čega najviše (183,7 tona) u Poljsku. Proizvedeno je i 150,2 tone rafiniranog jestivog maslinovog ulja u vrijednosti od 2.102.338 dinara. Veći dio proizvedenog maslinovog ulja (93 tone) prodan je na domaćem tržištu, a ostalo je izvezeno u pet europskih zemalja (najviše u Veliku Britaniju - 29,2 tone) a 2,3 tone su izvezene u Sjedinjene Američke Države. Tvornica leda proizvela je 1.460 tona leda u vrijednosti 409.086,25 dinara. *Poduzeće* je u poslovnoj 1938. godini prodajom razne trgovačke robe ostvarilo ukupni bruto prihod od 3.286.109 dinara.⁹⁹²

Iako prognoze uprave *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* za poslovnu 1939. godinu nisu bile optimistične, poslovni rezultati bili su znatno bolji nego prethodne godine. Tako je u poslovnoj 1939. godini *Poduzeće* ostvarilo čistu dobit u iznosu od 614.854,37 dinara. Sukladno poslovnim rezultatima dividenda je u odnosu na prethodnu godinu udvostručena te je na ime dividende podijeljeno 200.000 dinara što je značilo dividendu u iznosu od 100 dinara (10%) po udjelu. Ujedno je u rezervni fond uplaćen iznos od 120.000 dinara dok je 7.113,21 dinar prenesen na novi račun za sljedeću poslovnu godinu. Jedan od razloga boljih rezultata u odnosu na prethodnu (1938.) godinu bio je povećan izvoz drvne građe neposredno pred sam početak Drugog svjetskog rata.⁹⁹³

Godine 1939. došlo je i do značajnih promjena u vlasničkoj strukturi poduzeća. Naime, Marko Rusko i Karlo Banac postaju vlasnici po 504 udjela (504.000 dinara) svaki, čime su zajedno posjedovali 1.008 (od 2.000) udjela i time ostvarili natpolovični udio u vlasništvu *Poduzeća*. Za usporedbu prethodne godine poduzeće *Banaz i Rusko* posjedovalo je 622 udjela dok je Marko Rusko bio vlasnik još 200 udjela. Pri tome je jedan od suvlasnika Pasko Kolić prodao svoj udio od 326.000 dinara nominalne vrijednosti čime se praktički povukao iz poslovanja *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva*.⁹⁹⁴ Poduzeće je u poslovnoj

⁹⁹² Potrebno je spomenuti da je jedan od kupaca izvoznih proizvoda *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* bila i poznata međunarodna korporacija *Colgate-Palmolive*, odnosno podružnice *Korporacije* u Varšavi, Zürichu i Londonu. HR-DADU, fond 392, PDID, kut. 52, Izvještaji Prvog dalmatinskog trgovačkog društva za Narodnu banku Kraljevine Jugoslavije za 1938. godinu.

⁹⁹³ Pomorsko poslovanje *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* je s vremenom imalo sve manji udio u ukupnom poslovanju *Poduzeća*. Tako je parobrodarski odjel u ukupnoj aktivni *Poduzeća* (15.487.167,15 dinara) sudjelovao sa svega 809.622,50 dinara, odnosno 5,23%. HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 19. Zapisnik redovne glavne skupštine Prvog dalmatinskog trgovačkog društva s.o.j. od 30. rujna 1940. godine Zap. Br. 1682.

⁹⁹⁴ HR-DADU, fond 821, JBMS, kut. 19. Zapisnik redovne glavne skupštine Prvog dalmatinskog trgovačkog društva s.o.j. od 30. rujna 1940. godine Zap. Br. 1682.

1939. godini prodajom razne trgovačke robe ostvarilo ukupni bruto prihod od 3.214.499 dinara.⁹⁹⁵

Unatoč Drugom svjetskom ratu koji je već bio u tijeku, bruto prihodi *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* ostvareni prodajom trgovačke robe tijekom poslovne 1940. godine nisu smanjeni te su iznosili 3.227.223,60 dinara. Za dobre poslovne rezultate bila je zaslužna konjunktura u izvozu drva, kao i porast potražnje za maslinovim uljem. Međutim, uslijed lošeg uroda maslina, rafinerija ulja radila je s 25% kapaciteta. Roba se u inozemstvo izvozila većinom u Grčku i Albaniju.⁹⁹⁶ Poduzeće je nastavilo poslovati i nakon propasti Kraljevine Jugoslavije i uspostave Nezavisne Države Hrvatske. Tako su tijekom poslovne 1941. godine bruto prihodi ostvareni prodajom trgovačke robe bili gotovo na predratnoj razini i iznosili su 2.951.185,80 kuna. Na tržištu je i dalje vladala konjunktura u trgovini drvom te ostalim građevnim materijalom, ali je uslijed ratnih zbivanja došlo do pomanjkanja sirovina za proizvodnju ulja. Rat je ujedno otežao izvoz te je većina proizvodnje prodavana na domaćem tržištu dok je vrlo mali dio izvezen u Italiju.⁹⁹⁷

Godine 1941. *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* prestalo se baviti poslovima pomorskog prijevoza jer je prodan i posljednji brod iz flote *Poduzeća* (parobrod *Četvrti*). Iako je zbog rata perspektiva daljnjeg poslovanja *Poduzeća* bila neizvjesna ono je poslovalo sve do kraja Drugog svjetskog rata kada je uspostavom socijalističke Jugoslavije nacionalizirano i preimenovano u *Tvornica ulja Radeljević*.⁹⁹⁸

6.3.2. Bistrina d.s.o.j.

Šire područje Malostonskog zaljeva tijekom povijesti bilo je poznato po uzgoju školjkaša, prije svega kamenica.⁹⁹⁹ Godine 1881. Marin Bandur iz Stona, javnom licitacijom koju je održala Pomorska vlada u Trstu, dobiva pravo ribolova i uzgoja školjaka u uvali

⁹⁹⁵ HR-DADU, fond 392, PDID, kut. 52, izvještaji Prvog dalmatinskog trgovačkog društva za Narodnu banku Kraljevine Jugoslavije za 1939. godinu.

⁹⁹⁶ HR-DADU, fond 392, PDID, kut. 52, izvještaji Prvog dalmatinskog trgovačkog društva za Narodnu banku Kraljevine Jugoslavije za 1940. godinu.

⁹⁹⁷ HR-DADU, fond 392, PDID, kut. 52, izvještaji Prvog dalmatinskog trgovačkog društva za Hrvatsku državnu banku za 1941. godinu.

⁹⁹⁸ Tvornica je nazvana prema dubrovačkom komunistu i revolucionaru Brunu Radeljeviću.

⁹⁹⁹ Kamenice su se na spomenutom području uzgajale od antičkih vremena, što je nastavljeno i tijekom Dubrovačke Republike te kasnije za vrijeme austrijske uprave kada su nadležne vlasti privatnicima ustupale koncesije za uzgoj kamenica. Više o povijesti uzgoja kamenica i ostalih školjkaša u: Vlaho FORTUNIĆ, *Crtice o ribarstvu uopće a danasve u području bivše Republike Dubrovačke*, Štamparija Jadran, Dubrovnik, 1930.

Bistrina te ujedno kupuje i otočić Govanj (tzv. Otok života)¹⁰⁰⁰ koji se nalazi u neposrednoj blizini uvale Bistrina.¹⁰⁰¹ Sinovi Marina Bandura, Antun i Frano 8. rujna 1926. godine osnivaju poduzeće *Bistrina Antun i Frano Bandur* u obliku javnog trgovačkog društva sa sjedištem u Stonu.¹⁰⁰² Poduzeće je u sudski registar upisano 11. listopada 1928. godine, a kao djelatnost se navodi „gojidba i prodaja kamenica i drugih ljuskavaca“.¹⁰⁰³ Prilikom osnivanja *Poduzeća* važnu ulogu imao je pomorski kapital jer su se među ulagačima nalazili brodovlasnici Božo Banac i Frano Petrinović.¹⁰⁰⁴

Proizvodnja kamenica na stonskom području tijekom međuratnog razdoblja bila je unosan posao jer su stonska uzgajališta proizvodila gotovo cjelokupni godišnji uzgoj kamenica Kraljevine Jugoslavije (Tablica 16.). Zahvaljujući uzgajalištima u Malostonskom zaljevu od kojih je najveće bilo *Bistrina*, proizvodnja školjkaša u dubrovačkom pomorskom okrugu bila je daleko najveća među svim pomorskim okruzima Kraljevine Jugoslavije (Grafikon 16.). Uzgajalište Bistrina moglo je uzgojiti i do 800.000 kamenica godišnje, od kojih se jedan dio izvezio u Italiju, a osim kamenica uzgajale su se i dagnje.¹⁰⁰⁵

Javno trgovačko društvo *Bistrina Antun i Frano Bandur* 1936. godine transformiralo se u društvo s ograničenim jamstvom – *Bistrina d.s.o.j.* a sjedište *Poduzeća* postaje Dubrovnik. Poduzeće *Bistrina d.s.o.j.* sa sjedištem u Dubrovniku upisano je u trgovački registar 7. studenoga 1936. godine. Djelatnost za koju je *Poduzeće* bilo registrirano glasila je: „gojenje i prodaja kamenica i drugih ljuskavaca“. *Poduzeće* je osnovano s temeljnim

¹⁰⁰⁰ Spomenuti otočić je 22. listopada 1938. godine od braće Antuna i Frana Bandura (nasljednika Marina Bandura) kupio dubrovački brodovlasnik Božo Banac za iznos od 245.000 dinara. HR-DADU, fond 324, OSD, Fascikla Bistrina d.s.o.j., Kupoprodajni ugovor Db 286/38.

¹⁰⁰¹ Vlaho Fortunić, *Crtice o ribarstvu uopće a danasve u području bivše Republike Dubrovačke*, Štamparija Jadran, Dubrovnik, 1930., str.49.

¹⁰⁰² HR-DADU, fond 324, OSD, Fascikla Bistrina d.s.o.j., Javnobilježnički akt Z.Br.4576, 2.

Osnivanje je popraćeno i u tadašnjem dubrovačkom tisku u kojem je objavljena vijest o osnivanju „društva za racionalno gojenje kamenica“. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 42, 1926., 5.

¹⁰⁰³ Poduzeće *Bistrina* braće Bandur brisano je iz registra 7. studenoga 1936. godine zbog transformacije u društvo s ograničenim jamstvom pod imenom *Bistrina*. HR-DADU, fond 324, OSD, Registar A II inokosnih, trgovaca, javnih i komanditnih društava, 111.

¹⁰⁰⁴ Ostali ulagači su uz braću Antuna i Frana Bandura bili *Prva hrvatska štedionica*, Ivo Rusko, Pero Perić i Pasko Kolić koji je, iako veletrgovac vinom, bio suvlasnik i član uprave *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* koje se između ostaloga bavilo i pomorskim prijevozom. Od preostalih ulagača s pomorstvom je dodirnih točaka imao i Marko Rusko kao suvlasnik poduzeća *Banaz i Rusko* (koje je poslovalo u pomorskom sektoru), kao i Melko Čingrija (tada viceguverner Narodne banke Kraljevine Jugoslavije) koji je imao značajnu ulogu ne samo u pomorstvu već općenito u gospodarstvu Dubrovnika. HR-DADU, fond 324, OSD, Fascikla Bistrina d.s.o.j., Javnobilježnički akt Z.Br.4576. str.2.

¹⁰⁰⁵ Godine 1929./1930. godišnja proizvodnja dagnji poduzeća *Bistrina d.s.o.j.* bila je približno 30 tona. *Izvjestaji Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku Br. 5. Stanje i potrebe privrede u području Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku*, 96.

kapitalom od 50.000 dinara.¹⁰⁰⁶ Suvlasničke udjele u *Poduzeću* su tako i dalje imali Božo Banac te Frane Petrinović iz *Jugoslavenskog Lloyd*a čiji su udjeli iznosili po 12,5% svaki.¹⁰⁰⁷ Članovi uprave (poslovođe) društva bili su: Pasko Kolić, Marko Rusko i Pero Perić.¹⁰⁰⁸

Godina	Broj uzgojenih kamenica (komada)	Vrijednost uzgojenih kamenica (dinara)	Udio u ukupnoj vrijednosti proizvodnje kamenica Kraljevine Jugoslavije
1930.	628.000	314.000	99,6%
1931.	423.000	211.500	99,4%
1932.	215.000	161.275	99%
1933.	461.000	105.830	100%
1934.	327.000	100.190	100%
1935.	285.000	165.440	100%
1936.	292.000	146.000	100%
1937.	121.000	60.000	100%
1938.	640.000	325.000	100%
1939.	800.000	400.000	100%
Ukupno:	4.192.000	1.989.235	

Tablica 16. Uzgoj kamenica na području Malostonskog zaljeva u razdoblju od 1930. do 1939. godine

Izradio autor prema: *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1930.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1931., 123. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1931.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1932., 117 ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1932.*, Trgovinsko-industrijska i zanatska komora u Splitu, Split, 1933., 107. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1933.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1934., 107. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1934.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1935., 105. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1935.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1936., 115. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1936.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1937., 123. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1937.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1938., 121. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1938.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1939., 135. i *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1939.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1940., 137.

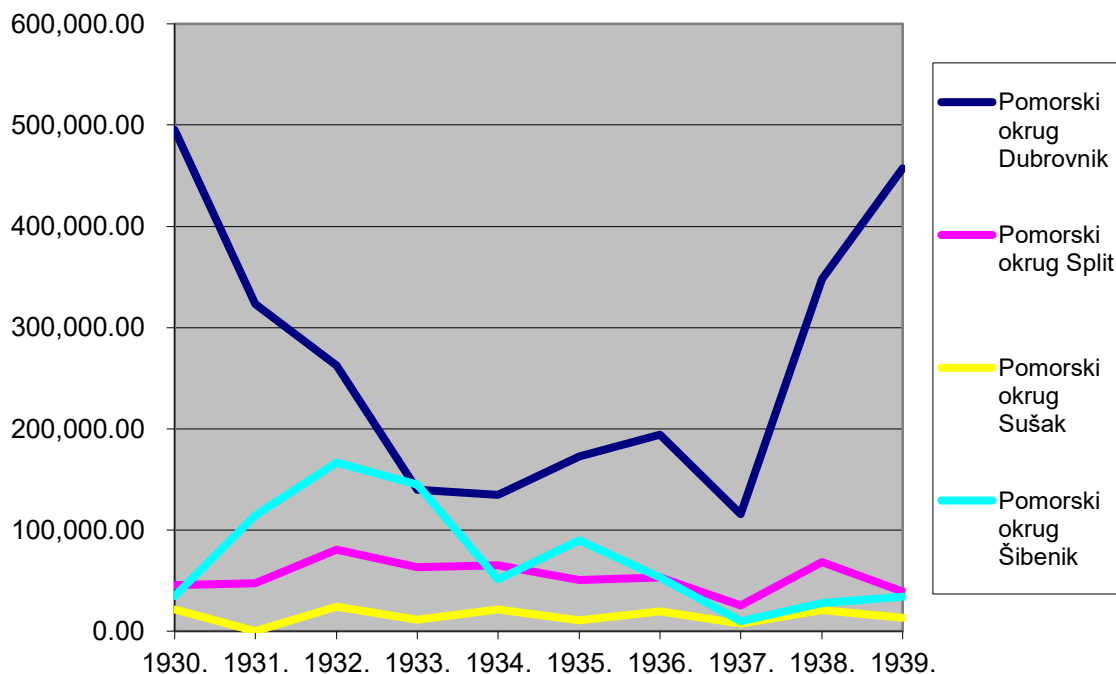
¹⁰⁰⁶ *Službeni glasnik Primorske banovine*, 97, Split, 1936., 2.

¹⁰⁰⁷ Suvlasnici *Bistrine d.s.o.j.* i njihovi udjeli bili su sljedeći: Antun Bandur (17,5%), Frano Bandur (17,5%), Božo Banac (12,5%), Frano Petrinović (12,5%), Pasko Kolić (10%), Melko Čingrija (8%), Gjuro Bajurin (5%), *Prva hrvatska štedionica* (5%), Marko Rusko (5%), Pero Perić (3%), Antun Zec (2%) i Ivo Zec (2%). HR-DADU, fond 324, OSD, Fascikla Bistrina d.s.o.j., Popis družinara firme „Bistrina“ gojenje i prodaja kamenica i drugih ljuskavaca društvo s.o.j. u Dubrovniku.

¹⁰⁰⁸ Pasko Kolić (veletrgovac vinom) i Marko Rusko (suvlasnik poduzeća *Banaz i Rusko*) su bili članovi uprave *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* koje se između ostalog bavilo i pomorskim prijevozom.

Grafikon 16. Prikaz ukupne vrijednosti proizvodnje školjkaša na području pomorskih okruga Dubrovnik, Split, Sušak i Šibenik u razdoblju od 1930. do 1939. godine u dinarima

(Napomena: u Pomorskom okrugu Meljine/Kotor nije bilo proizvodnje školjkaša.)



Izradio autor prema: *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1930.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1931., 123. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1931.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1932., 117 ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1932.*, Trgovinsko-industrijska i zanatska komora u Splitu, Split, 1933., 107. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1933.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1934., 107. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1934.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1935., 105. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1935.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1936., 115. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1936.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1937., 123. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1937.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1938., 121. ; *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1938.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1939., 135. i *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1939.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1940., 137.

Tehnologija proizvodnje kamenica bila je relativno jednostavna te nije zahtijevala velika ulaganja u proizvodnju što je zasigurno bio jedan od motiva ulagačima. Uzgajalište *Bistrina* primjenjivalo je talijanski način uzgoja (tzv. tarantski) koji je bilo najprikladniji za stonsko područje.¹⁰⁰⁹ Prema talijanskom načinu uzgoja kamenice su se uzgajale na vertikalnim konopcima potopljenim u moru. Vertikalni konopci s kamenicama bili su obješeni na horizontalno postavljen konopac rastegnut između stupova zabijenih u morsko dno s

¹⁰⁰⁹ Uzgajalište *Bistrina* je 1926. godine započelo uzgoj kamenica prema talijanskom modelu, što se tada nazivalo „racionalnim uzgojem“. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 42, 1926., 5.

gornjim dijelom iznad razine mora¹⁰¹⁰ (Slike 16. i 17.). Međutim, godišnja proizvodnja kamenica na stonskom području znatno je varirala pa se tako kretala u rasponu od 121.000 komada godišnje (1937. godine) do 800.000 komada godišnje (1939. godine). Godine 1936. poduzeće *Bistrina* za svoje je kamenice na međunarodnom natjecanju (General Trades International Exhibition) održanom u Londonu osvojila zlatnu medalju.¹⁰¹¹

Godine 1938. mijenja se vlasnička struktura *Poduzeća* te otkupom ostalih udjela vlasnici postaju Pasko Kolić, Pero Kolić i Niko Buško. Tom prilikom *Poduzeće* je promijenilo ime u *Bistrina gojenje kamenica i drugih ljuskavaca d.s.o.j.*¹⁰¹² Poslovanje pod novim imenom nije bilo uspješno te je nakon loših rezultata u prvih devet mjeseci 1940. godine, kada je zabilježen gubitak od 24.956,35 dinara, pokrenut postupak za likvidaciju *Poduzeća*. Da bi se proveo postupak likvidacije *Poduzeće* mijenja naziv u *Bistrina gojenje i prodaja kamenica i drugih ljuskavaca d.s.o.j. u likvidaciji*, a za likvidatore su imenovani Pasko Kolić i Niko Buško.¹⁰¹³ Postupak likvidacije okončan je 1. svibnja 1941. godine te je tako *Poduzeće* službeno prestalo postojati.¹⁰¹⁴

6.3.3. Dubravka d.s.o.j.

Poduzeće Dubravka, društvo s.o.j. (za proizvodnju boja i promet bojama, kemikalijama i materijalom za obskrbu brodova) upisano je u sudski registar 13. rujna 1924. godine. Sjedište poduzeća bilo je u Dubrovniku a osnivačka glavica je iznosila 1.200.000 dinara (od čega je 720.000 dinara ili 60% uplaćeno u gotovini). Kao predmet poslovanja

¹⁰¹⁰ U to vrijeme postojala su dva načina uzgoja kamenica: francuski i talijanski. Talijanski način uzgoja nazivao se i tarantski (prema gradu Tarantu u kojem je bilo poznato uzgajalište kamenica). Više o načinima uzgoja kamenica u: V. FORTUNIĆ, *Crtice o ribarstvu uopće a nadalje u području bivše Republike Dubrovačke*, 50-54.

¹⁰¹¹ Sanja TOMŠIĆ, Josip LOVRIĆ, Povijesni pregled uzgoja kamenica u Malostonskom zaljevu, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 2004, 17-23, 18.

¹⁰¹² HR-DADU, fond 324, OSD, Fascikla Bistrina d.s.o.j., Dopis Okružnom sudu u Dubrovniku od 24. studenoga 1938. godine.

¹⁰¹³ Prema izvještaju o poslovanju loši poslovni rezultati bili su posljedica ratnih zbivanja u Europi koja su uzrokovale potpuni prestanak dolazaka stranih turista, a dolasci domaćih turista svedeni su na minimum. HR-DADU, fond 324, OSD, Fascikla Bistrina d.s.o.j., Zapisnik od 11. studenoga 1940. godine Zap. Br. 1712.

Iako je početak likvidacije objavljen 30. prosinca 1940. godine, uslijed ratnih zbivanja administracija je bila spora te je promjena službeno objavljena tek nakon propasti Kraljevine Jugoslavije. *Službeni glasnik Civilnog komesarijata za Dalmaciju*, 33, Split, 1941., 1.

¹⁰¹⁴ HR-DADU, fond 324, OSD, Fascikla Bistrina d.s.o.j., Dopis Sudbenom stolu u Dubrovniku od 24. srpnja 1941. godine br. Fi 9/41.

Nakon brisanja poduzeća *Bistrina gojenje i prodaja kamenica i drugih ljuskavaca d.s.o.j. u likvidaciji*, Pero Kolić (sina Paska Kolića) osniva novo poduzeće pod nazivom *Bistrina gojenje i prodaja kamenica i drugih ljuskavaca morskih*. Spomenuto poduzeće upisano je u registar Sudbenog stola u Dubrovniku (kao trgovačkog suda) dana 24. srpnja 1941. godine. HR-DADU, fond 324, OSD, Fascikla Bistrina d.s.o.j., Upis nove firme od 24. srpnja 1941. godine Rag a III - 95.

navedeno je podizanje tvornice za izrađivanje boja, proizvodnja, uvoz, izvoz te kupovina i prodaja svih vrsta boja i kemikalija i drugog materijala za opskrbu brodova. Upravu *Poduzeća* (tzv. poslovođe) sačinjavali su: Tonci Jelich, Aleksandar Aleksić i Ivo Barač.¹⁰¹⁵

Inicijator za osnivanje tvornice *Dubravka* bio je dubrovački brodovlasnik Federiko Glavić tadašnji predsjednik uprave *Dubrovačke parobrodске plovидbe*. Naime, on je u svrhu smanjenja troškova poslovanja *Dubrovačke parobrodске plovидbe* odlučio da se boje i lakovi potrebni za održavanje brodova trebaju nabavljati u zemlji jer je nabava istih u inozemstvu bila relativno skupa.¹⁰¹⁶ Budući da je tvornica *Dubravka* osnovana za potrebe *Dubrovačke parobrodске plovидbe*, njezini su osnivači bili *Dubrovačka parobrodска plovидba* i *Dubrovačka trgovačka banka*. Udio *Dubrovačke parobrodске plovидbe* u poduzeću *Dubravka* iznosio je 19,3% (232.000 dinara) dok je najveći udio (50%) pripadao *Dubrovačkoj trgovačkoj banci* koja je bila poslovno povezana s *Dubrovačkom parobrodskom plovидbom*.¹⁰¹⁷

Prva lokacija tvornice *Dubravka* bila je u dijelu grada zvanom Batala na zemljištu *Dubrovačke parobrodске plovидbe*.¹⁰¹⁸ Dana 6. prosinca 1927. godine tvornica na Batali je izgorjela te je 1928. godine na novoj lokaciji izgrađena nova tvornica koja je početkom 1929. godine započela s radom.¹⁰¹⁹ Nova tvornica izgrađena je na zemljištu u vlasništvu *Dubrovačke parobrodске plovидbe* u Gružu (u blizini Pomorske vojne akademije).¹⁰²⁰ Tvornica je izgrađena prema nacrtu Mihaila Blagojevića iz Sarajeva, a izvođač radova bio je građevinski poduzetnik Pero Kulišić iz Dubrovnika.¹⁰²¹ Izgradnjom nove tvornice koja je

¹⁰¹⁵ HR-DADU, fond 196, TOK, Registar tvrtki protokoliranih kod Okružnog suda u Dubrovniku – Formular C. svezak I 1907-1939. str. 32.

Godine 1938. dva člana uprave (poslovođe) Aleksandar Aleksić i Tonci Jelich dali su ostavke te su na njihovo mjesto izabrani Josip Lovrić (član uprave *Dubrovačke parobrodске plovидbe*) i Dinko Zorović. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703-1099, 1929-1942, Zapisnik, Zap. Broj 53/1938/ROP.

¹⁰¹⁶ Povodom toga Federiko Glavić je izjavio „Želim da veći broj mojih sugrađana ima posla ali i da se prestanu trošiti veliki soldi na kupovinu piture u svijetu“. A. CVJETKOVIĆ, *Dubrovački brodovlasnik Federiko Glavić*, 163-164.

¹⁰¹⁷ Ako se uzme u obzir da je *Dubrovačku trgovačku banku* zastupao Tomo Glavić (nećak Federika Glavića i ujedno član uprave *Dubrovačke parobrodске plovидbe*) tada su interesi *Dubrovačke parobrodске plovидbe* bili zastupljeni s 69,3% udjela u vlasništvu *Dubravke*. HR-DADU, fond 324, OSD, Prilozi trgovačkog registra Reg „B“ I i „C“ II br. 703-1099, 1929-1942, Zapisnik, Zap. Broj 53/1938/ROP.

¹⁰¹⁸ Na spomenutom zemljištu je neposredno pred Drugi svjetski rat *Dubrovačka plovидba* započela gradnju nove upravne zgrade (tzv. Raguzea).

¹⁰¹⁹ S. BAKIJA, *Industrijsko-obrtnička i ugostiteljsko uslužna djelatnost u Gružu između dva rata*, 124.

¹⁰²⁰ Tvornica se sastojala od tri zgrade na zemljištu površine 1.200 m². *Izvjestaji Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku Br. 5. Stanje i potrebe privrede u području Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku*, 96.

¹⁰²¹ Prvobitnim planom predviđena je izgradnja tvornice i dva stana, međutim od izgradnje stanova se odustalo. A. CVJETKOVIĆ, *Dubrovački brodovlasnik Federiko Glavić*, 164.

imala veći kapacitet od stare *Poduzeće* je moglo zadovoljiti potrebe ne samo *Dubrovačke parobrodске plovidbe* već i ostalog ciljnog tržišta.¹⁰²²

Nova tvornica boja i lakova imala je godišnji kapacitet proizvodnje od 10 vagona (100 tona) uljanih boja i lakova pri radu u jednoj smjeni (8 sati dnevno).¹⁰²³ Maksimalni dnevni kapacitet proizvodnje iznosio je 1.000 kg uljanih boja i 300 kg lakova i firmisa. Međutim, tijekom Velike gospodarske krize 1930. godine proizvodnja je drastično smanjena te je godišnja proizvodnja iznosila 60 tona boja i lakova.¹⁰²⁴ Proizvodni pogon u tvornici bio je pokretan elektromotorom snage 11 KS. Broj zaposlenika u tvornici kretao se od šest do devet (ovisno o potrebi posla) a poslovanjem je upravljao Aleksandar Aleksić.¹⁰²⁵

Tvornica je sirovine potrebne za proizvodnju manjim dijelom nabavljala na domaćem tržištu, a većina potrebnih sirovina i poluproizvoda (primjerice laneno ulje) nabavljana je u inozemstvu, pretežno iz Njemačke, Italije, Čehoslovačke, Francuske i Švedske.¹⁰²⁶ Nabava potrebnih sirovina bila je vrlo problematična samim tim što se većina potrebnih sirovina nije proizvodila u Kraljevini Jugoslaviji već se morala uvoziti. Međutim nabava čak i onih (malobrojnih) sirovina koje su se mogle kupiti na domaćem tržištu bila je skupa jer je sam njihov prijevoz bio skup i predstavljao je znatnu stavku u troškovima nabave. Tako je kupnja sirovina u inozemstvu bila jeftinija opcija unatoč uvoznjoj carini od 30 do 40%. Tvornica je svojim gotovim proizvodima između ostaloga opskrbljivala potrošače na domaćem tržištu (južna Dalmacija, Crna Gora i Hercegovina). Ipak, najznačajniji potrošači proizvedenih boja i lakova bili su brodovi (domaći i strani) koji su pristajali u gruškoj luci.¹⁰²⁷ Potrebno je spomenuti da bi se sirovine nabavljene u inozemstvu dopremale u Dubrovnik brodovima

¹⁰²² S. BAKIJA, *Industrijsko-obrtnička i ugostiteljsko uslužna djelatnost u Gružu između dva rata*, 125.

¹⁰²³ Proizvodnja se u praksi prilagođavala zahtjevima tržišta te je varirala od 60 do 280 tona godišnje. M. KAPOVIĆ, *Radnički pokret Dubrovnika 1874.-1941*, 121.

¹⁰²⁴ *Izveštaji Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku Br. 5. Stanje i potrebe privrede u području Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku*, 96.

¹⁰²⁵ Zaposlena su bila dva činovnika, jedan kvalificirani radnik i tri do šest nekvalificiranih radnika. Svi zaposlenici bili su jugoslavenske narodnosti, osim jednog činovnika koji je bio Rus. HR-DADU, fond 196, TOK, kut, G 1930 br. 641/998. dopis trgovačko-obrtničkoj komori od 8. ožujka 1930. godine.

¹⁰²⁶ HR-DADU, fond 196, TOK, kut. G 1930 br. 641/998. dopis trgovačko-obrtničkoj komori od 8. ožujka 1930. godine.

¹⁰²⁷ Zbog spomenutih visokih uvoznih carina na sirovine proizvodi tvornice *Dubravka* nisu ni mogli biti konkurentni na međunarodnom tržištu. Konkurentnost bi jedino bila moguća kada bi se pri izvozu gotovih proizvoda poduzeću vratio iznos plaćene carine na uvoz sirovina. *Izveštaji Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku Br. 5. Stanje i potrebe privrede u području Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku*, 96.

Dubrovačke parobrodске plovидbe što je imalo pozitivan utjecaj na rentabilnost poslovanja tvornice.¹⁰²⁸

Poduzeće *Dubravka d.s.o.j.* uz boje i lakove prodavalo je i razne kemikalije. Tako se od *Poduzeća* mogao nabaviti pesticid „Merito“, proizvod njemačkog proizvođača *Schering A.G.* Insekticid se koristio protiv grozdovog moljca na vinovoj lozi te ostalih štetnika na voćkama, a *Poduzeće* je bilo generalni distributer spomenutog proizvoda za dubrovačko područje.¹⁰²⁹

6.3.4. Povlašteno hrvatsko industrijsko trgovačko d.d. (POHIT)

Povlašteno hrvatsko industrijsko trgovačko d.d. (POHIT) sa sjedištem u Zagrebu osnovano je krajem 1940. godine.¹⁰³⁰ Cilj *POHIT*-a bio je podržati razvoj hrvatske industrije zajedničkim snagama okupljenih hrvatskih gospodarstvenika. Stoga je *POHIT* bio ovlašten osnivati, kupovati, prodavati industrijska i trgovačka poduzeća, te obavljati sve potrebne poslove vezane za financiranje trgovačkih i industrijskih poduzeća, odnosno kupovinu i prodaju nekretnina. Za pojedine grane poslovanja ravnateljstvo *POHIT*-a moglo je propisivati posebne poslovničke, koje je odobravalа Banska vlast. *POHIT* je također bio ovlašten izdavati obveznice, uz odobrenje Banske vlasti jer je Banovina Hrvatska jamčila njihovu vrijednost svojom imovinom.¹⁰³¹

Osnivački kapital *POHIT*-a iznosio je 50.000.000 dinara, te je u skladu s tim izdano 50.000 dionica nominalne vrijednosti od po 1.000 dinara. Svaka dionica značila je jedan glas na glavnoj skupštini *Poduzeća*. U prvobitnoj vlasničkoj strukturi *POHIT*-a bilo je ukupno 20 vlasnika od kojih je najveći bila Banovina Hrvatska s 11.000 dionica, odnosno udjelom od 22% vlasništva, a od dubrovačkih poduzeća vlasničke udjele imali su *Dubrovačka plovидba* koju je zastupao Tomo Glavić s 1.500 dionica, odnosno 3% udjela u vlasništvu poduzeća i poduzeće *Banaz i Rusko* koje je zastupao Marko Rusko, također s 1.500 dionica, odnosno 3%

¹⁰²⁸ *Poduzeće Dubravka d.s.o.j.* je unatoč poteškoćama poslovalo i tijekom Drugog svjetskog rata nabavljajući sirovine od *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva*, a nakon rata je nacionalizirano. S. BAKIJA, *Industrijsko-obrtnička i ugostiteljsko uslužna djelatnost u Gružu između dva rata*, 125.

¹⁰²⁹ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 23, 1936., 3.

¹⁰³⁰ Razdoblje Banovine Hrvatske tijekom kojega je i osnovan *POHIT* obilježeno je dominantnim utjecajem njemačkog kapitala na hrvatsko gospodarstvo. Izbijanjem Drugog svjetskog rata nastupilo je razdoblje sukoba interesa njemačkog kapitala i *POHIT*-a koji je okupljao vodeće hrvatske poduzetnike. Više u Mira KOLAR DIMITRIJEVIĆ, *Strani kapital i Banovina Hrvatska 1939-1941, Povijesni prilozi*, 9, Zagreb, 1990., 165-194.

¹⁰³¹ HR-HDA, fond 611, *Povlašteno hrvatsko industrijsko trgovačko dioničko društvo* (dalje: *POHIT*), kut. 3, Zaključak trgovačkog suda u Zagrebu Fi. 432/40-1 od 6. prosinca 1940. godine.

udjela u vlasništvu poduzeća.¹⁰³² Udio u vlasništvu (500 dionica) imao je i poznati dubrovački poduzetnik Tomo Kostopeč koji je između ostalog investirao i u pomorska poduzeća.¹⁰³³

Na osnivačkoj skupštini POHIT-a održanoj 22. studenoga 1940. godine u Zagrebu izabrani su članovi Upravnog odbora (ravnateljstva) te Nadzornog odbora. Tako su za članove ravnateljstva između ostalih izabrani Tomo Glavić predstavnik *Dubrovačke plovidbe* i Marko Rusko, predstavnik poduzeća *Banaz i Rusko*. Za jednog od članova Nadzornog odbora izabran je Tomo Kostopeč.¹⁰³⁴

Pomorska poduzeća i brodovlasnici su ulaganjem u *POHIT* nastavili s diverzifikacijom ulaganja nastojeći umanjiti rizik poslovanja u nesigurnim ratnim vremenima, naime Drugi svjetski rat već je bio u punom zamahu iako je Kraljevina Jugoslavija još bila neutralna. Međutim, ulaganje u *POHIT* nije se pokazalo kao dobar poslovni potez jer je tijekom prve godine poslovanja *Poduzeća* rat zahvatio i Kraljevinu Jugoslaviju. Cilj ulaganja pomorskog kapitala u *POHIT* u smislu širenja poslovanja prema suvremenim trendovima i stalnom potrebom investicije u unosne projekte, nije postignut. Sveukupno se ulaganje u *POHIT* pokazalo potpunim promašajem, premda je *Poduzeće* svoju prvu poslovnu godinu završilo s dobitkom od 4.955.171,66 kuna, što je bio iznos gotovo 10% temeljnog kapitala odnosno vrijednosti dionica.¹⁰³⁵ Na prvoj godišnjoj skupštini dioničara odlučeno je da neće biti isplate dividende za 1941. već je 3.500.000 kuna uplaćeno u tzv. pričuvnu zakladu *Poduzeća*.¹⁰³⁶

¹⁰³² Poduzeće *Banaz i Rusko* (vlasnici Karlo Banac i Marko Rusko) bilo je vlasnik pomorskog poduzeća *Plovidba Rad*, koja je 3. kolovoza 1940. godine ostala bez svog jedinog broda (teretnog parobroda duge plovidbe *Rad*). Osim što su bili suvlasnici navedenog poduzeća u razdoblju neposredno pred rat, Karlo Banac (brat Boža Banca) bio je član Upravnog odbora *Jugoslavenskog Lloyda* a Marko Rusko član u Nadzornim odborima *Jugoslavenskog Lloyda*, *Prekomorske plovidbe* i *Jadranske plovidbe*.

¹⁰³³ Udio u *POHIT*-u imala su i još neka pomorska poduzeća i brodovlasnici Kraljevine Jugoslavije (Marin Ferić 1.500 dionica, pomorsko poduzeće *Oceanija* 1.000 dionica, pomorsko poduzeće *Ilirija* 500 dionica, pomorsko poduzeće *Dalmatia* 500 dionica, pomorsko poduzeće *Slobodna plovidba Topić* 400 dionica i Ante Topić 500 dionica) HR-HDA, fond 611, POHIT, kut. 38, Zapisnik konstituirajuće glavne skupštine POHIT-a od 23. studenoga 1940. godine.

¹⁰³⁴ Neki od članova Upravnog i Nadzornog odbora *POHIT-a* bili su poznati hrvatski gospodarski stručnjaci. Tako je predsjednik Upravnog odbora bio Mirko Lamer, a članovi uprave su uz spomenute dubrovačke gospodarstvenike bili: Vladimir Košak, Slavko Kolar, Zvonimir Pavešić, Slavko Flögel, Tomo Jančiković, Branko Pliverić, Dragutin Cekuš, Konstantin Vouk i Marin Ferić. Ostali članovi Nadzornog odbora su bili Stevan Tubić, Rudolf Erber, Vladimir Franolić, Josip Rasuhin, Branko Krnić i Milorad Smokvina. HR-HDA, fond 611, POHIT, kut. 38, Zapisnik konstituirajuće glavne skupštine POHIT-a od 23. studenoga 1940. godine.

¹⁰³⁵ HR-HDA, fond 611, POHIT, kut. 38, Račun gubitka i dobitka od 31. prosinca 1941 godine i račun razmjere 31. prosinca 1941. godine.

¹⁰³⁶ Neisplaćena dividenda *Dubrovačkoj plovidbi* i poduzeću *Banaz i Rusko* iznosila je po 105.000 kuna, a Tomu Kostopeču 35.000 kuna. HR-HDA, fond 611, POHIT, kut. 38, Zapisnik 1. godišnje glavne skupštine od 28. rujna 1942. godine.

Prva redovna glavna skupština *POHIT*-a na kojoj su između ostaloga objavljeni poslovni rezultati održana je tek u rujnu 1942. godine. Skupštini su nazočili samo najveći dioničari odnosno predstavnici Nezavisne Države Hrvatske, te *Štedionice NDH* s ukupno 39.000 dionica odnosno 78% udjela. Skupština je izglasala izmjene pravilnika kojima je državni udjel u vlasničkoj strukturi *POHIT*-a dodatno povećan. Također, izmijenjen je i način upravljanja *Poduzećem*, postojeće ravnateljstvo raspušteno, a biranje članova nove uprave i Nadzornog odbora prešlo je u nadležnost Ministarstva za obrt, veleobrt i trgovinu Nezavisne Države Hrvatske.¹⁰³⁷ Odluka skupštine bila je samo formalnost jer je odluka Ministarstva za obrt, veleobrt i trgovinu iz travnja 1942. već oslobodila dužnosti dotadašnje članove Upravnog i Nadzornog odbora te su na njihovo mjesto imenovani novi (podobni) članovi.¹⁰³⁸ Time je *POHIT* započeo proces transformacije u državno poduzeće iz kojega su postupno istisnuti privatni dioničari.¹⁰³⁹ Tijekom Drugog svjetskog rata *POHIT* započinje s preuzimanjem poslovnih subjekata bitnih za gospodarstvo. Tako je znatan broj podržavljenih židovskih poduzeća te konfisciranih i naknadno privatiziranih poduzeća stavljen pod upravu *POHIT*-a.¹⁰⁴⁰ Nakon Drugog svjetskog rata i uspostave socijalističke Jugoslavije *POHIT* je prestao s poslovanjem.

¹⁰³⁷ HR-HDA, fond 611, POHIT, kut. 38, Zapisnik 1. godišnje glavne skupštine od 28 rujna 1942. godine.

¹⁰³⁸ Spomenutom odlukom su tako razriješeni dužnosti Tomo Glavić, Marko Rusko i Tomo Kostopeč koji nisu niti nazočili glavnoj skupštini. Za predsjednika uprave (ravnateljstva) postavljen je Mirko Lamer. HR-HDA, fond 611, POHIT, kut. 38, Prijepis odluke Ministarstva za obrt, veleobrt i trgovinu br. 30.708 17.04.1942.

¹⁰³⁹ Odlukom Ministarstva za obrt, veleobrt i trgovinu od 30. rujna 1941. otkupljivane su dionice u privatnom vlasništvu za iznos nominalne vrijednosti uvećan za 4% kamate. Tako je između ostalog spomenuto ministarstvo 24. travnja 1942. godine u svrhu otkupa dionica *POHIT*-a isplatilo *Dubrovačkoj plovidbi* iznos od 1.570.000 kuna. (1.500.000 kuna za dionice i 70.000 kuna za kamate). HR-HDA, fond 611, POHIT, kut. 28, dopis od 5. svibnja 1942. godine.

¹⁰⁴⁰ Više u: Mira KOLAR DIMITRIJEVIĆ, Hrvatsko gospodarstvo u Nezavisnoj Državi Hrvatskoj, *Časopis za suvremenu povijest*, 3, Zagreb, 1995., 527-542.

7. Pomorsko obrazovanje

Obrazovanje pomoraca na dubrovačkom području ima dugu tradiciju koja seže još iz razdoblja Dubrovačke Republike. Za vrijeme Dubrovačke Republike, pomorci su svoja prva pomorska znanja stjecali u privatnim školama i na tečajevima. Obučavali su ih iskusni pomorci i kapetani, koji su na taj način svoje bogato pomorsko iskustvo prenosili novim pomorskim naraštajima.¹⁰⁴¹

Sustavno organizirano pomorsko školovanje na istočnoj obali Jadrana započinje nakon propasti Dubrovačke Republike odnosno u razdoblju Habsburške Monarhije. Kao tadašnja velesila, Habsburška Monarhija je s ciljem širenja vlastitog političkog i gospodarskog utjecaja trebala razvijati ratnu i trgovačku mornaricu. Stoga su se počele otvarati pomorske škole koje će osigurati kadrove za ratnu i trgovačku mornaricu. Pomorsko obrazovanje na istočnoj obali Jadrana se sustavno razvijalo osnivanjem javnih pomorskih škola, pri čemu je jedna od njih osnovana i u Dubrovniku.¹⁰⁴² Međutim, usporedno s javnim školama i dalje su djelovale privatne škole u kojima su nastavu izvodili iskusni pomorci s višegodišnjim plovidbenim iskustvom u svojstvu zapovjednika broda.¹⁰⁴³

Pomorsko obrazovanje u Dubrovniku između dva svjetska rata slijedilo je trendove pomorskog obrazovanja u cijeloj državi, koji su nastavak obrazovanja iz razdoblja Austro-Ugarske Monarhije. U Dubrovniku se tako nalazila jedna od ukupno tri pomorske škole u tadašnjoj državi, dok je s aspekta vojnopomorskog obrazovanja Dubrovnik bio središte za izobrazbu časničkog kadra ratne mornarice monarhističke Jugoslavije. Naime, jedina vojnopomorska akademija tadašnje države nalazila se upravo u Dubrovniku.¹⁰⁴⁴

¹⁰⁴¹ Najpoznatiji među njima bio je kapetan Nikola Sagroević iz 16 stoljeća. Više u: Ilija MITIĆ, Prilog proučavanju pomorskog obrazovanja u Dubrovniku za vrijeme Republike, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1983., 34-35.

¹⁰⁴² Nakon nekoliko neuspješnih pokušaja otvaranja javnih i državno pomaganih pomorskih škola u Dubrovniku (1826. i 1836. godine) i Šibeniku (1837. godine), naposljetku ipak dolazi do njihovog otvaranja. Godine 1849. s redovnom nastavom prva započinje pomorska škola u Bakru, a već sjedeće 1850. godine s radom započinju pomorske škole u Zadru, Splitu i Kotoru, dok nastava u dubrovačkoj pomorskoj školi započinje 1852. godine. Đivo BAŠIĆ, Dubrovačka nautika – Pomorska škola u Dubrovniku, *Pomorski zbornik*, 49-50, Rijeka, 2015., 333-377., 343.

¹⁰⁴³ Više o osnivanju pomorskih škola u Dalmaciji tijekom austrijske uprave u Šime PERIČIĆ, Nastojanja na osnivanju državne pomorske škole u Dalmaciji, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1982., 47-50.

¹⁰⁴⁴ Činjenica da je za upis u tadašnju vojnopomorsku akademiju bilo potrebno imati završeno srednjoškolsko obrazovanje pokazuje da je vojnopomorska akademija bila na razini visokoškolskog obrazovanja. Ako bi se spomenuta činjenica, unatoč različitosti civilnog i vojnog obrazovnog sustava, (koja je u današnje vrijeme sve manje izražena) uvažila kao početak visokoškolskog pomorskog obrazovanja u Dubrovniku, tada bi ono imalo gotovo stoljetnu tradiciju, jer je Pomorska vojna akademija u Dubrovniku otvorena 1923. godine.

7.1. Općenito o pomorskom obrazovanju u međuratnom razdoblju

Završetkom Prvog svjetskog rata i propašću Austro-Ugarske Monarhije, Dubrovnik postaje dijelom novostvorene države - Kraljevstva SHS (kasnije Kraljevine SHS, odnosno Kraljevine Jugoslavije) čime je započelo novo razdoblje pomorskog obrazovanja na dubrovačkom području. Monarhistička Jugoslavija nije bila pomorski orijentirana država, stoga je neposredno nakon stvaranja nove države rad pomorskih obrazovnih ustanova nastavljen prema prijašnjoj organizaciji. Situaciju u pomorskom obrazovanju dodatno je otežavala činjenica da su pomorske škole u Rijeci i Malom Lošinju uslijed talijanske okupacije ostale izvan teritorija Kraljevine SHS. Tako su na cijelom teritoriju države djelovale svega tri pomorske škole (Bakar, Dubrovnik i Kotor¹⁰⁴⁵). Stoga su, s obzirom na cjelokupno stanje u pomorskom obrazovanju, bile potrebne promjene te se pokrenulo pitanje reorganizacije pomorskog školstva.

Jedan od najznačajnijih događaja vezanih za pomorsko obrazovanje u međuratnom razdoblju bio je skup u Bakru (tzv. Anketa). Naime Pomorska oblast u Bakru je u svrhu reorganizacije pomorskog školstva sazvala 1920. godine skup na kojem su nazočili svi relevantni predstavnici pomorske struke.¹⁰⁴⁶ Na skupu je između ostalog utvrđeno da je potrebno ujednačiti nastavni program u svim pomorskim školama, a također su odabrani i udžbenici koji će se koristiti u izvođenju nastave. Zaključeno je i da se uz teorijski dio nastave u učionici treba provoditi i praksa na školskim brodovima. Za tu svrhu koristio bi se školski brod *Vila Velebita* koji bi se stavio na raspolaganje učenicima pomorskih škola.¹⁰⁴⁷

Nakon rasprava vođenih tijekom 1919. i 1920. godine, Ministarstvo prosvjete Kraljevine SHS je 17. lipnja 1921. godine donijelo je *Uredbu o pretvaranju dosadašnjih nautičkih škola u Bakru, Dubrovniku i Kotoru u Državne pomorske akademije*. Uredbom su

¹⁰⁴⁵ Pomorska škola u Kotoru tijekom Prvog svjetskog rata, točnije od školske godine 1914./1915., bila je zatvorena. Tako su nastavnici i učenici iz kotorske škole bili u sastavu dubrovačke pomorske škole sve do završetka Prvog svjetskog rata. Nakon završetka rata pomorska škola u Kotoru nastavlja samostalno djelovanje. *Godišnji izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Državne pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34*. Tiskara V. Smetana, Senj, 56.

¹⁰⁴⁶ Skup u Bakru, tzv. Anketa održana je 16. i 17. srpnja 1920. godine. Anketa je predstavljala prvi korak prema reorganizaciji pomorskog školovanja i postavila je smjernice prema kojima je kasnije donesena Uredba o pretvaranju dosadašnjih nautičkih škola u Bakru, Dubrovniku i Kotoru u Državne pomorske akademije br.8458 od 17. lipnja 1921. godine. HR-DADU, fond 174, *Pomorska škola Dubrovnik* (dalje: PŠD), kut. 30. Zapisnik ankete održane kod Pomorske oblasti u Bakru 16. i 17. srpnja 1920. godine.

¹⁰⁴⁷ Školski brod *Vila Velebita* još je tijekom razdoblja Austro-Ugarske Monarhije bio školski brod pomorske škole u Bakru, dok pomorske škole u Dubrovniku i Kotoru tada nisu imale vlastite školske brodove.

sve spomenute obrazovne ustanove izjednačene po razini obrazovanja te su dobile jednak nastavni plan i program.¹⁰⁴⁸ Uredbom je predviđeno da školovanje traje četiri godine tijekom kojih bi učenici kao budući časnici trgovačke mornarice dobili sva potrebna teorijska i praktična znanja i vještine.¹⁰⁴⁹

S vremenom se pojavila i potreba za uvođenjem novih nastavnih sadržaja vezanih za pomorsko obrazovanje, a pogotovo za obrazovanje strojarskih kadrova.¹⁰⁵⁰ To nije bilo ništa novo jer je već prije Prvog svjetskog rata postojala inicijativa za osnivanjem Strojarske srednje škole u Bakru, što nije realizirano uslijed neizvjesnih prilika i kasnije talijanske okupacije Rijeke.¹⁰⁵¹ Naposljetku je školske godine 1925./1926. otvoren brodstrojarski odsjek pri Srednjoj tehničkoj školi u Splitu, koji je bio namijenjen obrazovanju pomorskih strojara. Na Pomorskoj akademiji u Bakru 1928. godine osnovana je Mašinska škola, koja je školske godine 1930./1931. postala Brodstrojarski odsjek Pomorske akademije u Bakru. Spomenute ustanove bile su namijenjene školovanju budućih časnika stroja, omogućivši im srednjoškolsko obrazovanje koje su do tada imali samo časnici palube.¹⁰⁵²

Pomorske akademije su 1929. godine iz nadležnosti Ministarstva prosvjete prešle u nadležnost Ministarstva trgovine i industrije. To je ujedno bio i korak prema novoj reorganizaciji pomorskog školstva - drugoj koja je izvršena u razdoblju između dva svjetska rata. Osnovano je i povjerenstvo koje je trebalo sastaviti prijedlog nacрта novog zakona odnosno odrediti smjernice za rad i razvoj postojećih pomorskih akademija.¹⁰⁵³ Uslijedila je

¹⁰⁴⁸ Jedan od najvećih nedostataka obrazovnog sustava vezano za pomorske škole bio je taj što su pomorske škole tretirane kao strukovne škole, stoga učenicima koji su ih završili nije bio moguć upis na sveučilište odnosno nisu mogli steći najviši stupanj obrazovanja. Spomenuti nedostatak nije bio ozbiljan ako bi se učenici pomorskih škola kasnije odlučili na rad u pomorskom sektoru. Međutim, dugoročno gledajući, bila je onemogućena popuna nastavnog osoblja zaposlenog u pomorskim školama. Naime, u slučaju kada bivši učenici pomorskih škola (koji su kasnije postali pomorski časnici i kapetani) ne mogu steći sveučilišno obrazovanje a time ni postati nastavnici odnosno profesori, s vremenom dolazi do situacije da nastavnici i profesori u pomorskim školama budu ljudi bez praktičnih pomorskih znanja i vještina. Upravo je u svrhu rješavanja spomenutog problema predlagano osnivanje tzv. Visokog nautičkog zavoda, odnosno visokoškolske ustanove koja bi pomorcima omogućila stjecanje fakultetske diplome. *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 15, 1926., 5.

¹⁰⁴⁹ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 32. Uredba o pretvaranju dosadašnjih nautičkih škola u Bakru, Dubrovniku i Kotoru u Državne pomorske akademije br.8458 od 17. lipnja 1921. godine.

¹⁰⁵⁰ Potreba za promjenama u pomorskom školstvu najavljena je još 1926. godine na konferenciji privrednih komora Kraljevine SHS održanoj u Ljubljani.

¹⁰⁵¹ *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 2, 1926., 2.

¹⁰⁵² Anton BOTRIĆ, Pomorsko školstvo i sticanje pomorskih zvanja u Jugoslaviji, u: *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962*, ur. Grga Novak i Vjekoslav Maštrović, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Institut za historijske i ekonomske nauke Zadar, Zagreb, Zadar, 1962., 1257-1288, 1258

¹⁰⁵³ Povjerenstvo je bilo sastavljeno od ravnatelja pomorskih akademija, zapovjednika školskog broda, predstavnika Pomorskog odjela Ministarstva saobraćaja te ostalih priznatih pomorskih stručnjaka. *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, br. 9, 1930., 3-4.

sveopća reforma školstva u Kraljevini Jugoslaviji koja je između ostalog donijela i reorganizaciju pomorskog školstva. Pomorsko obrazovanje regulirano je donošenjem *Zakona o pomorsko trgovačkim akademijama* 1932. godine.

Prema novom zakonu dotadašnje pomorske akademije postale su pomorsko-trgovačke akademije. Zakon je između ostalog regulirao pitanja izvođenja nastave, statusa učenika, kvalifikacija nastavnika i osoblja, školskog broda itd. Pomorsko-trgovačke akademije prelaze pod nadležnost ministra trgovine i industrije i dobivaju status srednje škole. Školovanje se i dalje odvijalo prema četverogodišnjem programu, a nastavni plan i program propisivao je nadležni ministar. Dio programa koji se odnosio na vojno pomorstvo usklađivan je u suradnji s nadležnim tijelima vojske i mornarice. Bilo je određeno i da svaka pomorsko-trgovačka akademija mora imati vlastitu brodicu za potrebe praktične obuke u jedrenju i veslanju. Akademije su također morale imati vlastitu knjižnicu i zbirku učila (nastavnih pomagala). Zakon je propisao i plovidbenu praksu na školskom brodu *Vila Velebita* koja je bila obvezna jer se smatrala sastavnim dijelom nastave za učenike od I. do III. razreda.¹⁰⁵⁴

Primjena zakona trebala je započeti školske godine 1932./1933. Najznačajnija novost vezana za nastavni program je bilo uvođenje trgovačke grupe predmeta, što se podudaralo s promjenom imena pomorskih obrazovnih ustanova u pomorsko-trgovačke akademije. Naime, smatralo se da će nastava iz trgovačkih predmeta omogućiti učenicima bolji uvid u gospodarski aspekt pomorstva, odnosno omogućiti lakše uključivanje na tržište rada i pronalaženje posla izvan pomorske struke onim učenicima koji ne bi nastavili pomorsku karijeru. Spomenuta reforma regulirala je pomorsko obrazovanje sve do početka Drugog svjetskog rata i propasti Kraljevine Jugoslavije.

Tijekom međuratnog razdoblja postojala su dva načina stvaranja pomorskih kadrova trgovačke mornarice: pomorskom praksom s eventualnim polaganjem ispita (isključivo za niže pomorske kadrove) ili formalnim pomorskim obrazovanjem u strukovnim školama. Strukovne škole su postojale na dvije razine: niže škole i srednje škole. Međutim, škole nisu bile u nadležnosti pomorske uprave nego u nadležnosti Ministarstva prosvjete odnosno Ministarstva trgovine i industrije, što se nepovoljno odražavalo na njihov razvoj.

¹⁰⁵⁴ Više u; Zakon o pomorsko trgovačkim akademijama, *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, 69-XXVIII, Beograd, 1932.

Od nižih strukovnih škola za pomorske kadrove tadašnjoj je državi postojala samo jedna škola - Mornarska škola Kraljevića Tomislava na Korčuli.¹⁰⁵⁵ Osnovana je 1934. godine i radila je čak i nakon propasti Kraljevine Jugoslavije (zatvorena je u ljeto 1943. godine).¹⁰⁵⁶ Školovanje je trajalo tri godine, a polaznici su imali besplatan smještaj, hranu i mornarsku odjeću. Mornarska škola bila je namijenjena školovanju djece slabijeg imovinskog stanja, prije svega siročadi pomoraca te djece iseljenika i svjetioničara. Za izvođenje praktične nastave škola je posjedovala školski brod *Mornar*.¹⁰⁵⁷ U praksi, niži pomorski kadrovi mornari, ložači, kuhari i konobari svoju su stručnu spremu stjecali radom na brodu te nije bilo potrebno formalno obrazovanje. Tako su pripravnici za spomenuta zvanja (mladići palube, ugljenari, mladići kuhinje i mladići kabine) nakon dvije do tri godine pripravničkog staža unaprjeđivani u mornare (potom u kormilare), ložače, kuhare (glavne kuhare) i konobare (glavne konobare). Propisi o stručnim ispitima za niže osoblje trgovačke mornarice objavljeni su tek 1939. godine.¹⁰⁵⁸

Srednjoškolsko pomorsko obrazovanje tijekom međuratnog razdoblja temeljilo se na tri strukovne škole (pomorske akademije, kasnije preimenovane u pomorsko-trgovačke akademije) u Bakru, Dubrovniku i Kotoru. U spomenutim školama obrazovali su se nautički kadrovi koji su kasnije postajali pomorski časnici (poručnici i kapetani trgovačke mornarice). Za obrazovanje strojarskog časničkog kadra nisu postojale posebne škole, već su unutar postojećih škola postojali odjeli. Jedan od strojarskih odjela bio je u sklopu pomorske škole u Bakru a drugi u sklopu Tehničke škole u Splitu. Nakon završenog školovanja u srednjim pomorskim školama učenici su polagali završni ispit. Završnom ispitu cilj je bio pokazati da su učenici postigli stupanj obrazovanja koji je bio predviđen nastavnim programom što je bio

¹⁰⁵⁵ Jedan od osnivača i dugogodišnji ravnatelj Mornarske škole Kraljevića Tomislava je bio Marcel Kolin, suprug Jelene Kolin nastavnice u dubrovačkoj pomorskoj školi. Više o Mornarskoj školi Kraljevića Tomislava u Korčuli u *Jadranska straža*, Split, br. 11, 1935., 462-463.

Članak o Mornarskoj školi u Jadranskoj straži potpisan je s M.K. te je autor spomenutog članka najvjerojatnije Marcel Kolin jer je između ostalog bio i suradnik časopisa *Jadranska Straža*.

¹⁰⁵⁶ Đivo BAŠIĆ, Školski brodovi na istočnojadranskoj obali (Hrvatski školski brodovi „Margita“, „Vila Velebita“ i „Jadran“), *Pomorski zbornik*, 45, Rijeka, 2008., 229-258., 247.

¹⁰⁵⁷ Školske godine 1935./1936. mornarsku školu upisalo je 20 učenika. Ne postoje podaci o ukupnom broju učenika koji su završili školovanje, pretpostavlja se da ih je do 1941. godine bilo oko 120. Nakon Drugog svjetskog rata školovanje na mornarskoj školi izjednačeno je sa srednjoškolskim obrazovanjem. A. BOTRIĆ, Pomorsko školstvo i sticanje pomorskih zvanja u Jugoslaviji, 1258.

¹⁰⁵⁸ *Pravilnik o osposobljavanju osoblja pomorsko-trgovačke mornarice Kraljevine Jugoslavije*, donesen je 23. rujna 1938. godine. *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, 217-LXV, Beograd, 1938.

krajnji cilj školovanja. Program završnih ispita tijekom međuratnog razdoblja mijenjao se dva puta u skladu s promjenama naziva škole i nastavnog programa.¹⁰⁵⁹

Kada je riječ o školovanju pripadnika ratne mornarice, potrebno je spomenuti da je ono za monarhističku Jugoslaviju bilo vrlo kompleksan problem koji je trebalo što prije riješiti te je za državu imalo veći prioritet nego školovanje pomoraca trgovačke mornarice. Naime Kraljevina Srbija nije imala ratnu mornaricu a time ni vojnopomorski kadar, tako se ljudstvo ratne mornarice novostvorene države, a također i njezin časnički kadar, sastojalo od pripadnika bivše austrougarske ratne mornarice. Za beogradski režim takva je situacija u jednoj od grana oružanih snaga bila neprihvatljiva, stoga je u novoj državi trebalo što prije školovati „vlastiti“ vojnopomorski kadar koji bi zamijenio pripadnike ratne mornarice „poraženog neprijatelja“.

Kadrovi ratne mornarice (časnici i dočasnici) tako su popunjavani u odgovarajućim školama i tečajevima te doškolovanjem kadrova sa završenim civilnim školama. Školovanje u dočasničkim školama trajalo je dvije godine. Za školovanje dočasničkog kadra postojale su sljedeće škole: Stručna podoficirska škola mornarice u Šibeniku, Mašinska škola mornarice u Kumboru, Artiljerijska škola mornarice u Meljinama, Pomorsko-vazduhoplovna škola mornarice u Divuljama i Telegrafsko-signalna škola mornarice u Šibeniku. Neke od tih škola služile su i za specijalizaciju časnika. Osim u spomenutim školama, mornari i dočasnici ratne mornarice školovali su se i na tečajevima za specijalizaciju i usavršavanje organiziranim u odgovarajućim školama. Tečajevi su služili za dodatno školovanje (usavršavanje) prema specijalnostima unutar ratne mornarice odnosno unutar određenih službi.¹⁰⁶⁰

Za školovanje časničkog kadra ratne mornarice monarhističke Jugoslavije središnja je ustanova bila Pomorska vojna akademija u Dubrovniku. Školovanje je trajalo tri godine a za upis na Akademiju kandidati su morali imati završenu srednjoškolsku naobrazbu. Nakon završenog školovanja polaznici su postajali časnici ratne mornarice te su ukrcavani na ratne

¹⁰⁵⁹ Od školske godine 1922./1923. godine završni ispit propisan je u obliku pismenog dijela s predmetima: Srpskohrvatski jezik, Engleski jezik i Nautika, dok se usmeni dio završnog ispita sastojao od sljedećih predmeta: Engleski jezik, Nautika (teorija i praksa), Meteorologija i oceanografija, Zemljopis, Parostroj te Pravo. Od školske godine 1932./1933. godine, pismeni dio sastojao se od sljedećih predmeta: Srpskohrvatski jezik, Engleski jezik, Talijanski jezik i Nautika. Usmeni dio završnog ispita sastojao se od sljedećih predmeta: Srpskohrvatski jezik, Engleski jezik, Nautika (teorija i praksa), Meteorologija i oceanografija, Zemljopis, Parostroj te Pomorsko, trgovačko i mjenično pravo. *125. obljetnica pomorskog školstva u Dubrovniku MDCCCLII.-MCMLXXVII.*, Pomorska škola Dubrovnik, Dubrovnik, 1977., 125.

¹⁰⁶⁰ Primjerice tečajevi za torpediste i minere, artiljerce (topnike), radio-telegrafiste i signaliste, podmorničare, kao i za kuhare, intendante, hidrografe itd. *Pomorska enciklopedija, svezak 7, Ri-Šnj*, Jugoslavenski leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 1985., 690-691.

brodove.¹⁰⁶¹ Časnici ratne mornarice su tijekom kasnijeg napredovanja u karijeri pohađali i razne specijalističke tečajeve i usavršavanja. Pred sam kraj međuratnog razdoblja (1937. godine) na Pomorskoj vojnoj akademiji u Dubrovniku započela je s radom i Viša škola Pomorske vojne akademije čime je vojnopomorsko obrazovanje u Kraljevini Jugoslaviji podignuto na višu razinu.¹⁰⁶²

Važna komponenta pomorskog obrazovanja bili su i školski brodovi koji su polaznicima pomorskih škola trgovačke i ratne mornarice služili za praktičnu nastavu. Tijekom međuratnog razdoblja monarhistička Jugoslavija posjedovala je samo jedan školski brod za učenike pomorskih škola trgovačke mornarice, *Vila Velebita* naslijeđena još iz razdoblja Austro-Ugarske Monarhije. Za praktičnu nastavu polaznika Pomorske vojne akademije u Dubrovniku korišteni su školski brodovi *Sitnica*, *Dalmacija* i *Jadran*, te razni drugi brodovi iz sastava ratne mornarice koji nisu imali funkciju školskih brodova.

7.2. Dubrovačka pomorska škola „Nautika“

Kako je već spomenuto napredak pomorstva u Habsburškoj, odnosno Austro-Ugarskoj Monarhiji nametnuo je potrebu za većim brojem kvalitetnog pomorskoga kadra kako za ratnu tako i za trgovačku mornaricu. Stoga su s vremenom otvarane pomorske škole na istočnoj obali Jadrana, između ostaloga i u Dubrovniku.¹⁰⁶³

Do otvaranja pomorske škole u Dubrovniku, obuku mladih pomoraca obavljali su stariji iskusni kapetani, od kojih se spominju: Budmani, Pušić, Sordanja, Casilari. U razdoblju početka djelovanja pomorske škole u Dubrovniku (sredinom 19. stoljeća) obuku su održavali privatni učitelji Karlo Weber i Andrija Krilanović.¹⁰⁶⁴

¹⁰⁶¹ Mornarički časnici određenih službi (tehničke, intendantske, zdravstvene itd.) školovani su na odgovarajućim stručnim vojnim ili civilnim školama.

¹⁰⁶² Višoj školi Pomorske vojne akademije potrebno je pridodati Viši vojnopomorsko informativni kurs (tečaj) koji je bio namijenjen školovanju viših mornaričkih časnika. *Pomorska enciklopedija* sv. 7, zagreb 1985., str 690-691.

¹⁰⁶³ Više o pomorskom obrazovanju na dubrovačkom području tijekom austrijske uprave u I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 81-86.

¹⁰⁶⁴ Špiro SAVIN, Postanak i razvitak dubrovačke „Nautike“, u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 9-20, 13.

Pomorska škola u Dubrovniku (tzv. Nautika) osnovana je poveljom cara Franje Josipa I. od 24. rujna 1849. godine pod nazivom *Carska i Kraljevska Nautička škola*.¹⁰⁶⁵ Međutim, uslijed pomanjkanja stručnog nastavnog kadra, započela je djelovati tek 1852. godine. Prve školske godine, dubrovačku Nautičku školu pohađalo je svega 9 učenika. Ravnatelj škole bio je kanonik Nikola Arbanas¹⁰⁶⁶ a nastavnik stručnih predmeta kapetan Jakov Podić.¹⁰⁶⁷ Škola je bila smještena u zgradi pored crkve svetog Josipa u staroj gradskoj jezgri. Zgrada pomorske škole pripadala je dubrovačkoj plemićkoj obitelji Gozze (Gučetić).¹⁰⁶⁸

Nastavni plan na samom početku djelovanja Nautičke škole je u usporedbi s kasnijim nastavnim planovima bio relativno skroman i sastojao se od svega 6 predmeta, uz vrlo malen fond sati (Tablica 17.). Osim Vjeronauka, izučavali su se samo stručni predmeti. Školovanje je trajalo dvije godine, a nastava se izvodila na talijanskom jeziku.¹⁰⁶⁹

Nedugo nakon početka djelovanja dubrovačke pomorske škole, u listopadu 1852. godine izvršena je reforma nautičkih škola u Monarhiji. Novom klasifikacijom nautičke škole podijeljene su u dvije kategorije: velike nautičke škole i male nautičke škole. Dubrovačka

¹⁰⁶⁵Pod nazivom Nautička škola, dubrovačka pomorska škola djelovala je sve do 24. siječnja 1922. godine kada naredbom Kraljevske Zemaljske vlade br. 41121 škola mijenja naziv u Pomorska akademija, a godine 1932. u Pomorsko-trgovačka akademija te prelazi u nadležnost Ministarstva trgovine i industrije. *Godišnji izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Državne pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34.*, 45

¹⁰⁶⁶Kanonik Nikola Arbanas obnašao je funkciju ravnatelja od školske godine 1852./1853. do školske godine 1867./1868. *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, 97.

¹⁰⁶⁷Kapetan Jakov Podić je kao prvi nastavnik stručnih predmeta izabran zbog izvanrednog uspjeha ostvarenog na polaganju stručnog ispita na pomorskoj akademiji u Trstu 1851. godine. Š. SAVIN, Postanak i razvitak dubrovačke „Nautike“, 13.

Jakov Podić (1816. - 1897.) rođen je 29. travnja u Valletti na otoku Malti. Pomorsku karijeru započeo je na Malti gdje je njegov otac Mato obavljao poslove pomorskog agenta. Na Malti je Jakov Podić položio poručnički, a 1835. godine i kapetanski ispit. Međutim, kada je počeo ploviti na austrijskim brodovima, bili su mu potrebni i austrijski breveti, stoga je 1851. godine u Trstu položio stručni ispit. Upravo je polaganje tog ispita bila ključna preporuka za mjesto nastavnika na novoosnovanoj dubrovačkoj Nautičkoj školi. Godine 1852. postaje nastavnik stručnih predmeta u dubrovačkoj Nautičkoj školi, gdje 1874. godine postaje ravnatelj. S ravnateljskog mjesta povlači se u mirovinu. Jakov Podić preminuo je u Dubrovniku 22. kolovoza 1897. godine. Prema: Ivo ŠIŠEVIĆ, Kap. Jakov Podić, *Naše more*, 3-4, Dubrovnik, 1977., 266-267. i Ivo ŠIŠEVIĆ, Kapetan Jakov Podić, pomorac i pedagog, *Naše more*, 4, Dubrovnik, 1979., 169-172.

¹⁰⁶⁸I. ŠIŠEVIĆ, Kapetan Jakov Podić, pomorac i pedagog, 171.

¹⁰⁶⁹Talijanski jezik bio je nastavni jezik još od samog početka rada dubrovačke pomorske škole. To je potrajalo sve do 1897. godine kada je za nastavu na pripremnom tečaju (I. i II. razred) uveden srpskohrvatski jezik, dok je za nautičke razrede nastavni jezik bio talijanski. Kao razlog tome navodi se da je u Austro-Ugarskoj Monarhiji talijanski bio službeni jezik na brodovima *Austrijskog Lloyd*a, kao i na brodovima ostalih pomorskih poduzeća sa sjedištem u Trstu (ujedno je pomorska terminologija bila većinom na talijanskom). Tadašnji ravnatelj pomorske škole Lujo Klajić posebno se zalagao se narodni jezik naposljetku uvede u nastavu, makar za pripremni tečaj. Nakon propasti Austro-Ugarske Monarhije nastavni jezik u pomorskoj školi postaje srpskohrvatski. *Godišnji izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Državne pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34.*, 56.

Nautička škola (uz nautičke škole u Trstu i Rijeci) imala je status velike nautičke škole. Kao i u svim velikim nautičkim školama tako su i u dubrovačkoj postojali sljedeći tečajevi:

1. Dvogodišnji tečaj, odnosno škola za teoretsku i praktičnu obuku poručnika i kapetana duge plovidbe.
2. Jednogodišnji tečaj za praktičnu i teoretsku obuku u brodogradnji
3. Večernji zimski tečaj za kapetane male obalne plovidbe i brodovođe
4. Polugodišnji (semestralni) ljetni tečaj za praktičnu obuku poručnika i kapetana duge plovidbe ¹⁰⁷⁰

Predmet	Broj sati tjedno	
	I. razred	II. razred
Vjeronauk	2	2
Matematika	4	2
Nauka o trgovini	2	-
Praktično pomorstvo	3	-
Nautika	-	3
Brodogradnja	-	3
Ukupno sati tjedno	11	10

Tablica 17. Nastavni plan Nautičke škole u Dubrovniku u razdoblju od 1849. do 1879. godine

Izradio autor prema: Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 174, *Pomorska škola Dubrovnik*, kut. 41, Istorijat Drž. Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku od godine osnutka, 1849 do danas /1933 god./.

Tijekom prvih godina rada, najveći problem predstavljao je vrlo mali broj polaznika, koji je naposljetku 1860. godine doveo do ukidanja Nautičke škole.¹⁰⁷¹ Ipak, i dalje je postojao interes za stjecanje pomorskog obrazovanja. Tako je sredinom 19. stoljeća u

¹⁰⁷⁰ Na dvogodišnjem tečaju za poručnike i kapetane duge plovidbe predavali su se sljedeći predmeti: Vjeronauk, Aritmetika, Algebra, Osnove trgovine, Geometrija, Pomorsko pravo, Ravna trigonometrija, Obalna plovidba, Osnove brodogradnje, Sferna trigonometrija, Astronomska plovidba, Manevriranje brodom, dok je Njemački jezik bio neobavezan. Na jednogodišnjem tečaju za brodogradnju predavali su se sljedeći predmeti: Mehanika, Brodogradnja, Brodograđevno crtanje, Manevriranje brodom. Na večernjem tečaju za kapetane male obalne plovidbe i brodovođe predavali su se predmeti: Obalna plovidba i Manevriranje brodom, te naposljetku na polugodišnjem (semestralnom) tečaju za poručnike i kapetane duge plovidbe predavali su se predmeti: Manevriranje brodom, Pomorsko pravo i Praktična nautika. Nastavni planovi u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, 25.

¹⁰⁷¹ Nautička škola u Dubrovniku ukinuta je 6. kolovoza 1860. godine. Š. SAVIN, Postanak i razvitak dubrovačke „Nautike“, 14.

Dubrovniku djelovala privatna škola koju je vodio kapetan duge plovidbe Pavo Saltarić. Pomorska škola kapetana Pava Saltarića bila je u stvari nautički tečaj za učenike koji su trebali polagati stručni ispit za poručnike i kapetane duge plovidbe te upravitelje velike obalne plovidbe, a nisu imali formalno školovanje.¹⁰⁷² Naime, prema tadašnjim propisima za spomenuta zvanja zahtijevao se samo uspješno položen ispit koji bi kandidati polagali pred komisijom. Uvjet za izlazak na ispit bio je plovidbeni staž, dok prethodno završeno formalno školovanje nije propisano kao uvjet. Budući da polaznici tečaja nisu trebali dugogodišnje pohađanje formalne pomorske škole, privatni tečaj (škola) kapetana Saltarića imao je više polaznika nego Nautička škola.¹⁰⁷³

Zalaganjem dubrovačke Općine i dubrovačke Trgovačke komore, 17. studenoga 1862. godine Nautička škola ponovo je otvorena. Nakon ponovnog otvaranja škola je imala status tzv. male nautičke škole i djelovala je u dubrovačkom Dominikanskom samostanu. Nastavnik stručnih predmeta i dalje je bio Jakov Podić. Međutim, broj učenika koji su pohađali Nautičku školu ostao je vrlo malen, znatnije je porastao tek od svibnja 1871. godine uvođenjem općeobrazovnih predmeta. Tako je školske godine 1871./1872. upisano 13 učenika.¹⁰⁷⁴

Godine 1874. odvajanjem od niže realke, Nautička škola postala je samostalna. Prvi ravnatelj postao je njezin dugogodišnji djelatnik Jakov Podić. Od tada započinje razdoblje razvoja i napretka pomorskog obrazovanja jer je uslijedila nova reorganizacija školstva kojom je školovanje produljeno na tri godine.¹⁰⁷⁵ Novim nastavnim planom znatno je povećan broj predmeta, pri čemu se osim obveznog talijanskog jezika uvodi i engleski jezik, a uvedeni su i završni ispiti¹⁰⁷⁶ (Tablica 18.). Tjedni fond sati također je znatno uvećan pri čemu je naglasak, (naročito na prvoj i drugoj godini) stavljen na matematiku. Osim stručnih predmeta uvedeni

¹⁰⁷² Slična privatna „škola“ postojala je i u Cavtatu, a vodio je Antun Casilari zvan Planto. Jedan od polaznika njegovih tečajeva bio je i Baltazar Bogišić. I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 82.

¹⁰⁷³ Tečaj kapetana Pava Saltarića tako je tijekom tromjesečnog razdoblja od listopada 1862. do siječnja 1863. godine imao više polaznika nego drugi razred Nautičke škole tijekom tri školske godine. Više o djelovanju pomorske škole Pava Saltarića u: Jozo LUETIĆ, Nešto o „pomorskoj školi“ kap. Pava Saltarića u Dubrovniku u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 101-108.

Uz Pava Saltarića privatnom podukom pomoraca bavio se i Jakov Podić koji je u razdoblju prekida rada pomorske škole u svojoj kući u Pilama održavao poduku pomoraca. I. ŠIŠEVIĆ, Kapetan Jakov Podić, pomorac i pedagog, 171.

¹⁰⁷⁴ Primjerice školske godine 1864./1865. u svakom jerazredu bio upisan svega po jedan učenik. Š. SAVIN, Postanak i razvitak dubrovačke „Nautike“, 15-16.

¹⁰⁷⁵ Nova reorganizacija stupila je na snagu 7. kolovoza 1879. godine kada je započela primjena novog nastavnog plana. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut.41, Istorijat Drž. Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku od godine osnutka, 1849 do danas /1933 god./.

¹⁰⁷⁶ Š. SAVIN, Postanak i razvitak dubrovačke „Nautike“, 16-17.

su i općeobrazovni predmeti.¹⁰⁷⁷ Godine 1881. pomorska škola preseljena je u zgradu na Pilama gdje je djelovala i tijekom međuratnog razdoblja, sve do sredine 20. stoljeća i izgradnje nove zgrade pomorske škole u Lapadu gdje je smještena i danas.¹⁰⁷⁸

Predmet	Broj sati tjedno		
	I. razred	II. razred	III. razred
Nautika	-	6	8
Vjeronauk	1	1	1
Talijanski jezik	5	4	3
Engleski jezik	4	3	3
Zemljopis	2	2	2
Povijest	2	2	-
Matematika	12	8	3
Fizika	3	3	-
Krasnopis	2	-	-
Brodogradnja i oprema	-	3	-
Parostroj	-	-	2
Meteorologija i oceanografija	-	-	2
Manevriranje	-	-	2
Trgovačko, mjenično i pomorsko pravo	-	-	3
Brodoračunovodstvo	-	-	1
Higijena brodska	-	-	1
Ukupno sati tjedno	31	32	31

Tablica 18. Nastavni plan Nautičke škole u Dubrovniku u razdoblju od 1879. do 1896. godine

Izradio autor prema: Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 174, *Pomorska škola Dubrovnik*, kut. 41, Istorijat Drž. Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku od godine osnutka, 1849 do danas /1933 god./.

Novom reorganizacijom pomorskog školstva, posljednjom u razdoblju Austro-ugarske Monarhije, primjenjivao se novi školski program.¹⁰⁷⁹ Primjena novog programa započela je školske godine 1896./1897. Školovanje je tako produljeno na pet godina, uvođenjem tzv.

¹⁰⁷⁷ *Godišnji izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Državne pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34.*, 45-46.

¹⁰⁷⁸ Danas pomorska škola u Dubrovniku nosi naziv Pomorsko-tehnička škola Dubrovnik.

¹⁰⁷⁹ Reforma pomorskih škola rađena je na osnovi iskustava ostalih pomorskih zemalja te je ustanovljeno da pomorski časnici i kapetani osim stručnog znanja moraju posjedovati i znanje iz opće kulture. Š. SAVIN, *Postanak i razvitak dubrovačke „Nautike“*, 17-18.

Godine 1902. godine određeno je da se zvanja u trgovačkoj mornarici (kadet, poručnik, kapetan duge plovidbe) više ne mogu stjecati na osnovu obrazovanja u privatnim školama i tečajevima, već samo formalnim obrazovanjem u javnim pomorskim školama. Ispiti za pomorska zvanja mogli su se polagati u lučkim kapetanijama. I. PERIĆ, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 214-215.

pripravnog tečaja u trajanju od dvije godine. Nastava tzv. nautičkog tečaja ostala je kao i prije u trajanju od tri godine. Prema novom nastavnom planu broj predmeta je u odnosu na prošli nastavni plan dodatno povećan, a povećan je i ukupan tjedni fond sati¹⁰⁸⁰ (Tablica 19.). Novi nastavni plan korišten je i nekoliko godina nakon propasti Austro-Ugarske Monarhije, sve do školske godine 1921./1922., odnosno dok u novostvorenoj državi nije regulirano pitanje pomorskog obrazovanja.

Predmet	Sati tjedno				
	Pripravni tečaj		Nautički tečaj		
	I. razred	II. razred	I. razred	II. razred	III. razred
Nauk vjere	2	2	1	1	1
Srpskohrvatski jezik	2	2	2	2	1
Talijanski jezik	3	3	3	3	2
Njemački jezik	3	3	3	3	2
Zemljopis	3	3	2	2	2
Povijest	3	3	2	2	2
Aritmetika i algebra	4	4	4	3	3
Geometrija i geometrijsko crtanje	5	5	6	5	-
Prirodopis	3	3	-	-	-
Fizika i počela kemije	3	3	4	3	
Krasnopis	2	2	-	-	-
Gradnja i oprema broda	-	-	2	1	-
Nautika	-	-	-	5	7
Engleski jezik	-	-	5	4	3
Parostroj	-	-	-	-	2
Meteorologija i oceanografija	-	-	-	-	2
Manevriranje	-	-	-	-	2
Brodsko računovodstvo	-	-	-	-	1
Trgovačko mjenično i pomorsko pravo	-	-	-	-	3
Higijena	-	-	-	-	1
Ukupno sati tjedno	33	33	34	34	33

Tablica 19. Nastavni plan Nautičke škole u Dubrovniku u razdoblju od 1897. do 1922. godine

Izradio autor prema: Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 174, *Pomorska škola Dubrovnik*, kut. 41, Istorijat Drž. Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku od godine osnutka, 1849 do danas /1933 god./.

¹⁰⁸⁰ Iako je spomenuta reorganizacija službeno potvrđena i stupila na snagu 21. kolovoza 1897. godine, nastava po novom programu provodila se već od početka školske godine 1896./1897. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 41, Istorijat Drž. Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku od godine osnutka, 1849 do danas /1933 god./.

Broj učenika u dubrovačkoj pomorskoj školi početkom 20. stoljeća, odnosno uoči Prvog svjetskog rata, bio je znatno veći nego u prijašnjim razdobljima. Tadašnja dubrovačka pomorska poduzeća (*Dubrovačka parobrodska plovidba, Slobodna plovidba Ivo Račić, Unione, Napried, Obalna paroplovidba*) uspješno su poslovala, stoga su sukladno tome nabavljala i nove brodove. Budući da je dubrovačka trgovačka flota bila u konstantnom porastu, tako su rastle potrebe za pomorcima, što je pomorsku školu činilo dobrim odabirom za buduće zaposlenje.¹⁰⁸¹

Posljednja školska godina u razdoblju Austro-Ugarske Monarhije (1917./1918.) za dubrovačku pomorsku školu završila je 28. lipnja 1918. godine. Završni ispiti održani su od 1. do 3. srpnja 1918. godine. Ispitima je pristupilo 14 učenika od kojih su dva bila u vojnoj službi. Svi kandidati uspješno su položili završni ispit.¹⁰⁸²

7.2.1. Rad dubrovačke pomorske škole u međuratnom razdoblju

Pomorska škola u Dubrovniku djelovala je i tijekom Prvog svjetskog rata premda su pojedini nastavnici i učenici mobilizirani u oružane snage Austro-Ugarske Monarhije.¹⁰⁸³ Ujedno je tijekom rata u sklopu dubrovačke Nautičke škole djelovala i kotorska Nautička škola. Završetak Prvog svjetskog rata donio je propast Austro-Ugarske Monarhije te stvaranje nove državne tvorevine – Države Slovenaca Hrvata i Srba ali i epidemiju španjolske gripe. Stoga je u skladu s novonastalim okolnostima bilo potrebno prilagoditi rad škole, te je

¹⁰⁸¹ Uspoređujući broj učenika dubrovačke pomorske škole u školskoj godini 1903./1904. (45 učenika) s brojem učenika u školskim godinama 1908./1909. (72 učenika) te 1913./1914. (121 učenik), vidljiv je porast od 160% za razdoblje od 1903./1904.do 1908./1909., odnosno čak 268,88% za razdoblje od 1903./1904.do 1913./1914. Ivo PERIĆ, Socijalna struktura učenika dubrovačke Pomorske škole uoči Prvog svjetskog rata, *Naše more*, 4, Dubrovnik, 1979., 93-94, 94.

¹⁰⁸² HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Povijest zavoda od 1909/10 do 1928/29.

¹⁰⁸³ Iako je u školama u Dubrovniku i ostalim školama u Dalmaciji postojala praksa da nastavnici nisu pozivani u vojsku te su primali pismena izuzeća od vojne obveze, nastavnici dubrovačke pomorske škole takva su izuzeća dobivali samo na određeno vrijeme. Stoga se ponekad događalo da nastavnici iz pomorske škole određeno vrijeme provedu u vojnoj službi. Tako je pri samom kraju rata od nastavnika pomorske škole jedino Grgo Pekas bio trajno oslobođen vojne obveze, dok su ostali bili oslobođeni samo privremeno, što je predstavljalo prepreku redovnoj nastavi. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, dopis ravnatelja Ribolija upućen Pokrajinskom školskom vijeću u Zadru br.73 od 14. studenoga 1917. godine.

Učenicima koji su bili u vojnoj službi bilo je omogućeno polagati završne ispite nakon što bi pohađali nastavu u trajanju od šest tjedana. Međutim, učenici su trebali individualno kod vojnih vlasti zatražiti dopust tijekom kojega bi pohađali nastavu. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, dopis Dalmatinskog pokrajinskog školskog vijeća br. 107 od 8. siječnja 1918. godine.

početak prve poslijeratne školske godine 1918./1919. u dubrovačkoj pomorskoj školi nekoliko puta odgađan.¹⁰⁸⁴

U sveopćim kaotičnim prilikama uslijed propasti Austro-Ugarske Monarhije, te stvaranja Države SHS, 1. studenoga 1918. godine na sastanku srednjoškolskih profesora koji je održan u pomorskoj školi odlučeno je da će profesori podržati odredbe Narodnog vijeća u Splitu. U skladu s time već je istoga dana poslijepodne sa škole skinut grb Austro-Ugarske Monarhije, a sutradan je istaknuta zastava nove države.¹⁰⁸⁵ Ujedno je izjednačena uporaba ćiriličnog pisma s latiničnim, te je propisano da se dio pismenih zadaća tijekom nastave treba pisati ćirilicom.¹⁰⁸⁶

Dva dana nakon dolaska postrojbi Antante, odnosno pripadnika francuske ratne mornarice i srpske vojske u Dubrovnik, izaslanstvo pomorske škole bilo je pozvano u gradsko zapovjedništvo (tzv. Komandu mesta) na sastanak s kapetanom (satnikom) srpske vojske Milanom Đorđevićem, vojnim zapovjednikom Dubrovnika. Budući da se nastava nije održavala, niti je bilo naznaka za njezin skori početak, krajem studenog i početkom prosinca 1918. godine u zgradi pomorske škole bila je smještena 2. rezervna bolnička četa (satnija) srpske vojske.¹⁰⁸⁷

Nakon nekoliko odgoda, školska godina 1918./1919. započela je 3. siječnja 1919. godine.¹⁰⁸⁸ To je ujedno označilo i početak pomorskog obrazovanja u Dubrovniku u sklopu novonastale države.¹⁰⁸⁹ Nastavni program izmijenjen je u odnosu na predratni jer je odlukom Zemaljskog školskog vijeća Br. 8278 od 27. studenoga 1918. godine ukinuto obvezno učenje njemačkog jezika i zamijenjeno obveznim učenjem francuskog jezika.¹⁰⁹⁰

¹⁰⁸⁴ Početak školske godine 1918./1919. prvi je put odgođen za 14. listopada 1918. godine. Iako su održani upisi te prijamni i popravni ispiti, 13. listopada odlučeno je da se zbog epidemije španjolske gripe početak školske godine odgodi za kraj listopada. Kasnije se prema odluci kotarskog poglavarstva početak odgodio za nakon 15. studenoga. Dana 8. studenoga početak školske godine odgođen je za prosinac tekuće godine, međutim odlukom Zemaljskog školskog vijeća br 8400 od 28. studenoga 1918. godine zbog španjolske gripe (hunjavice) početak nastave odgođen je na neodređeno vrijeme. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Povijest zavoda od 1909/10 do 1928/29.

¹⁰⁸⁵ U arhivskim zapisima stoji da je izvješena zastava Jugoslavije: „2. XI. Nova zastava Jugoslavije vije se pred dubrov, nautikom.“. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Povijest zavoda od 1909/10 do 1928/29.

¹⁰⁸⁶ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, Dopis Pokrajinske vlade za Dalmaciju br. V. 13722/19 od 5. rujna 1919. godine.

¹⁰⁸⁷ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Povijest zavoda od 1909/10 do 1928/29.

¹⁰⁸⁸ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 29. Odluka Kotarskog poglavarstva br. 392 od 16. prosinca 1918. godine.

¹⁰⁸⁹ Prije početka nastave, točnije u razdoblju od 18. do 21. prosinca, nastavno osoblje, na čelu s ravnateljem Antunom Ribolijem prisegnulo je na vjernost Vladi (Kraljevstva) SHS (u zapisima pogrešno napisano HSH). Dan prije početka prve školske godine u novoj državi uz prigodni program održano je svečano otvaranje škole. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Povijest zavoda od 1909/10 do 1928/29.

¹⁰⁹⁰ Njemački jezik ostaje u programu kao izborni (neobvezni) predmet. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 29, Brzjav Zemaljskog školskog vijeća od 27. studenoga 1918. godine.

Zbog kašnjenja s početkom školske godine, prvo polugodište završilo je nakon samo 10 tjedana nastave, točnije 15. ožujka 1919. godine. Školski praznici trajali su vrlo kratko te je nakon svega jednog tjedna odmora započela nastava u drugom polugodištu. Nakon završnih ispita u drugoj polovini lipnja, prva školska godina u međuratnom razdoblju zaključena je 5. srpnja 1919. godine.¹⁰⁹¹

Unatoč turbulentnim događajima s kraja Prvog svjetskog rata i otežanim uvjetima u kojima se odvijala nastava, prva školska godina bila je uspješno privedena kraju. Jedino je tijekom izvođenja praktične nastave došlo do „manjeg međunarodnog incidenta“. Naime, kako nova država još nije imala vlastitu mornaricu tako nije imala ni međunarodno priznatu pomorsku zastavu. Međutim, školska brodica pomorske škole kojom se izvodila praktična nastava na krmi je imala istaknutu državnu zastavu. Budući da su u Dubrovniku još bile prisutne postrojbe Antante u vidu ratnih brodova Francuske ratne mornarice, zapovjednik jednog od ratnih brodova uputio je dubrovačkim lučkim vlastima dopis koji je zapravo prigovor na nepropisnu „jugoslavensku“ zastavu, istaknutu na brodici dubrovačke pomorske škole.¹⁰⁹²

Potrebno je spomenuti i da je tijekom prve školske godine, unatoč radu u otežanim uvjetima, dubrovačka pomorska škola pomagala pomorsko obrazovanje u drugim krajevima države, točnije vojnopomorsko obrazovanje. Naime, tijekom 1919. godine u Sisku je djelovao pomorski časnički tečaj za školovanje časnika ratne mornarice novostvorene države.¹⁰⁹³ Na molbu zapovjednika spomenutog tečaja, kapetana bojnog broda Eugena Malinarića dubrovačka pomorska škola poslala je knjige i udžbenike koji su korišteni u nastavi.¹⁰⁹⁴

¹⁰⁹¹ Tijekom drugog polugodišta održani su i prvi tečajevi za polaganje ispita za poručnike i kapetane, a sami ispiti održani su početkom srpnja. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Povijest zavoda od 1909/10 do 1928/29.

¹⁰⁹² Riječ je o zapovjedniku francuskog razarača *Algerien*. a dopis je tadašnji lučki kapetan Eugen Sbutega proslijedio ravnatelju pomorske škole. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, dopis od 14. travnja 1919. godine.

¹⁰⁹³ Tečaj pomorskih zastavnika i kadeta u Sisku imao je osnovnu zadaću pripremiti zastavnike i kadete za polaganje časničkog ispita. To se odnosilo na bivše zastavnike austrougarske vojske kao i aspirante i kadete koji su primljeni u ratnu mornaricu Kraljevine SHS, pa su time stekli pravo na polaganje časničkog ispita. Zapovjednik spomenutog tečaja bio je kapetan bojnog broda Eugen Malinarić. Nastavnici su bili časnici bivše austrougarske ratne mornarice, časnici srpske vojske i profesori bivše Pomorske akademije u Rijeci. Osim spomenutog tečaj je imao zadaću upoznavanja časnika sa zakonima, propisima i administracijom srpske vojske a ujedno i savladavanja domaće stručne terminologije mornaričke struke kao i srpskohrvatskog jezika za one koji ga nisu govorili. Tako su tečaj osim kadeta, zastavnika i aspiranata pohađali i ostali mornarički časnici. Tečaj je održan od 1. ožujka do 21. kolovoza 1919. godine te je nakon završetka 14 polaznika promaknuto u poručnike korvete. Kažimir PRIBILOVIĆ, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, Sveučilište u Splitu, Filozofski fakultet Zadar, Split, 1980., 151 i 252.

¹⁰⁹⁴ Iz dubrovačke pomorske škole poslani su udžbenici iz stručnih pomorskih predmeta Izbjegavanje sudara na moru i Nautika, na čemu je zapovjedništvo tečaja zahvalilo. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, dopisi zapovjednika Pomorskog časničkog tečaja u Sisku upućeni dubrovačkoj Nautičkoj školi od: 3. travnja, 12. lipnja, 24. lipnja i 1. listopada 1919. godine.

Ujedno se nekoliko bivših učenika dubrovačke pomorske škole koji su bili pripadnici austrougarske ratne mornarice prijavilo za službu u ratnoj mornarici nove države te su aplicirali za upis na Pomorski časnički tečaj u Sisku da bi stekli časnički čin. Stoga su vojne vlasti od ravnateljstva pomorske škole zatražile popis na kojem bi se navelo koji su od prijavljenih kandidata pomorske škole prikladni za službu u ratnoj mornarici.¹⁰⁹⁵

Do početka nove školske godine odlukama Pokrajinske vlade uvedena je upisnina u iznosu od 20 kruna za nove i 10 kruna za stare učenike te je za upis u novu školsku godinu propisana upisna kvota od 30 učenika. Nastava u novoj školskoj godini započela je 22. rujna 1919. godine. Tako je nakon prve poratne školske godine održane pod otežanim okolnostima, započela nova školska godina 1919./1920.¹⁰⁹⁶

Prijelazno razdoblje na novi obrazovni sustav trajalo je još i sljedeće školske godine 1920./1921. Međutim, krajem školske godine, odlukom Ministarstva prosvete u Beogradu br. 8458 od 17. lipnja. 1921. godine dubrovačka Nautička škola postaje Pomorska akademija. Školovanje na dubrovačkoj Pomorskoj akademiji prema novom programu započelo je od sljedeće školske godine, 1921./1922.¹⁰⁹⁷

Rješenjem Kraljevske Zemaljske vlade, povjereništva za prosvjetu i vjere od 24. siječnja 1922. godine broj 41121. ukinut je pripremni tečaj, a broj nautičkih razreda povećan s tri na četiri te je trajanje školovanja bilo četiri godine. Za upis na Pomorsku akademiju bilo je potrebno završiti građansku školu, realku ili nižu gimnaziju.¹⁰⁹⁸ U odnosu na prethodni nastavni plan (iz razdoblja Austro-Ugarske Monarhije), prema novom nastavnom planu fond sati neznatno je smanjen. Za razliku od prethodnog nastavnog plana, više nije bilo njemačkog jezika, a ukinuta su i još dva predmeta (Krasnopis i Prirodopis).¹⁰⁹⁹ (Tablica 20.)

Novo razdoblje pomorskog obrazovanja započelo je početkom školske godine 1921./1922. kada škola započinje s djelovanjem pod nazivom Pomorska akademija u Dubrovniku i po novom nastavnom programu. Budući da je počeo rad prema novom

¹⁰⁹⁵ U prilogu dopisa nalazio se popis od 19 osoba za koje se tražila provjera. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, dopis Ministarstva vojske i mornarice, Odjeljenja mornarice br. 111/I od 20. ožujka 1919. godine.

¹⁰⁹⁶ Kao i tijekom prve, tako je i tijekom druge godine rada pomorske škole u novoj državi primjenjivan sistem naslijeđen iz Austro-Ugarske Monarhije, što je značilo da školovanje i dalje traje pet godina i podijeljeno je na dva pripremna razreda i tri stručna (nautička) razreda. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Povijest zavoda od 1909/10 do 1928/29.

¹⁰⁹⁷ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Povijest zavoda od 1909/10 do 1928/29.

¹⁰⁹⁸ *Godišnji izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Državne pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34.* 47.

¹⁰⁹⁹ Njemački jezik kao obvezni predmet ukinut je neposredno nakon završetka Prvog svjetskog rata, ali je zadržan kao izborni predmet.

programu, od spomenute školske godine prestao je i prijam učenika u prvi razred pripremnog tečaja. Nastava u novoj školskoj godini započela je 19. rujna 1921. godine.¹¹⁰⁰

Predmet	Sati tjedno			
	I. razred	II. razred	III. razred	IV. razred
Vjeronauk	1	1	1	1
Srpskohrvatski jezik	3	3	3	3
Engleski jezik	4	4	3	3
Talijanski jezik	4	4	3	3
Zemljopis	2	2	2	2
Povijest	2	2	2	-
Matematika	6	5	4	-
Deskriptivna geometrija	4	-	-	-
Fizika	4	4	-	-
Nautika	-	2	6	6
Parostroj	-	-	2	2
Gradnja i oprema broda	-	2	2	-
Meteorologija i oceanografija	-	-	2	2
Manevriranje	-	-	-	2
Brodsko računovodstvo	-	-	-	1
Pomorsko Trgovačko i mjenično pravo	-	-	-	4
Brodsko higijena i medicina	-	1	-	1
Ukupno sati tjedno	30	30	30	30

Tablica 20. Nastavni plan Državne pomorske akademije u Dubrovniku, u razdoblju od 1922. do 1932. godine

Izradio autor prema: Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 174, *Pomorska škola Dubrovnik*, kut. 41, Istorijat Drž. Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku od godine osnutka, 1849 do danas /1933 god./.

Izmjenom programa kao obvezni dio školovanja uvedena je praktična nastava u vidu školskog putovanja brodom *Vila Velebita*. Školski brod koristile su sve tri pomorske škole u tadašnjoj državi (Bakar, Dubrovnik i Kotor), a školska putovanja su se kontinuirano izvodila sve do 1940. godine kada se prekidaju zbog Drugog svjetskog rata.

Prva školska godina rada Pomorske akademije je, osim novog nastavnog programa, tako donijela i prvo školsko putovanje učenika školskim brodom *Vila Velebita*. Školsko putovanje započelo je odlaskom iz Dubrovnika 2. srpnja 1922. godine u 18:00 i na njemu je sudjelovalo 48 učenika u pratnji ravnatelja Ribolija i trojice nastavnika (Kobasice, Nakić-

¹¹⁰⁰ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Povijest zavoda od 1909/10 do 1928/29.

Vojnovića i Radovinovića). Putovanje završava povratkom u Dubrovnik 5. kolovoza 1922. godine.¹¹⁰¹ Tijekom plovidbe ravnatelj Riboli vodio je službeni dnevnik školskog putovanja, a izvještaj o putovanju Ministarstvu prosvjete Kraljevine SHS podnio je referent za pomorske akademije Živković.¹¹⁰²

Nastava na školskom brodu bila je samo dio praktične nastave koju su pohađali učenici. Za svakodnevne potrebe praktične nastave korištena je školska brodica u vlasništvu škole. Međutim školska je brodica (izgrađena 1906. godine) zbog nedostatka sredstava i neadekvatnog održavanja već početkom 1920-ih postala neuporabljiva za potrebe praktične nastave. Stoga je tadašnji ravnatelj pomorske škole Antun Riboli od nadležnih konstantno zahtijevao financijska sredstva za osposobljavanje brodice da bi ona mogla poslužiti u svrhe praktične nastave.¹¹⁰³

Upravo je investicija u nabavu školske brodice za izvođenje praktične nastave bila jedna od većih investicija dubrovačke pomorske škole u svrhu razvoja pomorskog školovanja. Naime, postojeću dotrajalu brodicu u vlasništvu škole komisija je ocijenila neupotrebljivom za bilo koju svrhu osim kao drvo za ogrjev u vrijednosti 50 dinara. Donijeta je odluka da se dotrajala brodica proda na licitaciji te da se za potrebe praktične nastave nabavi nova.¹¹⁰⁴ Tako je od Zadruge brodograditelja na Korčuli naručena izrada nove školske brodice prema dostavljenim specifikacijama.¹¹⁰⁵ Gradnja je odobrena 12. veljače 1931. godine te se odmah pristupilo gradnji. Brodica je dovršena 31. ožujka 1931. godine. Nakon dovršetka, brodicu je na pismenu zamolbu ravnatelja škole s Korčule u Dubrovnik doteglio brod Kraljevske

¹¹⁰¹ Prvo školsko putovanje učenika dubrovačke Pomorske akademije opisano je u potpoglavlju 7.4. Školski brodovi, 7.4.1. Školski brod pomorskih škola u Bakru Dubrovniku i Kotoru *Vila Velebita*.

¹¹⁰² Prema prikupljenim izvještajima Ministarstvo prosvjete uputilo je dopis s primjedbama na školsko putovanje u kojem su opisane smjernice kojih se treba pridržavati prilikom sljedećih školskih putovanja. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, dopis Ministarstva Prosvjete Kraljevine SHS Br. 5854 od 12. travnja 1923. godine.

¹¹⁰³ Sredstva potrebna za popravak brodice iznosila su 2.500 dinara. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, dopis pokrajinskoj upravi br. 166. od 15. ožujka 1922. godine.

¹¹⁰⁴ Brodica je prodana na javnoj dražbi a novac poslan Financijskoj direkciji Zetske banovine, nakon čega je brodica otpisana iz inventara. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 40, dopis Kraljevskoj banskoj upravi, Odsjeku za trgovinu i industriju br 669. od 10. studenoga 1931. godine (s prilogima).

¹¹⁰⁵ Brodica je prema ugovoru trebala biti građena od drva, duljine 9,17 m, a široka 2,46 m s 12 veslačkih mjesta. Brodica je trebala biti obojana zaštitnim premazom plave boje, a od pripadajuće opreme trebalo je biti 14 vesala. Ugovorena cijena brodice je iznosila 19.857,50 dinara (što je bilo unutar raspoloživog proračuna od 20.000 dinara) a rok isporuke bio je 25. ožujak 1931. godine. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 40, Ugovor o gradnji brodice između Pomorske akademije u Dubrovniku i Zadruge brodograditelja u Korčuli.

jugoslavenske ratne mornarice *Spasilac*, te ga je u ime škole preuzeo nastavnik Antun Marić.¹¹⁰⁶

Tijekom međuratnog razdoblja više nije postojao problem s nedovoljnim brojem učenika, za razliku od prvih godina postojanja pomorske škole. Međutim nakon nekoliko godina tijekom kojih je bilo i više prijavljenih učenika nego što ih se moglo upisati u školu, školske godine 1923/1924. na prvom roku upisalo se svega osam učenika što je bio najmanji broj upisanih tijekom međuratnog razdoblja. Zanimljivo je da su njih četiri (polovina) bili stranci, točnije državljani Čehoslovačke.¹¹⁰⁷ Sljedeće školske godine 1924./1925. u prvi razred upisano je svega pet učenika što je bilo najmanje tijekom cijelog međuratnog razdoblja.¹¹⁰⁸

Loša situacija s upisima učenika potaknula je nadležne službe na promišljanje o održivosti pomorskog školovanja u Dubrovniku. Tako su tijekom uskrasnih blagdana 1925. godine nastavnici Pomorske akademije „saznali s privatne strane“ da je Komisija za reduciranje srednjih škola odlučila ukinuti Pomorsku akademiju u Dubrovniku. Zatvaranje pomorske škole u Dubrovniku kao pomorskom centru tadašnje države imalo bi znatne posljedice ne samo na dubrovačko nego i na pomorstvo na državnoj razini. Stoga su svi važni politički i gospodarski čimbenici Dubrovnika (Općina, Trgovačka komora, *Dubrovačka parobrodsko plovidba*, itd.) intervenirali kod tadašnjeg ministarstva prosvjete. Njihovi su predstavnici osobno kontaktirali i predsjednika vlade Nikolu Pašića tijekom njegovog boravka u Cavtatu.¹¹⁰⁹ Spomenute intervencije bile su uspješne jer je dubrovačka Pomorska akademija nastavila s radom.

Interes za upis u pomorsku školu s vremenom se povećao te je do početka Drugog svjetskog rata broj upisanih učenika uvijek bio dvoznamenkast. Broj učenika pomorske škole

¹¹⁰⁶ Budući da su gotovo sva proračunska sredstva utrošena za gradnju brodice, škola nije imala više sredstava pa je upućena molba ratnoj mornarici za pomoć u dopremanju brodice. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 40, Zamolba III. obalnoj komadi u Đenoviću, br. 172 od 11. travnja 1931. i dopis kr. brodu *Spasilac*.

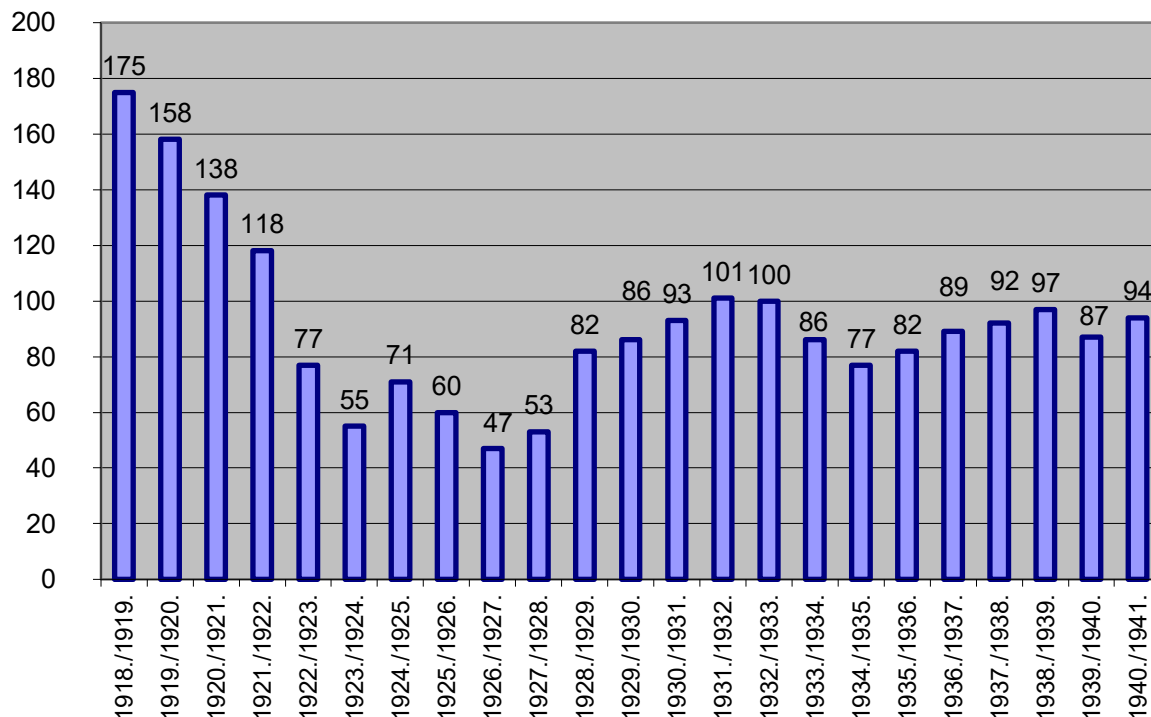
¹¹⁰⁷ Tijekom međuratnog razdoblja pomorsku školu pohađao je i stanoviti broj stranih učenika koji su došli iz Čehoslovačke. Tako je primjerice u školskoj godini 1935./1936. dubrovačku pomorsku školu pohađalo pet učenika iz Čehoslovačke. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 41, dopis upućen Čehoslovačko-jugoslavenskoj ligi u Pragu br. 851 od 27. studenoga 1935. godine.

¹¹⁰⁸ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Povijest zavoda od 1909/10 do 1928/29.

¹¹⁰⁹ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Povijest zavoda od 1909/10 do 1928/29. O navodnom ukidanju pomorske škole u Dubrovniku pisao je i dubrovački tjednik *Narodna svijest*. Na naslovnici izdanja od 21. travnja 1925. godine objavljen je članak o mogućem zatvaranju dubrovačke pomorske škole, kao što se dogodilo 1860. godine zbog premalog broja učenika. Članak je apelirao na pomorsku tradiciju Dubrovnika navodeći također dubrovačka pomorska poduzeća *Dubrovačku parobrodsko plovidbu* i *Jugoslavensko-amerikansku plovidbu* koja su u to vrijeme bila osnovica pomorskog gospodarstva Kraljevine SHS. *Narodna svijest*, br. 16. 1925., 1.

tijekom cijelog međuratnog razdoblja bio je dovoljan da bi opravdao njezino postojanje (Grafikon 17.).

Grafikon 17. Prikaz broja učenika dubrovačke pomorske škole tijekom međuratnog razdoblja



Izradio autor prema: Statistika učenika od 1852. do 1952. godine u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 74-76.

Tijekom međuratnog razdoblja od učenika pomorske škole zahtijevala se stroga disciplina i pridržavanje propisanih pravila ponašanja. Tako je između ostaloga učenicima bilo strogo zabranjeno posjećivati kavane, barove i gostionice, čak i u svrhu prehrane u gostionicama, a bio je zabranjen i izlazak nakon 21 sat. Učenicima koji nisu stanovali s roditeljima bilo je zabranjeno stanovati u Gružu, odnosno u svim ostalim dijelovima grada koji se nalaze izvan stare gradske jezgre jer bi tada bili izvan nadzora nastavnika. Učenici u školu nisu smjeli dolaziti u radnoj odjeći. Učenicima je bilo zabranjeno pušenje na javnim mjestima. Dežurni učenici i redari morali su obavljati propisane dužnosti, primjerice održavati red i disciplinu u učionici tijekom odsutnosti nastavnika. Učenici su trebali uljudno

pozdravljati nastavnike kako u školi tako i izvan nje, a prilikom čitanja obavijesti i proglašenja bili su obvezni ustati.¹¹¹⁰

Nepoštovanje spomenutih pravila ponašanja bilo je kažnjavano raznim vrstama disciplinskih mjera koje su se kretale u rasponu od ukora pa sve do isključenja iz škole.¹¹¹¹ Ravnateljstvo škole je pri održavanju discipline i pravila ponašanja imalo potporu gradske policije od koje se zahtijevalo prijavljivanje svih prekršaja vezanih za posjete kavanama, gostionicama i sl., kao i kršenja zabrane noćnih izlazaka koje bi počinili učenici.¹¹¹²

Osim strogih odredbi po pitanju školske stege, tijekom međuratnog razdoblja školovanje je u dubrovačkoj pomorskoj školi bilo i vidno politizirano. Osim već spomenutog pisanja ćirilicom, učenicima je bilo i nametnuto obilježavanje značajnijih datuma povezanih s vladajućim režimom. Tako su primjerice obilježavani: dan kada su 1918. godine postrojbe srpske vojske „oslobodile“ Dubrovnik (13. studenoga), dan početka Prvog srpskog ustanka 1804. godine (14. veljače), Dan svetog Save, dan vjenčanja kralja Aleksandra I. Karađorđevića i kraljice Marije Karađorđević (8. lipnja 1922. godine) itd.¹¹¹³ Spomenutim danima učenici su bili obvezni pohađati svečanosti, bogoslužja ili slična događanja koja su tim povodom održavana.

Nakon desetak godina djelovanja dubrovačke pomorske škole kao Pomorske akademije došlo je i do nove promjene u organizaciji pomorskog školstva, ujedno i posljednje prije Drugog svjetskog rata. Naime, prema novom Zakonu o pomorsko-trgovačkim akademijama od 18. ožujka 1932. godine Br. 8262/0 tadašnja Državna pomorska akademija u Dubrovniku postaje Državna trgovačko-pomorska akademija u Dubrovniku. Školovanje je i dalje ostalo u trajanju od četiri godine, a uvjeti za upis bili su isti kao prije s time što se tražio i niži tečajni ispit, odnosno završni ispit za učenike koji su završili građanske škole.¹¹¹⁴ Pod

¹¹¹⁰ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 88, Knjiga oglasa inv br. XXX/2.

¹¹¹¹ Najstroža kazna - isključenje iz škole nije bila rijetkost, međutim ona se primjenjivala uglavnom nakon nekoliko uzastopnih prekršaja. Primjerice, učenik 4. razreda Ivo Matičević, nakon više uzastopnih prekršaja tek je u IV. razredu bio trajno isključen iz škole, nakon što je kao učenik II. razreda bio udaljen iz škole na godinu dana. Iste godine iz škole je na razdoblje od godinu dana bio isključen i Branko Pešut učenik II. razreda. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, dopis Ispostave banske vlasti, Pododsjeka za stručno školstvo od 2. siječnja 1941. godine br. 3/41 i HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, dopis Ispostave banske vlasti, Pododsjeka za stručno školstvo od 12. ožujka 1941. godine br. 148.

¹¹¹² HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 41, dopis Pretsjedništvu gradske policije Dubrovnik, br 905. od 16. ožujka 1933. godine.

¹¹¹³ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, dopis Pokrajinske vlade za Dalmaciju od 11. lipnja 1919. godine br. V.7969/19. ; HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 32, brzojav Pokrajinske uprave od 23. svibnja 1922. br. 513. i HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 88, Oglasi od godine 1928. do 1934.

¹¹¹⁴ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 41, Istorijat Drž. Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku od godine osnutka, 1849 do danas /1933 god./.

imenom Pomorsko-trgovačka akademija, dubrovačka pomorska škola djeluje sve do propasti Kraljevine Jugoslavije i početka Drugog svjetskog rata.¹¹¹⁵

Nastavni plan dijelom je izmijenjen u odnosu na prošli na način da je dopunjen stručnim predmetima iz područja trgovine (Tablica 21.). Uvođenjem novih predmeta namjeravalo se omogućiti učenicima koji završe školu, ali se ne odluče za pomorski poziv, lakše zapošljavanje izvan pomorske struke. U odnosu na prethodni nastavni plan povećan je broj sati predavanja. To je ujedno bio i najveći fond sati tijekom postojanja škole, što je i razumljivo jer su u nastavni program ubačeni i predmeti trgovačke struke kao što su Poznavanje robe, Nauka o trgovini, te Trgovačko i brodsko knjigovodstvo sa korespondencijom.¹¹¹⁶

Upravo je opterećenje učenika nastavnim predmetima i velikim brojem sati nastave bilo jedan od glavnih razloga relativno slabe angažiranosti učenika u izvannastavnim aktivnostima kao što su razna učenička udruženja. Jedino učeničko udruženje bilo je sportsko udruženje koje je uglavnom bilo orijentirano na veslanje. Međutim, učenici su u više slučajeva bili članovi i simpatizeri raznih organizacija na državnoj razini kao što su: Jugoslavenski sokol, Jadranska straža, Crveni križ, Narodna obrana i Mlada Jugoslavija.¹¹¹⁷

Promjenom nastavnog plana, a u skladu s općim napretkom tehnologije u pomorskom prometu, u nastavu je uveden predmet Radiotelegrafija. Međutim, škola nije imala adekvatnu komunikacijsku opremu, stoga je bilo potrebno nabaviti radioprijemnik što je bila velika investicija. Budući da je istovremeno škola nabavila i novu brodicu, za radioopremu nije bilo sredstava te je poslan dopis Banskoj upravi, Odsjeku za trgovinu s molbom da se osiguraju sredstva u iznosu od 10.000 dinara.¹¹¹⁸ Nakon odobrenja potrebnih sredstava za potrebe nastave iz predmeta Radiotelegrafija nabavljen radiouređaj marke *Philips* te je ishoda i potrebna dozvola za njegovo instaliranje.¹¹¹⁹

¹¹¹⁵ Dubrovačka pomorska škola je nastavila s kontinuiranim radom i za vrijeme Drugog svjetskog rata tijekom kojega je Dubrovnik bio u sastavu Nezavisne Države Hrvatske.

¹¹¹⁶ *Godišnji izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Državne pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34*, 49.

¹¹¹⁷ *Godišnji izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Državne pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34*, 56-57.

¹¹¹⁸ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 40, dopis Banskoj upravi Odsjeku za trgovinu.

¹¹¹⁹ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 41, Dozvola za radio aparat br 178.

Predmet	Sati tjedno			
	I. razred	II. razred	III. razred	IV. razred
Nautika i astronomija	-	3	6	5
Meteorologija i oceanografija	-	-	2	3
Gradnja i oprema broda	-	2	2	-
Brodsko manevriranje	-	-	-	2
Veslanje i mornarski rad	2	2	-	2
Parostroj	-	-	2	3
Matematika i geometrija	6	4	3	-
Deskriptivna geometrija	4	-	-	-
Fizika	4	4	-	-
Radiotelegrafija	-	-	2	2
Pomorsko, trgovačko i mjenično pravo	-	-	2	3
Trgovačko i brodsko knjigovodstvo sa korespondencijom	-	4	2	-
Nauka o trgovini	2	-	-	-
Međunarodni kodeks i signalizacija	2	1	-	-
Poznavanje robe	-	-	-	2
Srpskohrvatski jezik sa književnosti	3	3	3	3
Engleski jezik	4	4	4	4
Talijanski jezik	4	4	3	3
Zemljopis	2	2	2	3
Povijest (opća i nacionalna)	2	2	2	-
Brodsko higijena	-	-	-	2
Obuka u vojnom pomorstvu	za vrijeme školskog putovanja			
Ukupno sati tjedno	35	35	35	35

Tablica 21. Nastavni plan Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku, u razdoblju od 1932. do 1941. godine

Izradio autor prema: Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 174, *Pomorska škola Dubrovnik*, kut. 41, Istorijat Drž. Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku od godine osnutka, 1849 do danas /1933 god./.

Uz nabavu radiouređaja pomorska škola je do početka Drugog svjetskog rata imala još jednu značajniju nabavu opreme u svrhu modernizacije i unaprjeđenja nastave. Radilo se o nabavi meteoroloških instrumenata za potrebe nastave iz predmeta Meteorologija i oceanografija. Nabavu je inicirao Marin Knežević¹¹²⁰, jedan od istaknutijih nastavnika škole.

¹¹²⁰ Marin Knežević (1901. - 1981.) pomorski pedagog i pisac, rođen je 27. rujna 1901. godine u Anacondi, Montana, SAD, a 1904. obitelj Knežević vraća se u domovinu. Nakon završenih šest razreda osnovne škole upisao je Nautičku školu u Dubrovniku (tada po petogodišnjem programu s dva razreda pripremnog tečaja). Nautičku školu završio je 1919. godine, međutim zbog malog broja trgovačkih brodova u tadašnjoj državi, tek se sljedeće godine ukrcava na brod u svojstvu kadeta. Nakon dvije godine plovidbe u svojstvu kadeta stječe pravo na polaganje poručničkog ispita koji polaže u Dubrovniku 1922. godine. Nakon položenog poručničkog ispita

Međutim, nabava željenih instrumenata bila je vrlo skupa i zahtjevna obzirom da ih je bilo moguće nabaviti jedino iz inozemstva (Njemačke) za što je dodatno trebalo ishoditi uvozne dozvole. Pri tome je i Drugi svjetski rat u Europi već bio u tijeku što je dodatno kompliciralo i poskupljivalo nabavu.¹¹²¹ Odlučeno je, stoga, da se nabavi samo dio potrebnih instrumenata te je u studenom 1940. godine u tu svrhu odobren iznos od 10.000 dinara.¹¹²²

Iako je financijska sredstva za rad škole osiguravala država, odnosno nadležna ministarstva (isprva Ministarstvo prosvjete a zatim Ministarstvo industrije), rad pomorske škole pomagali su (financijski i materijalno) razni dubrovački gospodarski subjekti koji su imali dodira s pomorstvom, ali i ratna mornarica. Tijekom međuratnog razdoblja postojali su mnogi primjeri raznih oblika potpore pomorskoj školi. Tako je tijekom prvih godina djelovanja pomorske škole u novonastaloj državi, 1922. godine *Dubrovačka trgovačka banka*, koja je bila izravno poslovno povezana s *Dubrovačkom parobrodskom plovidbom* ustupila jednu maketu broda koja se nalazila u njihovim prostorijama da bi poslužila u školske svrhe.¹¹²³ Potpore su nastavljane sve do samog kraja međuratnog razdoblja te je, primjerice, 1940. godine *Prvo dalmatinsko trgovačko društvo* školi doniralo iznos od 1.000 dinara za pomoć siromašnim učenicima.¹¹²⁴ Potpore i donacije bile su posebno izražene tijekom razdoblja Velike gospodarske krize (1929. - 1933.). Tako je primjerice 1933. godine *Jugoslavenski Lloyd* preko svoje agencije u Londonu pomogao pomorskoj školi u nabavi nekoliko primjeraka engleskog izdanja knjige međunarodnog signalnog kodeksa i *Brown's* priručnika za plovidbu.¹¹²⁵ Iste 1933. godine *Dubrovačka parobrodská plovidba* je za školska putovanja *Vile Velebita* stavila na raspolaganje jednog od svojih kuhara.¹¹²⁶ Ratna mornarica je 1933. godine preko Komande pomorskog arsenala u Tivtu donirala pomorskoj školi pet sekstanata.¹¹²⁷

plovi kao časnik na trgovačkim brodovima te nakon odsluženog vojnog roka 1926. godine polaže ispit za kapetana duge plovidbe. Josip LUETIĆ, Prof. kap. Marin Knežević Prigodom 80-te godišnjice života, *Naše more*, 3-4, Dubrovnik, 1981. 145-148, 146.

¹¹²¹ Prema procjeni Geofizičkog zavoda, cijena željene meteorološke opreme iznosila bi oko 30.000 dinara. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, dopis Geofizičkog zavoda Zagreb br. 1831 od 17. listopada 1940. godine.

¹¹²² HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, Ispostava banske vlasti, Split, Odobrenje trebovanja br 8554 od 15. studenoga 1940. godine.

¹¹²³ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 31, dopis Dubrovačke trgovačke banke od 27. svibnja 1922. godine.

¹¹²⁴ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, dopis od 8. listopada 1940. godine br. 1016.

¹¹²⁵ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 41, dopisi Jugoslavenskog Lloyd od 29. rujna 1933. godine i 12. listopada 1933. godine.

¹¹²⁶ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 41, dopis od 29. travnja 1933. godine.

¹¹²⁷ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 41, dopis Komande pomorskog arsenala u Tivtu br. 31494. od 3. studenoga 1933. godine.

Ipak, najznačajniji dobrotvor pomorske škole te općenito pomorskog školstva u Dubrovniku bio je brodovlasnik Ivo Račić. Kao jedan od ljudi koji su svojim radom obilježili dubrovačko pomorstvo, Ivo Račić je nakon svoje smrti 1918. godine oporučno preko svoje supruge Marije (preminule 1919. godine), odnosno njezine oporuke, ostavio cjelokupan imetak gradu Dubrovniku s izričitom odlukom da se osnuje zaklada Ivo Račić.¹¹²⁸ Zakladom je upravljao Miše Kolin koji je bio izvršitelj oporuke Marije Račić.¹¹²⁹ Zaklada Ivo Račić trebala je iz svojih prihoda osigurati sredstva koja bi se namijenila za izgradnju više pomorske škole u Dubrovniku, kao i za podjelu stipendija i potpora učenicima. Iako su u tisku objavljivani članci o planovima za izgradnju škole u kući obitelji Račić na Pločama koja bi se financirala sredstvima Zaklade, do toga nije došlo.¹¹³⁰ Posljednja volja iz oporuke pokojne Marije Račić tako tijekom cijelog međuratnog razdoblja nije bila ostvarena te je uvid u rad i sredstva Zaklade uslijed netransparentnog poslovanja bio nedostupan javnosti.¹¹³¹ Tek je nakon Drugog svjetskog rata izgradnja današnje Pomorsko-tehničke škole Dubrovnik djelomično financirana sredstvima Zaklade.¹¹³²

Znatan izvor prihoda za pomorsku školu i njezine nastavnike osiguravalo je održavanje tečajeva za polaganje poručničkih i kapetanskih ispita. Tečajevi su služili za pripremu kandidata koji su trebali polagati poručničke i kapetanske ispite pri lučkim kapetanijama u svrhu stjecanja zvanja poručnika ili kapetana trgovačke mornarice. Ispiti su bili zahtjevni i opsežni a uključivali su pitanja iz gotovo svih stručnih predmeta koji su se nalazili u programu pomorskih škola. Stoga su kandidati (nekadašnji učenici pomorskih škola) imali običaj pohađati tečajeve da bi se što bolje pripremili za ispite. Pohađanje tečaja se plaćalo te je škola (ovisno o broju upisanih kandidata) mogla prikupiti znatan iznos. Primjerice, za 5. pripremni tečaj za poručnike i kapetane trgovačke mornarice, održan od 19.

¹¹²⁸ U časopisu *Naše more* u broju od veljače 1920. godine objavljeni su dijelovi oporuke Marije Račić koji se odnose na osnivanje i djelatnost Zaklade, u kojoj između ostaloga stoji: „Općim baštinikom cijele moje imovine imenujem Pomorsko-trgovačku Akademiju koja će se ustanoviti u Dubrovniku, i nositi će ime moga muža Iva Račića, na njegovu uspomenu. Akademiju će moći pohađati i ženske.“, *Naše more*, Dubrovnik, br. 2, 1920., 52.

¹¹²⁹ Miše Kolin bio je poslovni suradnik Boža Banca i jedan od članova uprave *Jugoslavenskog Lloyd*a te je u razdoblju između dva svjetska rata stekao znatan osobni imetak. Iako je bio sumnjičen da je upravo on krivac za manjak sredstava iz fonda Zaklade Ivo Račić, to se nije moglo sudski dokazati. Nakon Drugog svjetskog rata i uspostave socijalističke Jugoslavije cjelokupna imovina Miše Kolina je konfiscirana. Detaljnije o Kolinovom upravljanju zakladom, kao i o povijesti Zaklade Ivo Račić u: Nikša RASPOPOVIĆ, *Povijest Zaklade pomorsko-trgovačke akademije Ivo Račić Dubrovnik 1919.-1992.*

¹¹³⁰ *Narodna Svijest*, Dubrovnik, br. 40, 1922., 1. i *Narodna Svijest*, Dubrovnik, br. 5, 1928., 6,

¹¹³¹ R. ROTER, Ivo Račić pomorac i dobrotvor, 115-116.

¹¹³² Zaklada postoji i danas pod imenom Zaklada pomorsko-trgovačke akademije Ivo Račić, sa sjedištem u ulici Ćira Carića 4 u Dubrovniku, predsjednik uprave Marijo Kaznačić. *Poslovna.hr*, subjekti, *Zaklada pomorsko-trgovačke akademije Ivo Račić Dubrovnik*, <https://www.poslovna.hr/lite/zaklada-pomorsko-trgovačke-akademije-ivo-racic-dubrovnik/331334/subjekti.aspx>, pristup 10. listopada 2020.

listopada 1921. do 27. siječnja 1922. godine, prijavilo se 23 polaznika. Upisnina za polaznike iznosila je 500 kruna po osobi te je od polaznika ukupno prikupljeno 11.500 kruna.¹¹³³ Za usporedbu mjesečni najam zgrade pomorske škole tada je iznosio 5.000 kruna.¹¹³⁴

Potrebno je spomenuti i da je tijekom međuratnog razdoblja pomorska škola bila smještena u istoj zgradi na Pilama, gdje se nalazila od 1881. godine. Iako je bilo nekoliko inicijativa za preseljenjem škole do toga nije došlo sve do nakon završetka Drugog svjetskog rata kada je pomorska škola preselila u zgradu u kojoj se nalazi i danas. Jedna od tih inicijativa bila je za preseljenje u zgradu tzv. Villa Elisa.¹¹³⁵ Naime, početkom 1932. isticao je najam školske zgrade na Pilama.¹¹³⁶ Glavni argument za preseljenje bio je povećan broj učenika u odnosu na prethodne godine, za što postojeća zgrada nije bila adekvatna. Ujedno bi razlika u visini najma nove zgrade (7.000 dinara) u odnosu na prethodni najam (6.000 dinara) bila pokrivena najmovima stanova za ravnatelja i poslužitelja koji bi u tom slučaju plaćali vlastiti smještaj u novoj zgradi. Također je u novoj zgradi postojala mogućnost smještaja novonabavljene školske brodice što do tad nije bio slučaj te je brodice na postojećem vezu bila tijekom cijele godine izložena vremenskim neprilikama. Do preseljenja nije došlo jer su netom prije za potrebe škole nabavljeni nova brodice i radio-oprema te bi preseljenje značilo dodatni trošak za što u proračunu nije bilo sredstava.¹¹³⁷

Neposredno pred Drugi svjetski rat gotovo su svi nastavnici pomorske škole uključujući i ravnatelja Carića mobilizirani kao vojni obveznici. Time je raspoloživo nastavno osoblje svedeno na svega dva nastavnika: Jelenu Kolin¹¹³⁸ i Marina Kobasicu koji je

¹¹³³ Ukupni prihodi od 5. tečaja za poručnike i kapetane trgovačke mornarice održanog od 19. listopada 1921. do 27. siječnja 1922. godine iznosili su 34.400 kruna. Od spomenutog iznosa na upisnine je otpadalo 11.500 dinara, dok je od Pokrajinske uprave dobiven iznos od 18.900 dinara na ime dotacija i djelomičnih pokrića troškova za tečaj. Od prihoda sedmorici nastavnika koji su održavali nastavu na tečaju (ukupno 360 sati) isplaćeni su honorari u ukupnom iznosu od 28.800 kruna, pri čemu je najviše uprihodio ravnatelj Antun Riboli (7.860 kruna). Prema tadašnjem tečaju jedan dinar imao je vrijednost od četiri krune. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, Obračun dotacija za održavanje 5. pripremnog tečaja za poručnike i kapetane trgovačke mornarice. br. 270, 26. lipnja 1922. godine.

¹¹³⁴ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 32, dopis pokrajinskoj upravi Split br. 45 od 18. listopada 1922. godine.

¹¹³⁵ Danas se u zgradi Villa Elisa na adresi Lapadska obala 7 nalazi Odjel za ekonomiju i poslovnu ekonomiju Sveučilišta u Dubrovniku

¹¹³⁶ Najamninu za zgradu pomorska škola plaćala je Jovu Berdoviću, trgovcu i posjedniku iz Dubrovnika.

¹¹³⁷ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 40, dopis br. 713. upućen Kraljevskoj banskoj upravi odsjeku za trgovinu od 7. prosinca 1931. godine.

¹¹³⁸ Jelena Kolin (rođ. Gjukić), (1896. – 1981.), pedagoginja. Rođena u Zagrebu 21. ožujka 1896. godine. Završila ženski licej u Zagrebu 1914. godine, a 1915. godine položila ispit osposobljavanja za učiteljicu na nižim pučkim školama. Godine 1918. i 1919. polaže posebne ispite za učiteljicu engleskog odnosno francuskog jezika. Govorila je pet svjetskih jezika: engleski, njemački, francuski, talijanski i ruski. Godine 1923. u Zagrebu udaje se za Marcela Kolina s kojim je imala troje djece (sinovi Ivan i Lujo i kćer Žarka). Prije zaposlenja na pomorskoj školi u Dubrovniku (1930. godine) Jelena Kolin bila je učiteljica na nižoj pučkoj školi u Borovu (od 1916. godine), učiteljica engleskog jezika na ženskom liceju u Zagrebu (od 1919. godine), a od 1925. godine

istovremeno obnašao dužnost privremenog ravnatelja. Zbog nedostatka nastavnog osoblja bilo je onemogućeno redovno izvođenje nastave kao i obavljanje administrativnih poslova vezanih za nastavu.¹¹³⁹

Unatoč početku Drugog svjetskog rata na području Jugoslavije i promjeni vlasti u zemlji pomorska škola tijekom rata nastavila je s radom u vrlo teškim uvjetima. U skladu s političkim promjenama, nastavnici pomorske škole su kao državni službenici trebali prisegnuti na vjernost novoj vlasti.¹¹⁴⁰ Nastavnici i osoblje su u tu svrhu 27. travnja 1941. godine pozvani u Kotarsko poglavarstvo Dubrovnik gdje je održana prisega.¹¹⁴¹ Nekoliko dana kasnije (30. svibnja 1941. godine) zaprimljene su upute Ministarstva narodnog gospodarstva, Odjela za obrt industriju i trgovinu, Odsjeka za stručno školstvo vezane za završetak školske godine 1940./1941. Upute su propisivale nove načine ocjenjivanja, nazive, svjedodžbe, zaključivanje ocjena itd.¹¹⁴² Tako je prema spomenutim uputama ipak zaključena posljednja školska godina u međuratnom razdoblju, koja je stvarno završila 5. travnja 1941. godine, odnosno dan prije početka Travanjskog rata.¹¹⁴³

Potrebno je spomenuti i da je nakon izbijanja Drugog svjetskog rata na području Jugoslavije u pomorskoj školi bio pohranjen inventar Pomorske vojne akademije. Nedugo nakon uspostave Nezavisne Države Hrvatske djelatnici Lučkog zapovjedništva u Dubrovniku pregledali su inventar u svrhu eventualnog preuzimanja njegova dijela za potrebe hrvatske ratne mornarice.¹¹⁴⁴ Prema naredbi tadašnjih vlasti iz dubrovačke pomorske škole uzeta je zbirka pomorskih karata kao i meteorološka oprema bivše Pomorske vojne akademije koje su bile u školi. Time je pomorska škola ostala bez vrijednog inventara, ali je unatoč ratnim prilikama škola tijekom Drugog svjetskog rata i dalje nastavila s radom.¹¹⁴⁵

premještena je na žensku građansku školu u Zagrebu. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58, Osobnik, Kolin Jelena rođ. Gjukić.

¹¹³⁹ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, izvještaj Ispostavi Banske vlasti Banovine Hrvatske, Odsjek za trgovinu, obrt i industriju, Školski pododsjek u Splitu br. 193/41 od 2. travnja 1941. godine.

¹¹⁴⁰ U tu svrhu dostavljeni su i zapisnici s naputcima o evidentiranju prisege. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, Dopis Ustaškog povjereništva Pododsjeka za stručno školstvo od 21 travnja 1941. godine br. 3100/41.

¹¹⁴¹ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Kronika ljetopis 1933/4-1961/2.

¹¹⁴² HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, Ministarstvo narodnog gospodarstva, Odjel za obrt industriju i trgovinu, Odsjek za stručno školstvo. Upute o završetku školske godine 1940-41 br. 13579/41 od 24. svibnja 1941.

¹¹⁴³ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Kronika ljetopis 1933/4-1961/2.

¹¹⁴⁴ Za pregled inventara u svrhu prikupljanja opreme za potrebe Telegrafске škole Hrvatske mornarice bio je zadužen narednik Vjekoslav Kovačić. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, Ovlaštenje Lučkog zapovjedništva Dubrovnik izdano naredniku Vjekoslavu Kovačiću i HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, dopis Telegrafске škole Ratne mornarice NDH od 25. lipnja 1941. godine br. 239.

¹¹⁴⁵ Pomorske karte bile su namijenjene Pomorskom vojnom središtu Nezavisne Države Hrvatske, dok su meteorološki instrumenti bili namijenjeni uspostavi meteoroloških postaja na Jadranu. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, dopis Lučkog zapovjedništva Dubrovnik od 15., kolovoza 1941 br. 14659.

Kako je spomenuto, u monarhističkoj Jugoslaviji tijekom međuratnog razdoblja postojale su tri pomorske škole: Bakar Dubrovnik i Kotor. U sve tri škole tijekom razdoblja od školske godine 1918./1919. do školske godine 1939./1940. svoje školovanje završilo je ukupno 1.288 nautičara.¹¹⁴⁶ Od tog broja 437 nautičara je završilo školovanje na dubrovačkoj, 458 na kotorskoj, a 393 na bakarskoj Pomorsko-trgovačkoj akademiji.¹¹⁴⁷ To bi značilo da je dubrovačka pomorska škola sudjelovala s 33,93% u ukupnom broju školovanih nautičara tijekom međuratnog razdoblja. Za usporedbu, krajem 1939. godine na brodovima pomorskih poduzeća Kraljevine Jugoslavije bilo je zaposleno 188 zapovjednika i 292 časnika palube, odnosno ukupno 480 pomoraca školovanih u pomorskim školama.¹¹⁴⁸

Budući da pomorstvo u monarhističkoj Jugoslaviji nije bilo dovoljno razvijeno, odnosno porast trgovačke flote bio je relativno malen, tako su pomorske škole uključujući i dubrovačku osposobljavale sasvim dovoljno pomorskih kadrova za potrebe trgovačke mornarice. Također je potrebno uzeti u obzir i činjenicu da je i znatan dio od 1.288 nautičara koji su tijekom međuratnog razdoblja završili pomorske škole nastavio školovanje na Pomorskoj vojnoj akademiji u Dubrovniku. Ti učenici tako nisu imali utjecaja na formiranje ponude i potražnje za pomorcima na tržištu rada. Ipak je tijekom međuratnog razdoblja ponekad dolazilo do hiperprodukcije kadrova te se nisu mogli ukrcati svi koji su završili školu. Stoga je vladala praksa da se pomorci sa završenom pomorskom školom ukrcavaju kao članovi posade a ne kao časnici. To je dakako imalo negativne posljedice i stvaralo je poremećaje na tržištu rada. Međutim, dugoročno planiranje zahtijevalo je da se upisne kvote u pomorskim školama ne smiju određivati prema trenutnom stanju i potrebama trgovačke mornarice.¹¹⁴⁹

7.2.2. Nastavnici i ravnatelji dubrovačke pomorske škole u međuratnom razdoblju

Dubrovačka pomorska škola od samih je početaka imala stručni kadar koji je svojim radom doprinosa sveopćem razvoju dubrovačkog pomorstva. Već je spomenuto da je prvi nastavnik stručnih predmeta kod osnivanja pomorske škole 1852. godine bio kapetan Jakov

¹¹⁴⁶ A. BOTRIĆ, Pomorsko školstvo i sticanje pomorskih zvanja u Jugoslaviji, 1258.

¹¹⁴⁷ Uz to je na brodstrojarskom odjelu Pomorsko-trgovačke akademije u Bakru školovanje završilo 98 brodstrojara, a u splitskoj tehničkoj školi njih oko 160. A. BOTRIĆ, Pomorsko školstvo i sticanje pomorskih zvanja u Jugoslaviji, 1258.

¹¹⁴⁸ *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, 104.

¹¹⁴⁹ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, Izvještaj Odbora za pomorstvo Trgovačke obrtničke komore Dubrovnik od 12. lipnja 1923. godine.

Podić, koji je kasnije u razdoblju osamostaljenja škole postao i njezin ravnatelj. Tijekom Prvog svjetskog rata funkciju ravnatelja obnašao je Antun Riboli koji je dužnost preuzeo školske godine 1913./1914. Antun Riboli je i nakon završetka rata ostao na poziciji ravnatelja sve do školske godine 1927./1928. postavši tako prvi ravnatelj dubrovačke pomorske škole u novostvorenoj državi.

Tijekom međuratnog razdoblja funkciju ravnatelja škole obnašalo je petero njezinih nastavnika:

1. Antun Riboli, u razdoblju od školske godine 1918./1919. do 1927./1928.
2. Grgur Pekas (vršitelj dužnosti ravnatelja) u razdoblju od školske godine 1927./1928. do 1928./1929.
3. Ivo Lovričević, u razdoblju od školske godine 1928./1929. do 1933./1934.
4. Marin Kobasica u razdoblju od školske godine 1933./1934. do 1939./1940.
5. Ćiro Carić¹¹⁵⁰ tijekom školske godine 1940./1941.

Nakon početka Drugog svjetskog rata na području Jugoslavije te proglašenja Nezavisne Države Hrvatske, Ćiro Carić ostaje na poziciji ravnatelja, sve do školske godine 1944./1945.

Školske godine 1944./1945. nakon dolaska postrojbi NOVJ u Dubrovnik i uspostave komunističke vlasti, privremeni (v.d.) ravnatelj postaje Josip Surić¹¹⁵¹, koji je tijekom međuratnog razdoblja bio jedan od nastavnika dubrovačke pomorske škole.¹¹⁵²

¹¹⁵⁰ Ćiro Carić (1882. - 1962.) pomorski pedagog, porijeklom iz poznate hrvatske pomorske obitelji. Rođen je u Svirču na otoku Hvaru 16. studenoga 1882. godine. Školovanje započinje u Splitu gdje završava osnovnu školu i dva razreda realne gimnazije. Već s osam godina putovao je jedrenjakom *Antun* za Sjevernu Afriku. Nakon završetka gimnazije, 1885. godine ukrca se u svojstvu kadeta na navu *Deveron* na kojoj plovi sve do 1898. godine. U razdoblju od 1898. do 1903. godine pohađa nautičku školu u Kotoru. U tom razdoblju ravnatelj pomorske škole u Kotoru bio je njegov stric Juraj Carić, autor pomorskih udžbenika na hrvatskom jeziku. Nakon završetka škole jer je već imao propisani plovidbeni staž Ćiro Carić položio je poručnički ispit u Trstu. Plovidbu nastavlja na parobrodima *Proteo* i *Bosanka*. Nakon stjecanja uvjeta položio je ispit i za kapetana duge plovidbe u Trstu 1907. godine. Nakon položenog kapetanskog ispita plovio je još neko vrijeme, da bi 1915. godine započeo studiranje na Akademiji za nautiku u Trstu. Nakon položenih ispita i obrane magistarskog rada pod naslovom *O sinusoidi* 1918. godine stekao je zvanje profesora nautičkih škola za predmete Matematiku i Nautiku. Iste godine mobiliziran je u austrougarsku ratnu mornaricu u činu poručnika fregate. Nakon Prvog svjetskog rata plovio je na trgovačkim brodovima u svojstvu zapovjednika do 1921. godine. Boris FRANUŠIĆ, 60. obljetnica izlaska nautičkih tabla Ćira Carića, *Naše more*, 6, Dubrovnik, 1983., 277-279, 277.

¹¹⁵¹ Josip Surić (1902. - 1973.) pomorski pedagog i stručnjak. Rođen je 6. veljače 1902. godine u Dubrovniku. Dubrovačku pomorsku školu završio je 1919. godine zajedno s budućim kolegom Marinom Kneževićem. Nakon završetka školovanja plovio je na *p/b Maria Immaculata* u svojstvu kadeta. Nakon kadeture položio je ispit za poručnika trgovačke mornarice u Bakru 1922. godine. Nastavio je pomorsku karijeru i nakon ispunjenja uvjeta 1924. godine u Bakru pristupio je polaganju, te položio kapetanski ispit. Vojni rok u mornarici odslužio je 1924./1925. godine u trajanju od 9 mjeseci, nakon čega postaje pričuvni časnik ratne mornarice. FRANUŠIĆ, Boris, Tri imena – tri stupa dubrovačke nautike u: *125. obljetnica pomorskog školstva u Dubrovniku MDCCCLII.-MCMLXXVII.*, Pomorska škola Dubrovnik, Dubrovnik, 1977., 185-193, 187. i HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58, Izvod iz službeničkog lista Surić Josipa.

Ravnatelji nisu samo obnašali upravnu funkciju već su bili i predmetni nastavnici te su i dalje izravno sudjelovali u radu s učenicima. Jedna od važnijih zadaća ravnatelja bila je vođenje učenika i organizacija nastave na školskom brodu tijekom školskih putovanja. Školska putovanja brodom *Vila Velebita* izvodila su se krajem svake školske godine počevši od 1921./1922. pa sve do početka Drugog svjetskog rata.¹¹⁵³ Tijekom školskog putovanja funkciju ravnatelja obično bi preuzimao nastavnik s najduljim stažem.

Dubrovačka pomorska škola oduvijek je imala stručan i kvalitetan nastavni kadar, što je nastavljeno i tijekom međuratnog razdoblja. Tijekom međuratnog razdoblja u dubrovačkoj pomorskoj školi radilo je sveukupno 49 nastavnika od kojih su mnogi bili pripadnici tadašnje dubrovačke intelektualne elite¹¹⁵⁴ (Tablica 22.). Među nastavnim osobljem bio je velik broj pomoraca, odnosno kapetana duge plovidbe, što je i razumljivo s obzirom na to da je dubrovačka pomorska škola bila primarno namijenjena stvaranju novih pomorskih kadrova. Osim nastavnika iz pomorske struke u izvođenju nastave sudjelovali su i nastavnici ostalih struka.¹¹⁵⁵

Budući da su imali status državnih službenika, nastavnici u pomorskoj školi morali su prisegnuti na službu državnom poglavaru (kralju) i slijediti politiku vladajućeg režima. Prigodom lokalnih i parlamentarnih izbora mjerodavna tijela školi su dostavljala upute za koga bi zaposlenici pomorske škole trebali glasovati.¹¹⁵⁶ Isto tako, podobni nastavnici, uz privilegije državnog zaposlenja i redovitih primanja, za svoju odanost režimu bili su nagrađivani odlikovanjima. Tako su Grgur Pekas i Slavoljub Briksi bili nosioci Ordена Svetog Save IV. reda, a Ivo Lovričević i Ćiro Carić Ordена Svetog Save V. reda. Antun

¹¹⁵² Direktori škole kroz sto godina, u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 97.

¹¹⁵³ Uz ravnatelja na školsko putovanje upućivana su još tri nastavnika stručnih predmeta.

¹¹⁵⁴ Primjerice Božo Cvjetković autor prvog udžbenika iz oceanografije na hrvatskom jeziku, kapetan Josip Surić, autor više udžbenika o pomorskoj signalizaciji i o izbjegavanju sudara na moru, kasniji stručni suradnik Pomorske enciklopedije i stalni recenzent Školske knjige te Jorjo (Juraj) Tadić, povjesničar, autor više djela s tematikom dubrovačke povijesti, kasniji član Srpske akademije nauka i umetnosti.

¹¹⁵⁵ Pravnici Vicko Svilokos, dubrovački odvjetnik i javni bilježnik, Tomislav Sambugnach, sudac, kasnije sudski nadsavjetnik u NDH i autor tzv. Note Sambugnach, katolički svećenici don Jerko Kovačević i don Niko Milić, pravoslavni svećenik Savo Barbić.

¹¹⁵⁶ Za parlamentarne izbore u prosincu 1938. godine zaposlenicima Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku bilo je određeno da glasaju za listu čiji je nositelj bio tadašnji predsjednik vlade Milan Stojadinović. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 55, dopis Kraljevske banske vlasti Zetske banovine, Strogo povjerljivo VIII br. 2 od 7. prosinca 1938. godine.

Riboli bio je nosilac Ordena Svetoga Save IV. i V. reda, a Marin Kobasica je osim Ordena Svetog Save IV. i V. reda bio nosilac Ordena Jugoslavenske krune V. reda.¹¹⁵⁷

Redni broj	Prezime i ime	Razdoblje službe	Redni broj	Prezime i ime	Razdoblje službe
1.	Aranza, Josip	1921. - 1922.	26.	Mišetić, Niko	1938. - 1940.
2.	Baletin, Milan	1932. - 1937.	27.	Mišetić, Roko	1921. - 1922. 1923. - 1924. 1926. - 1927.
3.	Barbić, Sava	1918. - 1924	28.	Nakić-Vojnović, Frane	1918. - 1927.
4.	Batinić, Ive	1918. - 1921.	29.	Pekas, Grgo	1918. - 1932.
5.	Bilafer, Gracije	1926. - 1927.	30.	Peterković, Mihajlo	1932. - 1938.
6.	Briksi, Slavoljub	1934. - 1938.	31.	Petrović, Njegoš	1937. - 1940.
7.	Carić, Ćiro	1928. - 1940.	32.	Posedel, Milovan	1941.
8.	Carić, Jakov	1928. - 1929.	33.	Radovinović, Petar	1919. - 1923.
9.	Cvjetković, Božo	1918. - 1919.	34.	Razdolski, Pavle	1926. - 1927.
10.	Drobac, Antun	1918. - 1922.	35.	Sambugnach, Tomislav	1940. - 1941.
11.	Eškinja, Jakov	1918. - 1921.	36.	Smolčić, Filip	1918. - 1924.
12.	Golub, Makso	1940.	37.	Srabotnak, Josip	1940. - 1941.
13.	Knežević, Marin	1927. - 1932. 1940. - 1941.	38.	Storelli, Serđ	1929. - 1930.
14.	Kobasica, Marin	1918. - 1933. 1940. - 1941.	39.	Surić, Josip	1925. - 1941.
15.	Kojaković, Vlaho	1936. - 1941.	40.	Svilokos, Vicko	1921. - 1941.
16.	Kolin, Jelena	1930. - 1941.	41.	Škarpa, Cvjetko	1927. - 1929.
17.	Kolumbić, Frano	1941.	42.	Šlaus, Juraj	1932. - 1941.
18.	Kovačević, Jerko	1922. - 1932.	43.	Štuk, Šime	1941.
19.	Krile, Kristo	1920. - 1921. 1928. - 1929.	44.	Tadić, Juraj	1923. - 1926. 1932. - 1934.
20.	Krmpotić, Branko	1938. - 1940.	45.	Valeriev, Pavle	1928. - 1929.
21.	Kurtini, Marko	1926. - 1928.	46.	Velnić, Josip	1926. - 1932.
22.	Kusalić, Niko	1941.	47.	Vinja, Ivo	1930. - 1931.
23.	Marić, Antun	1925. - 1941.	48.	Vuković, Boris	1927. - 1930.
24.	Mikulić, Aleksa	1918. - 1919.	49.	Zar, Nikola	1918. - 1925.
25	Milić, Niko	1918. - 1923.			

Tablica 22. Popis nastavnika dubrovačke pomorske škole u razdoblju od 1918. do 1941. godine

Izradio autor prema: Nastavnici škole u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 93-96.

¹¹⁵⁷ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 55, dopis Kraljevskoj banskoj upravi Zetske banovine Odjeljenju za trgovinu obrt i industriju, povjerljivo br. 7 od 27. travnja 1937. godine. ; HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58, prijepis povelje Ivi Lovričeviću od 27. siječnja 1928. godine ; HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58, Službenički list Grgura Pekasa i HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58, Službenički list Antuna Ribolija.

Ipak, od svih spomenutih nastavnika zaposlenih u dubrovačkoj pomorskoj školi tijekom međuratnog razdoblja (a kasnije i nakon Drugog svjetskog rata), najveći doprinos pomorskom obrazovanju Dubrovnikaca svojim djelovanjem ostvarili su pomorski kapetani Ćiro Carić i Marin Knežević, čija imena danas nose i dvije dubrovačke ulice¹¹⁵⁸ te pomorski kapetan Josip Surić.

Rad u pomorskom obrazovanju Ćiro Carić započeo je 1921. godine kada je postao nastavnik u Nautičkoj školi u Kotoru. Tijekom rada u Kotoru objavio je svoje najznačajnije djelo *Nautičke table* (na hrvatskom i na talijanskom jeziku). To su bile prve nautičke tablice na hrvatskom jeziku.¹¹⁵⁹ Školske godine 1928./1929. zapošljava se na Pomorskoj akademiji u Dubrovniku, gdje je ostao sve do umirovljenja 1950. godine.¹¹⁶⁰ Predavao je sljedeće predmete: Nautika, (kasnije Nautika i astronomija), Matematika (kasnije Matematika i geometrija), Zemljopis te Meteorologija i oceanografija. Obavljao je i dužnost čuvara školske zbirke za nautiku i astronomiju.¹¹⁶¹

Dana 10. rujna 1940. godine, odlukom banske vlasti Banovine Hrvatske, Odjela za obrt industriju i trgovinu u Zagrebu, Ćiro Carić postavljen je za ravnatelja Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku umjesto dotadašnjeg ravnatelja Marina Kobasice.¹¹⁶² Nakon primopredaje dužnosti, Ćiro Carić preuzima dužnost ravnatelja 28. rujna 1940. godine.¹¹⁶³ Na dužnosti ravnatelja ostaje tijekom Drugog svjetskog rata kada je pomorska škola unatoč teškim ratnim prilikama nastavila s radom.¹¹⁶⁴

Tijekom međuratnog razdoblja Ćiro Carić bio je osoba ovlaštena za kompenzaciju magnetskih kompasu pri Lučkoj kapetaniji Dubrovnik. Nakon Drugog svjetskog rata bio je stručni suradnik na prvom izdanju Pomorske enciklopedije.¹¹⁶⁵

Drugi ugledni profesor koji je ostavio neizbrisiv trag u dubrovačkom pomorskom obrazovanju bio je Marin Knežević, ujedno i nekadašnji učenik Nautičke škole u Dubrovniku.

¹¹⁵⁸ U ulici Ćira Carića nalazi se Pomorski odjel Sveučilišta u Dubrovniku.

¹¹⁵⁹ Detaljan opis tablica koje su kasnije bile osnova za izradu prvih poslijeratnih nautičkih tablica JRM iz 1951. godine u: B. FRANUŠIĆ, 60. obljetnica izlaska nautičkih tabla Ćira Carića, 277.

¹¹⁶⁰ U službenoj školskoj dokumentaciji Ćiro Carić je upisivan kao Ćiril Carić.

¹¹⁶¹ *Godišnji izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Državne pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34*, 59. i HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 64 i 65, Upisnice (I., II., III. i IV. razreda) za razdoblje od 1929. godine do 1941. godine.

¹¹⁶² HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, Dopis banske vlasti Banovine Hrvatske, Odjela za obrt industriju i trgovinu u Zagrebu br. 51875/VII od 10. rujna 1940. godine.

¹¹⁶³ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 51, Priprema zavoda, izvještaj sa zapisnikom od 28. rujna 1940. godine.

¹¹⁶⁴ Dolaskom partizana u Dubrovnik i uspostavom komunističke vlasti krajem 1944. godine, mjesto ravnatelja (kao vršilac dužnosti) nakratko preuzima Josip Surić, a školske godine 1945./1946. ravnatelj postaje Marin Knežević.

¹¹⁶⁵ B. FRANUŠIĆ, Tri imena – tri stupa dubrovačke nautike, 187.

Nastavničku karijeru započinje školske godine 1927./1928. na Pomorskoj akademiji u Dubrovniku kao honorarni nastavnik za predmete Manevriranje i Gradnja i oprema broda, da bi sljedeće godine bio postavljen za privremenog predmetnog učitelja. Tijekom nastavničke karijere predavao je i predmet Radiotelegrafija. Kao izvanredni student 1930-ih godina studirao je matematiku i astronomiju u Zagrebu te matematiku i nebesku mehaniku u Beogradu. Da bi se posvetio studiranju, 1932. godine zatražio je otpust iz državne službe i napustio nastavničko mjesto u dubrovačkoj pomorskoj školi. Nakon diplome, 1935. godine zaposlio se na Pomorsko-trgovačkoj akademiji u Bakru gdje 1936. godine polaže profesorski ispit. Krajem 1939. godine vraća se na Pomorsko-trgovačku akademiju u Dubrovniku. Tada uz predmet Gradnja i oprema broda preuzima nastavu Talijanskog jezika ali i predmete Matematika i geometrija, Meteorologija i oceanografija, te Nautika i astronomija. Upravo je ove glavne stručne predmete Marin Knežević preuzeo od Ćira Carića (koji je postao ravnatelj) te je tako (uz Josipa Surića) nastavio rad Ćira Carića na polju obrazovanja pomorskih kadrova.¹¹⁶⁶

Tijekom Drugog svjetskog rata (1943. godine) pridružuje se postrojbama NOVJ.¹¹⁶⁷ Za vrijeme službe u NOVJ za potrebe komande mornarice NOVJ u svrhu školovanja pomorskih kadrova napisao je knjigu *Priručnik za obalnu navigaciju*. Nakon Drugog svjetskog rata Marin Knežević postao je ravnatelj dubrovačke pomorske škole (1946. godine), zatim i prvi ravnatelj Više pomorske škole u Dubrovniku, (nakon osnivanja 1959. godine) gdje je ostao sve do mirovine 1966. godine.¹¹⁶⁸

Treći profesor koji je ostvario značajan doprinos obrazovanju dubrovačkih pomoraca bio je Josip Surić. Nastavničku karijeru započinje 13. srpnja 1925. godine kada je postavljen za privremenog učitelja na pomorskoj školi u Dubrovniku, školske godine 1925./1926. predavao je Talijanski jezik.¹¹⁶⁹ Godine 1926. upisao se na Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu. Nakon školovanja u trajanju od četiri semestra diplomirao je 1929. godine, a 1930. godine postaje član nastavnčkog savjeta dubrovačke pomorske škole. Ujedno je obnašao i

¹¹⁶⁶ J. LUETIĆ, Prof. kap. Marin Knežević Prigodom 80-te godišnjice života, 146. i HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 64 i 65, Upisnice (I., II., III. i IV. razreda) za razdoblje od 1927. godine do 1941. godine.

¹¹⁶⁷ Dana 20. ožujka 1943. godine Marin Knežević je mobiliziran u oružane snage NDH kao domobranski natporučnik. Tijekom službe u oružanim snagama NDH bio je pripadnik 3. bojne 1. domobranske dobrovoljačke pukovnije. Nakon nepunih pola godine, točnije u noći s 9. na 10. rujna 1943. godine prelazi u partizane. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 55, dopis stožera 1. Domobranske dobrovoljačke pukovnije br. 1701 od 5. prosinca 1943. godine i dopis upućen Ministarstvu obrta veleobrta i trgovine, Odjelu za stručno školstvo br. 8/1944 od 28. lipnja 1944.

¹¹⁶⁸ B. FRANUŠIĆ, Tri imena – tri stupa dubrovačke nautike 189-190.

¹¹⁶⁹ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58, Izvod iz službeničkog lista Surić Josipa.

dužnosti čuvara školske zbirke za gradnju i opremu broda, te zbirke za geometriju i deskriptivnu geometriju, kao i nadzornog nastavnika društva Sokol Kraljevine Jugoslavije za dubrovačku pomorsku školu.¹¹⁷⁰

Tijekom međuratnog razdoblja Josip Surić predavao je sljedeće predmete: Fizika s kemijom, Matematika (kasnije Matematika i geometrija), Nacrtna geometrija, Nautika, Gradnja i oprema broda, Radiotelegrafija, Parostroj, Brodogradnja, Manevriranje, Brodsko računovodstvo, Signaliziranje te Meteorologija i oceanografija.¹¹⁷¹ Upravo je svojim radom na velikom broju stručnih predmeta (za neke od kojih je napisao i skripta) dao golemi doprinos školovanju dubrovačkih pomoraca tijekom međuratnog razdoblja. Uz to je 1935. godine izdao priručnik *Upute u međunarodni signalni kodeks* koji je dugi niz godina bio jedina takva publikacija na hrvatskom jeziku.

Rad u pomorskom obrazovanju Josip Surić nastavlja i nakon Drugog svjetskog rata kao nastavnik pomorske škole, te kao profesor na Višoj pomorskoj školi u Dubrovniku sve do odlaska u mirovinu 1972. godine. Bio je i stručni suradnik Pomorske enciklopedije, recenzent mnogih stručnih udžbenika te stalni recenzent Školske knjige za stručna pomorska izdanja.¹¹⁷²

Kada se govori o nastavnicima dubrovačke pomorske škole potrebno je spomenuti i Jelenu Kolin (rođ. Gjučić) koja je tijekom međuratnog razdoblja bila jedina nastavnica pomorske škole i prva nastavnica u dubrovačkoj pomorskoj školi od osnivanja 1852. godine.¹¹⁷³

Svoj rad u pomorskom školstvu Jelena Kolin započela je 25. rujna 1930. godine kada je postavljena za predmetnu učiteljicu na Pomorskoj akademiji u Dubrovniku. Počela je izvoditi nastavu engleskog i njemačkog jezika¹¹⁷⁴ 1930. godine, a kasnije je uz spomenute strane jezike predavala i predmete: Historija opšta s nacionalnom (Opća i nacionalna povijest) i Srpsko-hrvatski jezik sa književnošću. Uz to je bila školski povjerenik organizacije Crvenog križa i čuvar učeničke knjižnice.¹¹⁷⁵

¹¹⁷⁰ B. FRANUŠIĆ, Tri imena – tri stupa dubrovačke nautike, 187-188. i *Izvještaj Državne pomorsko trgovačke akademije u Dubrovniku za školsku godinu 1934-35*, Štamparija Jadran, Dubrovnik, 1935., 27-29.

¹¹⁷¹ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 64 i 65, Upisnice (I., II., III. i IV. razreda) za razdoblje od 1925. godine do 1941. godine.

¹¹⁷² Nakon Drugog svjetskog rata Josip Surić napisao je udžbenike *Pomorska signalizacija* 1956. godine i *Pravila izbjegavanja sudara na moru* 1968. godine. B. FRANUŠIĆ, Tri imena – tri stupa dubrovačke nautike 188-189

¹¹⁷³ Jelena Kolin bila je prva ravnateljica pomorske škole u Dubrovniku. Za ravnateljicu je postavljena 1947. godine, zamijenivši Marina Kneževića, a dužnost ravnateljice je obnašala do 1949. godine.

¹¹⁷⁴ Engleski jezik je bio obvezni, a Njemački jezik je bio izborni predmet.

¹¹⁷⁵ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 64 i 65, Upisnice (I., II., III. i IV. razreda) za razdoblje od 1930. godine do 1941. godine. i *Godišnji izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Državne pomorsko-*

Tijekom međuratnog razdoblja napisala je udžbenik *Gramatika engleskog jezika*, (1924. godine), priručnik za učitelje *Obuka u građanskim pravima i dužnostima* (1926. godine), *Kućanstvo*, udžbenik za ženske građanske škole i *Obuka u građanskim pravima i dužnostima*, udžbenik za učenike građanskih škola (1928. godine). Bila je i urednica knjige *Buduća majka* u izdanju zagrebačkog Crvenog križa (1927. godine).¹¹⁷⁶

Na Pomorsko-trgovačkoj akademiji u Dubrovniku radila je sve do početka Drugog svjetskog rata u Jugoslaviji, odnosno uspostave NDH. Tijekom Drugog svjetskog rata je umirovljena, s danom 11. listopada 1943. godine.¹¹⁷⁷ Krajem 1944. godine nakon dolaska postrojbi NOVJ u Dubrovnik i uspostave komunističke vlasti Jelena Kolin vraća se na mjesto nastavnice, a godine 1947. postaje prva ravnateljica dubrovačke pomorske škole. Te 1947. godine izdaje udžbenik *Engleska čitanka za pomorce* čime zaokružuje svoj dugogodišnji rad u pomorskom obrazovanju.

7.3. Pomorska vojna akademija u Dubrovniku

Početak visokog pomorskog školstva u Dubrovniku obično se vezuje uz 1959. godinu kada je u Dubrovniku ustanovljen Pomorsko-nautički smjer Više pomorske škole.¹¹⁷⁸ Međutim, početak visokoškolskog pomorskog obrazovanja s vojnog gledišta dogodio se čak 36 godina ranije. Naime, tijekom međuratnog razdoblja u Dubrovniku je djelovala Pomorska

trgovačke akademije u Dubrovniku i Državne pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34. 59.

¹¹⁷⁶ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58, Osobnik, Kolin Jelena rođ. Gjukić.

¹¹⁷⁷ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58, Rješenje Ministarstva narodnog gospodarstva, Glavno ravnateljstvo za obrt, veleobrt i trgovinu br. 103596/43 od 11. listopada 1943. godine.

Razlog umirovljenju vjerojatno leži u činjenici što je suprug Jelene Kolin, Marcel bio židovskog porijekla. Naime, otac Marcela Kolina, Ivan, bio je Židov koji je prije crkvenog vjenčanja (1879. godine) prešao na katoličku vjeru. Tako je sukladno rasnoj politici NDH smatrano da je rasna pripadnost Marcela Kolina ½ arijac i ½ Židov. Budući da je vjenčanje Jelene i Marcela Kolina održano u zagrebačkoj pravoslavnoj crkvi (28. lipnja 1923. godine) tijekom Drugog svjetskog rata, odnosno nakon uspostave Nezavisne Države Hrvatske par se vjenčao po katoličkom obredu. Pri tome je na dan vjenčanja 24. rujna 1941. godine Jelena Kolin prihvatila katoličku vjeru. Međutim, unatoč prelasku na katoličku vjeru i crkvenom vjenčanju, vlasti NDH umirovile su Jelenu Kolin, iako je tijekom rata bilo teško naći adekvatan stručni kadar. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58, Popis službenika arijskog porijetla koji imaju bračne drugove s nearijskim predcima. br. 285/41 od 16. lipnja 1941. godine. ; HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58 Izjava o rasnoj pripadnosti Jelena Kolin rođ. Đukić br. 285/41 od 16. lipnja 1941. godine. ; HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58 Izvadak iz matice vjenčanih br. 573 od 14. srpnja 1942. godine. i HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 58 Izvadak iz matice rođenih i krštenih br. 572. od 14. srpnja 1942. godine.

¹¹⁷⁸ Brodstrojarski odjel Više pomorske škole započeo je s radom akademske godine 1965./1966.

vojna akademija kao visokoškolska ustanova za potrebe ratne mornarice.¹¹⁷⁹ U spomenutu školu primali su se kandidati sa završenom srednjom školom ili njenim ekvivalentom i ispitom zrelosti, što se može smatrati sveučilišnom razinom obrazovanja.¹¹⁸⁰

Nakon Prvog svjetskog rata Kraljevina SHS je od cjelokupne ratne mornarice poražene Austro-Ugarske Monarhije naslijedila vrlo malo brodova.¹¹⁸¹ Pri tome je bila riječ o manjim brodovima koji su zahtijevali relativno mali broj članova posade. Međutim, svaki dalji razvoj ratne mornarice zahtijevao je osposobljavanje, odnosno školovanje novih pomorskih kadrova. Tako je za potrebe školovanja časnika Ratne mornarice Kraljevine SHS bilo nužno osnovati i jednu visokoškolsku vojnu instituciju kao što je to bila Pomorska vojna akademija.

Pomorska vojna akademija bila je vojna obrazovna institucija u kojoj su polaznici pripremani za aktivnu časničku službu u ratnoj mornarici. Primarna zadaća akademije bila je obrazovanje u vojničkom, ali i pomorskom duhu. Akademija je trebala mladim časnicima pružiti osnovu za daljnje usavršavanje u ostalim granama vojnog pomorstva i nakon stjecanja časničkog čina.

Pomorska vojna akademija bila je izravno podređena Ministarstvu vojske i mornarice, a od 1926. godine Komandi mornarice.¹¹⁸² Djelovala je sve do Drugog svjetskog rata odnosno 1941. godine i stvaranja Nezavisne Države Hrvatske kada prestaje s radom jer je Nezavisnoj Državi Hrvatskoj bilo zabranjeno ustrojavanje vojnopomorskih snaga.

¹¹⁷⁹ Nakon Drugog svjetskog rata u Dubrovniku je 17. studenoga 1946. godine osnovano Vojnopomorsko učilište čiji su polaznici bili mlađi niži časnici ratne mornarice, a dio polaznika upisan je natječajem za civilne kandidate sa završenom srednjom školom. Nastavni plan za trogodišnje školovanje obuhvaćao je teorijsko gradivo, praktične radove i povremeni ukrcaj na brodove. Vojnopomorsko učilište već je 1947. godine preseljeno u Divulje u sastav Vojnopomorskog školskog centra. *Vojna enciklopedija, svezak 10, Telesno-Žužul*, Redakcija vojne enciklopedije, Beograd, 1967., 647.

¹¹⁸⁰ Primjerice, Ministarstvo obrazovanja Sjedinjenih Američkih Država u svojoj publikaciji *Education in Yugoslavia* iz 1939. godine u poglavlju VI. Institutions of Higher Education – Schools for national defense za Pomorsku vojnu akademiju u Dubrovniku navodi da je „The Naval War Academy at Dubrovnik (tiskarska greška op.a.) is, as its name implies, to train naval officers. The instruction is on university levels and to it are admitted graduates of the senior course of a general secondary school who pass a competitive entrance examination in mathematics, geometry, physics with mechanics, chemistry, geography and a foreign language. Each year of the 3-year curriculum is 9 months of theory and 2 of practice. Success in it brings the rank of lieutenant.“ Spomenuti navod nesumnjivo potvrđuje višu (sveučilišnu) razinu obrazovanja na Pomorskoj vojnoj akademiji. *Education in Yugoslavia, Bulletin 1939, no. 6*, United States Department of the Interior, Office of Education, Washington, 1939., str. 123.

¹¹⁸¹ Kraljevini SHS je nakon Prvog svjetskog rata od brodova austrougarske ratne mornarice dodijeljeno 12 torpiljarki, četiri riječna monitora i nekoliko pomoćnih ratnih brodova. Spomenuti brodovi (osim riječnih monitora) preuzeti su tek 1921. godine, nakon povlačenja Francuza iz Boke kotorske. *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1927., 230.

¹¹⁸² *Vojna enciklopedija, svezak 7, Pirkovič-Raketne*, Redakcija vojne enciklopedije, Beograd, 1965., 241.

Prvi zapovjednik Pomorske vojne akademije bio je kapetan bojnog broda Adolf Mladić, a prvi tzv. Akademski savjet¹¹⁸³ su sačinjavali časnici ratne mornarice: kapetan bojnog broda Adolf Mladić, kapetan fregate Bernard Jeločnik, kapetan korvete Julijan Luterotti, kapetan korvete August Kuster, kapetan korvete Janko Kršnjavi i poručnik bojnog broda Antun Klinar, te profesori: Jovan Krčmar, Aleksandar Bubnov i Fran Vajda.¹¹⁸⁴ Kapetan bojnog broda Adolf Mladić kao prvi zapovjednik Pomorske vojne akademije u Dubrovniku obnašao je tu dužnost do 1927. godine nakon čega zapovjednik postaje kapetan bojnog broda Mirko Cvitković. Ostali zapovjednici Pomorske vojne akademije u Dubrovniku do Drugog svjetskog rata bili su kapetani bojnog broda Edgar Vasić, Janko Kršnjavi, Tomo Tijanić i August Kuster.

Natječaj za prijam 1. naraštaja polaznika objavljen je 1923. godine. Bio je javan i objavljivan je u tiskanim glasilima.¹¹⁸⁵ Tako je natječaj za upis 40 polaznika na Pomorsku vojnu akademiju objavljen u *Narodnoj svijesti* od 12. lipnja 1923. godine. Rok za podnošenje prijave (Ministarstvu vojske i mornarice, odjelu mornarice u Zemunu) bio je 31. srpanj 1923. godine, dok je trogodišnja nastava trebala započeti u listopadu 1923. godine.¹¹⁸⁶

Prijavljeni kandidati trebali su kompletirati opsežnu dokumentaciju, uz obveznu liječničku svjedodžbu o sposobnosti da bi uopće mogli pristupiti prijamnom ispitu. Kandidatima koji bi zadovoljili uvjete o pristupanju prijamnom ispitu bila je osigurana putna karta (vlakom ili brodom) od mjesta stanovanja do Dubrovnika i povratna karta ako ne bi zadovoljili na prijamnom ispitu.¹¹⁸⁷

¹¹⁸³ Akademski savjet je između ostalog imao zadaću dopune nastavnog plana koji je izrađivao Profesorski savjet, dok je za odobrenje nastavnog plana bilo nadležno Ministarstvo vojske i mornarice.

¹¹⁸⁴ *Jadranska straža*, Split, br. 2, 1924., 38-39.

¹¹⁸⁵ Časopis *Jadranska straža* u broju 6. iz lipnja 1923. godine na strani 23. pod naslovom „Konkurs za prijem pitomaca u Pomorsku Vojnu Akademiju“ objavio je tekst natječaja za prijam polaznika u Pomorsku vojnu akademiju, uz napomenu da se pobliže upute mogu dobiti i u generalnom sekretarijatu (glavnom tajništvu) Jadranske straže u Splitu. *Jadranska straža*, Split, br. 6 1923., 23.

¹¹⁸⁶ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 26., 1923., 4.

¹¹⁸⁷ Kandidati su prema natječaju morali ispuniti sljedeće uvjete: biti državljani Kraljevine SHS, biti sposobni za službu u ratnoj mornarici i stari između 17 i 21 godinu, imati položen ispit zrelosti u srednjoj školi (matura), obvezati se na odgovornost u slučaju neispunjenja obveza tijekom školovanja, obvezati se na služenje u ratnoj mornarici šest godina nakon završetka školovanja uz uvjet da moraju pristupiti Pomorskoj vojnoj akademiji neposredno nakon završetka prethodnog školovanja. Zdravstvena sposobnost dokazivala se liječničkom svjedodžbom za koju je u prilogu natječaja propisan format sa stavkama koje moraju biti uključene u zdravstveni pregled. Od dokumentacije je uz pismenu vlastoručno potpisanu molbu kandidat trebao priložiti: krsni list, školske svjedodžbe dva završna razreda srednje škole i te završnog ispita, odobrenje roditelja ili staratelja, liječničku svjedodžbu (prema formatu u prilogu natječaja) te izjavu roditelja potvrđenu u nadležnoj policijskoj upravi da u obitelji nema duševnih bolesti, tuberkuloze, škrofuloze, padavice i sličnih bolesti. U natječaju je također objavljen i program prijamnog ispita s okvirnim pitanjima za pojedine predmete. Na prijamnom ispitu su kandidati polagali sljedeće predmete: Matematika, Geometrija, Fizika i mehanika, Kemija i jedan strani jezik (engleski, njemački, francuski, talijanski ili ruski). HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, Konkurs za prijem

Usporedno s natječajem za prijam polaznika bio je aktivan i natječaj za prijam profesora. Naime, u natječaju se tražio jedan redovni profesor za predmete Matematika (Viša matematika) i Opisno mjerstvo (Deskriptivna geometrija) te jedan redovni profesor za predmete: Oceanografija, Maritimna meteorologija (Pomorska meteorologija) i Politička nacionalna ekonomija.¹¹⁸⁸

Najava početka rada, a i kasnije djelovanje Pomorske vojne akademije u Dubrovniku bili su popraćeni brojnim tekstovima u onodobnom tisku, isprva u časopisu *Jadranska Straža*, a zatim i u časopisu *Mornarički glasnik*.¹¹⁸⁹ Časopis *Jadranska straža* je objavio je i dio *Uredbe o Vojnoj pomorskoj akademiji* koji propisuje organizaciju spomenute ustanove.¹¹⁹⁰

Svečano otvaranje kojim je obilježen početak rada Pomorske vojne akademije upriličeno je u srijedu 31. listopada¹¹⁹¹ 1923. godine u 10 sati te je bilo popraćeno vijestima u tadašnjem dubrovačkom tisku.¹¹⁹² Svečanosti su nazočili visoki uzvanici: ministar vojske i mornarice armijski general Petar Pešić i zapovjednik ratne mornarice viceadmiral Dragutin

pitomaca u Pomorsku vojnu akademiju Dubrovnik, Prilog dopisa Ministarstvo vojno i mornarice, Odelenje za mornaricu, br. 4197/0 ad, Zemun 11. svibnja 1923. godine.

¹¹⁸⁸ *Jadranska straža*, Split, br. 6, 1923., 23. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 24, 1923., 3.

U natječaju je navedeno da profesori moraju imati fakultetsku spremu i pet godina rada u nastavi na visokim ili srednjim školama ili pet godina znanstvenog rada u navedenim predmetima. Osnovna plaća redovnog profesora na Pomorskoj vojnoj akademiji je iznosila 7.000 dinara godišnje, na što su obračunavani i dodatci za godine službe, položaj u državnoj službi i tzv. dodatci za skupoću. Prijave je trebalo predati do 1. srpnja 1923. godine u Odelenje za mornaricu pri Ministarstvu vojske i mornarice u Zemun. Za prijavu je trebalo priložiti sljedeće dokumente: domovnicu, krsni list, diplomu, potvrdu o službi u nastavi s ocjenom, liječničku svjedodžbu sposobnosti za službu nastavnika i potvrdu o bračnom statusu i broju članova obitelji. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, Konkurs za prijem profesora u Pomorsku vojnu akademiju Dubrovnik, Prilog dopisa Ministarstvo vojno i mornarice Odelenje za mornaricu, br. 4197/0 ad, Zemun 11. svibnja 1923. godine.

¹¹⁸⁹ Jedan od tih članaka je i „U dobar čas“ autora Silvija Alfirevića koji je kao glavni tajnik Jadranske straže nazočio svečanom otvaranju Pomorske vojne akademije u svojstvu predstavnika Centralnog odbora Jadranske straže. Više u: *Jadranska straža*, Split, br. 11, 1923.

Časopis *Mornarički glasnik* koji je izdavalo zapovjedništvo mornarice između ostalog je objavljivao opširne izvještaje i opise putovanja školskog broda *Jadran*.

¹¹⁹⁰ Uredba je između ostalog propisala školovanje u trajanju od tri godine u obliku teorijske i praktične nastave. Također je propisano i da zapovjednik Pomorske vojne akademije treba biti časnik ratne mornarice s činom kontraadmirala ili kapetana bojnog broda. Položaj, prava i ovlasti zapovjednika Pomorske vojne akademije su u razini zapovjednika divizijske oblasti (za kontraadmirale) odnosno razini zapovjednika brigade (za kapetane bojnog broda). Nastavno osoblje u Pomorskoj vojnoj akademiji uredba je definirala kao profesore (za vojnopomorske, tehničke i opće predmete) i učitelje (za pravila, vještine i sportove). Uredbom je propisan način formiranja i sastav Akademskog savjeta kao tijela koje odlučuje o pitanjima vezanima za nastavne i ostale djelatnosti akademije. Po završetku školovanja polaznici su trebali položiti završni ispit prema programu kojeg je odredio ministar vojske i mornarice. *Jadranska straža*, Split, br. 11 1923., 11.

¹¹⁹¹ Spomenuti dan bio je od velike važnosti za ratnu mornaricu tadašnje države jer su 31. listopada 1918. godine brodovi austrougarske ratne mornarice koji su predani Narodnom vijeću SHS prvi put istaknuli zastavu novostvorene države. Iz tog se razloga u monarhističkoj Jugoslaviji dana 31. listopada obilježavala tzv. slava ratne mornarice.

¹¹⁹² Još i prije otvaranja dubrovački tisak je izvještavao o dolasku viceadmirala Price u Dubrovnik te se ujedno najavljivala svečanost otvaranja Pomorske vojne akademije za 31. listopada. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 46., 1923., 6.

Prica, načelnik Odjeljenja mornarice kontraadmiral Viktor Wickerhauser, te kontraadmiral Metod Koch.¹¹⁹³ Tijekom svečanosti održana je i prisega polaznika, a nazočnima su se obratili zapovjednik Pomorske vojne akademije, kapetan bojnog broda Adolf Mladić, ministar Petar Pešić, te viceadmiral Dragutin Prica. Pravoslavni paroh Boško Mitrović i don Niko Gjivanović blagoslovili su zastavu kao i prostorije Akademije. Svečanost u prostorijama Akademije trajala je do 14 sati uz nazočnost velikog broja osoba iz dubrovačkih političkih, vjerskih, kulturnih i gospodarskih krugova (Melko Čingrija, Ivo Vojnović, don Antun Liepopil, i dr.). Proslava se kasnije nastavila na brodovima ratne mornarice koji su se za tu priliku nalazili u gruškoj luci.¹¹⁹⁴

Prvi naraštaj polaznika završio je prvu godinu školovanja na Pomorskoj vojnoj akademiji krajem lipnja 1924. godine. Godinu je uspješno završilo 37 polaznika koji su 1. srpnja 1924. godine upućeni na dvomjesečno putovanje školskim brodom *Sitnica* da bi odradili praktični dio nastave. Zapovjednik školskog broda *Sitnica* tijekom školskog putovanja bio je kapetan korvete Janko Kršnjavi.¹¹⁹⁵

Nakon završenog trogodišnjeg školovanja 1. naraštaj polaznika svečano je promoviran 12. srpnja 1926. godine. Svečanost promocije je održana u krugu Pomorske vojne akademije¹¹⁹⁶ uz nazočnost velikog broja uzvanika uključujući i zapovjednika ratne mornarice viceadmirala Dragutina Pricu, kontraadmirala Viktora Wickerhausera i kontraadmirala Metoda Kocha. Tom prilikom 29 polaznika Pomorske vojne akademije promaknuto je u čin poručnika korvete. U sklopu svečanosti viceadmiral Prica je u ime kralja Aleksandra I. Karađorđevića najboljem polazniku Slovcu Stanislavu Avramu, kao nagradu uručio svečanu časničku sablju, a francuski konzul u Dubrovniku trojici je najboljih polaznika kao nagradu uručio dvoglede.¹¹⁹⁷

Školovanje na Pomorskoj vojnoj akademiji bilo je zahtjevno jer je nastava bila na sveučilišnoj razini, a uz to su polaznici bili podvrgnuti i vojnoj stezi. Naime, kandidati koji su primljeni za polaznike Pomorske vojne akademije postajali su pripadnici regularnog sastava

¹¹⁹³ *Jadranska straža*, Split, br. 11, 1923., 11.

¹¹⁹⁴ Dubrovačke novine *Narodna svijest* objavile su detaljan opis svečanosti. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 47, 1923., 2.

¹¹⁹⁵ *Jadranska straža*, Split, br. 10, 1924., 265.

¹¹⁹⁶ Već od sljedeće godine svečane promocije su održavane na brodovima ratne mornarice. Tako je primjerice 1927. godine svečana promocija 2. naraštaja polaznika održana na krstarici *Dalmacija*. Promocije su održavane i na ostalim brodovima pa je 9. naraštaj svečano promoviran 28. lipnja 1934. godine na brodu *Zmaj*. Tom su prilikom u čin poručnika korvete promaknuta 23 polaznika Pomorske vojne akademije. *Mornarički glasnik*, Zemun, 1934., 293.

¹¹⁹⁷ *Dubrovački list*, Dubrovnik, br. 25, 1926., 1, ; *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 28, 1926., 5. i *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1926., 189.

ratne mornarice s činom mornara da bi tijekom školovanja bili promaknuti u dočasničke činove. Polaznici su tako na početku školovanja polagali prisegu, čime su postajali pripadnici oružanih snaga, odnosno ratne mornarice. Troškove školovanja polaznika Pomorske vojne akademije podmirivala je država. Svi su polaznici po završetku školovanja bili obvezni provesti najmanje šest godina u aktivnoj službi u ratnoj mornarici.¹¹⁹⁸

Kandidati koji su svake godine pristupali natječaju za prijam na Pomorsku vojnu akademiju primani su iz građanstva i iz oružanih snaga.¹¹⁹⁹ Kandidati koji su se prijavljivali na natječaju morali su biti u dobi između 17. i 21. godine života te su bili obvezni priložiti liječničko uvjerenje o psihofizičkoj sposobnosti. Kandidati iz građanstva morali su imati završenih osam razreda gimnazije (tadašnjeg sustava školovanja) ili završenu pomorsku nautičku akademiju kao i položen maturalni ispit navedenih škola. Kao dokaz bi se prilagale svjedodžbe mature i svjedodžbe dva završna razreda da bi komisija imala uvid u ocjene.¹²⁰⁰ Kandidati iz oružanih snaga, odnosno polaznici Niže škole Vojne akademije u Beogradu trebali su uspješno završiti prvu godinu školovanja čime bi stekli mogućnost upisa na prvu godinu Pomorske vojne akademije.

Kandidati primljeni na natječaju trebali su uspješno položiti i prijamni ispit.¹²⁰¹ Nakon uspješno položenog prijamnog ispita iz sljedećih predmeta: Strani jezik, Matematika, Fizika i mehanika, Kemija, Geografija, kandidati su primljeni na školovanje koje je trajalo tri godine.¹²⁰² Nastavni plan bio je opširan i obuhvaćao je 34 predmeta. Uz nastavu u učionici

¹¹⁹⁸ *Jadranska straža*, Split, br. 11, 1923., 11.

¹¹⁹⁹ Broj kandidata koji se primao tijekom godina je varirao. Tako je primjerice u 1. naraštaj primljeno 40 polaznika da bi sljedeću godinu (1924.) broj kandidata bio smanjen na 32, 1925. godine na 24, a 1935. je upisano svega 20 polaznika. *Jadranska straža*, Split, br. 6, 1924., 164. ; *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1925., 185. i *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1935., 300.

¹²⁰⁰ Pored pregleda priložene dokumentacije, kandidati su dodatno provjeravani. Iz tog razloga je Pomorska vojna akademija tražila od ravnatelja Pomorsko-trgovačke akademije očitovanja o karakteristikama kandidata odnosno o njihovom „vladanju i ponašanju kako u moralnom tako i političkom pogledu“. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 55, dopis Pomorske vojne akademije u Dubrovniku Povjerljivo br. 967 od 19. kolovoza 1935. godine ; HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 55, dopis Pomorske vojne akademije u Dubrovniku, Povjerljivo. br. 812. od 28. kolovoza 1938. godine. i HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 55, dopis Pomorske vojne akademije u Dubrovniku Povjerljivo br. 1284 od 9. kolovoza 1940. godine.

¹²⁰¹ Prijamni ispit polagao se iz sljedećih predmeta: Matematika, Geometrija, Fizika, Mehanika, Kemija i Strani jezik (engleski, francuski, njemački, talijanski i ruski). Kasnije je na prijamni ispit bio uvedena predmet Geografija i to kao opća geografija i geografija Jugoslavije. Dušan MILJANIĆ, *Vojnopomorsko školstvo*, u: *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962*, ur. Grga Novak i Vjekoslav Maštrović, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Institut za historijske i ekonomske nauke Zadar, Zagreb, Zadar, 1962., 757-785, 758.

¹²⁰² Sustav trogodišnjeg školovanja je s manjim izmjenama bio na snazi tijekom cijelog postojanja Pomorske vojne akademije i bio je koncipiran prema sljedećem modelu: teorijska nastava (s praksom i vježbama na školskim plovilima) u trajanju od osam mjeseci, a praktična nastava s povremenim ukrcavanjem ili ljetnim školskim putovanjem u trajanju od tri mjeseca. Nakon praktične nastave polagali su se godišnji ispiti. Polaznici su tijekom prva dva mjeseca prve godine školovanja prolazili temeljnu vojnu obuku. Nakon temeljne obuke a u

obavljala se i praktična nastava na brodovima.¹²⁰³ Po završenom trogodišnjem školovanju i položenom završnom ispitu¹²⁰⁴ polaznici Pomorske vojne akademije postajali bi časnici ratne mornarice s činom poručnika korvete i bili su raspoređivani u aktivnu službu na brodovima ratne mornarice.¹²⁰⁵

Potrebno je spomenuti da bi se na natječaj prijavljivao znatno veći broj kandidata nego što je bilo raspoloživih mjesta. Naime, zbog lošeg gospodarskog stanja i niskog životnog standarda, besplatno školovanje i smještaj na trošak države te mogućnost ostvarenja perspektivne daljnje karijere u ratnoj mornarici djelovala je vrlo poticajno. Uslijed velikog broja kandidata i samo primanje u redove polaznika Pomorske vojne akademije smatrano je privilegijom.

Nastava na Akademiji uobičajeno je započinjala 1. listopada, a završavala 10. rujna. Polaznici treće (završne) godine polagali su završne ispite u lipnju. Prema nastavnom planu i programu predmeti su svrstavani po njihovoj važnosti u dvije kategorije (I. i II.), odnosno u četiri grupe (a,b,c,d). Kategoriji I. pripadali su stručni vojnopomorski predmeti, a kategoriji II. općeobrazovni predmeti. Po grupama predmeti su bili podijeljeni na vojnopomorske predmete (grupa a), mornarički stručni predmeti (grupa b), opći obrazovni predmeti (grupa c) i odgojni predmeti (grupa d) koji su bili izvan kategorije (Tablica 23.). Predmeti klasificirani kao odgojni predmeti (i kao takvi izvan kategorizacije) bili su: Higijena, Gimnastika i Laka atletika te Borenje i Moralna pouka. Ujedno se predmet Moralna pouka predavao u slobodno vrijeme. Kategorizacija je služila da bi se polaznicima ukazalo na važnost pojedinih predmeta u daljnjem razvoju njihove časničke karijere. Ispiti iz I. kategorije bili su zahtjevniji od ostalih

sklopu nastave polaznici su jedan dan u tjednu provodili na nekom od školskih plovila, dva dana u tjednu su nakon teoretske nastave u popodnevnim satima izvođene vježbe plovidbe na vesla i jedra na školskim brodicama, a jedan dan u tjednu izvođena je vojna obuka pješništva. Na kraju prve godine školovanja polaznici su odlazili na dvomjesečno školsko putovanje po Jadranu gdje su kao članovi posade na brodovima obavljali poslove brodske službe. Na kraju druge godine školovanja, školsko putovanje izvodilo se u trajanju od 30 dana po Jadranu i 30 dana po Sredozemlju. Tijekom putovanja polaznici su vršili časničke dužnosti na brodu. Na kraju treće godine školovanja polaznici su polagali završni ispit za časnike te bi nakon uspješnog završnog ispita bili promaknuti u čin poručnika korvete. D. MILJANIĆ, Vojnopomorsko školstvo, 758.

¹²⁰³ U svrhu praktične nastave i obuke korišteni su pomoćni brod *Sitnica*, krstarica *Dalmacija*, školski brod *Jadran*, minopolagač *Orao* i razna manja plovila iz sastava ratne mornarice.

¹²⁰⁴ Završni ispit za časnika se sastojao od sljedećih predmeta I. kategorije: Astronomska nautika, Terestrička nautika, Opće pomorstvo, Manevriranje i pomorački radovi, Historija i vještina pomorskog ratovanja te Pravila službe i pravila službe na moru Ibidem, 759.

¹²⁰⁵ Nakon završene Pomorske vojne akademije daljnje školovanje časnika ratne mornarice nastavljalo se tečajevima za specijalizaciju kojom bi se časnici specijalizirali za određenu struku. Tako su u sklopu stručnih škola i ustanova postojali sljedeći tečajevi: artiljerijski, torpedno-minerski, podmorničarski, pomorsko-zrakoplovni, radio-telegrafski, hidrografski i kriptografski. Specijalizaciju je do 1941. godine završilo ukupno 290 časnika. Dio časnika bio je upućivan u inozemstvo, točnije u Veliku Britaniju gdje je specijalizaciju završilo 7 časnika, i u Francusku u kojoj je specijalizaciju završilo 18 časnika. Tri časnika pohađala su Višu školu Vojne akademije u Beogradu. *Pomorska enciklopedija*, svezak 7, Ri-Šnj, 690.

te je postojalo nekoliko ispitnih rokova. Ukoliko polaznici ne bi položili dva predmeta iz prve kategorije u određenom roku utoliko više ne bi mogli nastaviti školovanje na Pomorskoj vojnoj akademiji.¹²⁰⁶

Grupa a Vojnopomorski predmeti (kategorija)	Grupa b Mornaričko stručni predmeti (kategorija)	Grupa c Općeobrazovni predmeti (kategorija)	Grupa d Odgojni predmeti (bez kategorije)
Astronomska nautika (I. kategorija)	Artiljerija, bojni otrovi i vještačko magljenje (I. kategorija)	Historija srpskog rata 1914-1918 (II. kategorija)	Borenje
Manevriranje i pomorački radovi (I. kategorija)	Bežična telegrafija (II. kategorija)	Kemijska tehnologija (II. kategorija)	Gimnastika i laka atletika
Međunarodno pomorsko i riječno pravo (II. kategorija)	Brodogradnja (sa tehničkim crtanjem) (I. kategorija)	Nacionalna ekonomija (II. kategorija)	Higijena
Opće pomorstvo (I. kategorija)	Elektrotehnika (I. kategorija)	Nacrtna geometrija (II. kategorija)	Moralna pouka
Organizacija vojske i mornarice (II. kategorija)	Historija i vještina pomorskog ratovanja (I. kategorija)	Praktična geometrija (geodezija) (II. kategorija)	
Pješadijska egzercirna pravila i ratna služba (I. kategorija)	Oceanografija i maritimna meteorologija (II. kategorija)	Strani jezici: Francuski i njemački jezik ili Engleski i talijanski jezik (II. kategorija)	
Pravila službe i pravila službe na moru (I. kategorija)	Podmorničarstvo (II. kategorija)	Tehnička mehanika (II. kategorija)	
Signalizacija, pravila za evolucioniranje i izvidnička služba u mornarici (I. kategorija)	Podvodna oružja i tehnika razaranja (II. kategorija)	Trigonometrija (I. kategorija)	
Terestrička nautika (I. kategorija)	Strojarstvo (sa praktičnim radovima u radionici) (I. kategorija)	Viša matematika (II. kategorija)	
Vojna administracija i pravila za službenu prepisku (II. kategorija)	Zrakoplovstvo (II. kategorija)		
Vojno sudstvo (II. kategorija)			

Tablica 23. Kategorizacija predmeta iz nastavnog plana školovanja časnika na Pomorskoj vojnoj akademiji Dubrovnik

Izradio autor prema: Kažimir PRIBILOVIĆ, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, Sveučilište u Splitu, Filozofski fakultet Zadar, Split, 1980., 832-836.

¹²⁰⁶ K. PRIBILOVIĆ, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, 311-312.

Jedna od aktivnosti kojom su se bavili polaznici Vojnopomorske akademije u Dubrovniku bilo je i pjevanje. Pjevački zbor Vojno pomorske akademije je nastupao je na raznim priredbama i u raznim prigodama, a prvi nastup imao je na koncertu održanom 14. ožujka 1925. godine u hotelu *Imperial* pod vodstvom profesora glazbe Frana Lederera. Spomenuti koncert organizirao je dubrovački ogranak Jadranske straže.¹²⁰⁷

Tijekom međuratnog razdoblja nastavni plan nije znatno mijenjan te je Pomorska vojna akademija prema novom nastavnom planu od 1937. godine samo povećala broj sati praktične nastave, odnosno školske plovidbe. Stoga je sukladno povećanju broja sati praktične nastave već na prvoj godini školovanja uvedeno tromjesečno školsko putovanje školskim brodom *Jadran* u razdoblju od 1. prosinca do 28. veljače. Na trećoj godini školovanja uvedeno stažiranje na ratnim brodovima da bi se polaznici što bolje pripremili za kasniju službu na ratnim brodovima.¹²⁰⁸

Nastavu iz vojno-stručnih predmeta na Pomorskoj vojnoj akademiji (sve do 6. naraštaja polaznika) izvodili su Hrvati i Slovenci, bivši mornarički časnici austrougarske ratne mornarice koji su se nakon propasti Austro-Ugarske Monarhije stavili na raspolaganje oružanim snagama novonastale države. Nakon prijema 6. naraštaja polaznika (1928. godine) nastavu su počeli preuzimati i mornarički časnici školovani na Pomorskoj vojnoj akademiji koji su završili potrebne specijalizacije te kasnije stekli potrebno iskustvo u službi na brodovima. Nastavnici općeobrazovnih predmeta bili su civilni profesori od kojih su mnogi bili zaposlenici bivše austrougarske pomorske akademije u Rijeci.¹²⁰⁹

Iako svečano otvorena 1923. godine, Pomorska vojna akademija započela je s radom 1922. godine pod imenom Pomorska oficirska škola.¹²¹⁰ U sklopu Pomorske oficirske škole, uslijed općeg nedostatka vojno-pomorskih kadrova, održana su dva pripremna tečaja pješadijskih časnika. Prvi tečaj održavao se od listopada 1922. do lipnja 1924. godine, a drugi od rujna 1923. do kolovoza 1925. godine.¹²¹¹ Navedenim programom školovanja časnici pješaštva trebali su se prekvalificirati u pomorce, odnosno mornaričke časnike, što se nije

¹²⁰⁷ *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1925., 108.

Detaljni opis spomenutog koncerta u: *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 11, 1925., 4.

¹²⁰⁸ K. PRIBILOVIĆ, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, 514.

¹²⁰⁹ D. MILJANIĆ, *Vojnopomorsko školstvo*, 759.

¹²¹⁰ Škola je započela s radom u Tivtu tijekom listopada 1922. godine ali je 1923. godine premještena u Dubrovnik. Činjenica da se s organiziranim školovanjem vojnopomorskih kadrova započelo tek četiri godine nakon stvaranja nove države ukazuje na nepomorsku orijentaciju tadašnjeg državnog i političkog vrha.

¹²¹¹ Prvi pripremni tečaj za mornaričke časnike završilo je 12 pješadijskih časnika (potporučnika s Vojne akademije iz Beograda) koji su nakon završnog ispita promaknuti u poručnika korvete i tako postali pripadnici ratne mornarice. *Jadranska straža*, Split, br. 10, 1924., 265.

pokazalo naročito uspješnim jer se većina tih časnika kasnije vratila na službu u pješaštvo. Redoviti naraštaji polaznika Pomorske vojne akademije u Dubrovniku počeli su sa školovanjem 1923. godine. Posljednji naraštaj polaznika koji je uspješno završio školovanje na Pomorskoj vojnoj akademiji bio je 15. naraštaj.¹²¹² Usljed izbijanja Drugog svjetskog rata 16. i 17. naraštaj polaznika nisu završili školovanje. Sveukupno je na Pomorskoj vojnoj akademiji u Dubrovniku školovanje završilo 396¹²¹³ časnika ratne mornarice Kraljevine SHS/Jugoslavije.¹²¹⁴

Postoje različita tumačenja o broju polaznika koji su završili školovanje na Pomorskoj vojnoj akademiji u Dubrovniku. Primjerice, Kažimir Pribilović u svome doktorskom radu *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941)* navodi da je Pomorsku vojnu akademiju završilo 397 polaznika¹²¹⁵, dok *Pomorska enciklopedija* navodi da je Akademiju završilo 396 polaznika.¹²¹⁶ Spomenuta razlika nastala je kao posljedica tragičnog događaja iz 1928. godine, odnosno tijekom završne godine školovanja 3. naraštaja polaznika Pomorske vojne akademije. Na samom kraju školovanja najbolji polaznik 3. naraštaja, Elvin Grego iz Pule (Slika 18.) preminuo je u vojnoj bolnici u Kotoru nakon operacije slijepog crijeva. Došavši iz Dubrovnika s promocije 3. naraštaja zapovjednik mornarice viceadmiral Prica uručio je svečanu časničku sablju (kraljev poklon najboljem polazniku) i ukaz o promaknuću u poručnika korvete polazniku Gregu koji je tada već bio na samrti.¹²¹⁷ Stoga postoji mogućnost da su pojedini izvori smatrali da je školovanje preminulog polaznika činom promaknuća ipak završeno, dok pojedini izvori spomenutu činjenicu nisu uzimali u obzir.

Između dva svjetska rata u sklopu Pomorske vojne akademije djelovala je i Viša škola Pomorske vojne akademije koja je započela s radom 1. listopada 1937. godina. Viša škola Pomorske vojne akademije bila je prva zapovjedno-stožerna škola ratne mornarice u monarhističkoj Jugoslaviji, a školovanje je trajalo dvije godine. Uvjeti za upis bili su relativno zahtjevni jer kandidati nisu smjeli imati više od 35 godina starosti, a najniži čin za upis u

¹²¹² Godine 1932. nije bilo prijma novih polaznika.

¹²¹³ Uključeni su i pješadijski časnici s dva priprema tečaja (12 s prvog i osam s drugog tečaja).

¹²¹⁴ *Pomorska enciklopedija, svezak 7, Ri-Šnj*, 690-691

¹²¹⁵ K. PRIBILOVIĆ, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, 841-842.

¹²¹⁶ *Pomorska enciklopedija, svezak 7, Ri-Šnj*, 690.

¹²¹⁷ Na posljednji ispraćaj preminulog polaznika krstaricom *Dalmacija* su iz Dubrovnika stigli polaznici i nastavnici Pomorske vojne akademije. Ispraćaj i pogreb Elvina Grega detaljno su opisani u: *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1928., 251.

školu bio je poručnik bojnog broda. U praksi to je značilo da je kandidat već imao završenu specijalizaciju i najmanje dvije godine plovidbenog staža.¹²¹⁸

Na Višu školu Pomorske vojne akademije u Dubrovniku primljena su svega dva naraštaja s vrlo malim brojem polaznika. Tako je 1. naraštaj imao devet polaznika, od kojih je sedam uspješno završilo školovanje. Školovanje 1. naraštaja polaznika završeno je 30. rujna 1939. godine. Iste je godine raspisan natječaj za prijam 10 polaznika u novi naraštaj. Odaziv je bio relativno slab te se prijavilo svega sedam kandidata od kojih je šest položilo prijamni ispit. Zbog malog broja prijavljenih polaznika Ministarstvo vojske i mornarice odlučilo je da se školovanje, odnosno upis novog naraštaja odgodi za 1940. godinu. Tako se na natječaj 1940. godine na kojem se tražilo sedam polaznika, prijavilo 13 kandidata, ali ih je primljeno svega pet.¹²¹⁹ Školovanje 2. naraštaja započelo je u studenome 1940. godine, ali zbog početka Drugog svjetskog rata na području Jugoslavije Viša škola Pomorske vojne akademije prestala je s radom 27. ožujka 1941. godine. Polaznici su potom upućeni na svoje dužnosti prema ratnom rasporedu.

Nastava na Višoj školi Pomorske vojne akademije bila je koncipirana na način da po završetku školovanja svojim polaznicima omogući obavljanje najviših zapovjednih i stožernih dužnosti u ratnoj mornarici. Stoga je u nastavnom planu stavljen naglasak na predmete pomorske taktike (ali i taktike kopnene vojske), za koje je uz teorijsku komponentu bila određena i praktična komponenta (u obliku ratnih igara, vojnih vježbi itd.) (Tablica 24.). Uz predmete taktike, od važnosti su bili i predmeti koji su se odnosili na obavljanje stožernih dužnosti, strategiju, ratno pravo, pomorsku politiku, povijest pomorskog ratovanja kao i razvoj pomorskih i vojnih tehnologija odnosno svi ostali predmeti iz I. kategorije.

Nastava se izvodila na način da je prva godina školovanja bila usmjerena na teorijski dio nastave, a na drugoj godini školovanja polaznici su upućivani na službu u stožere kopnene vojske, mornarice i zrakoplovstva, kao i na službu u flotnim snagama i pomorskom

¹²¹⁸ Ciljna skupina polaznika bio je mornarički kadar koji je završio školovanje na Pomorskoj vojnoj akademiji u Dubrovniku. Tako bi se spomenuti časnici završavanjem Više škole Pomorske vojne akademije osposobili za najviše zapovjedne i stožerne dužnosti koje su do tada većinom obavljali časnici koji su bili pripadnici bivše austrougarske ratne mornarice. K. PRIBILOVIĆ, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, 515-516.

¹²¹⁹ Mali broj polaznika rezultat je strogih uvjeta natječaja, pa su tako mnogi potencijalni kandidati odustajali smatrajući da ne mogu zadovoljiti uvjete. Ujedno je i dobna granica bila prepreka za starije časnike koji su imali i viši čin od minimalno traženog. Iz tog razloga je za 2. naraštaj dobna granica za časnike s činom kapetana korvete podignuta na 40 godina. Ibidem, 515-516.

zrakoplovstvu. Na kraju školovanja polagao se završni ispit iz pomorske taktike, strategije i pomorske ratne vještine.¹²²⁰

Naziv predmeta (kategorija)	Broj sati predavanja
Generalštabna služba u mornarici (I. kategorija)	50
Generalštabna služba u vojsci (II. kategorija)	30
Historija pomorske ratne vještine (I. kategorija)	90
Međunarodno pomorsko i ratno pravo (III. kategorija)	18
Napredak i razvoj pomorske ratne tehnike: brodogradnje, strojarstva, artiljerije, torpeda, mina, pomorske zrakoplovne tehnike i tehnike podmorničarstva (bez kategorije)	62
Obalna fortifikacija (III. kategorija)	15
Opća znanja iz raznih oblasti, prema raspoloživom vremenu (iz moderne političke historije, politike ekonomije i upravnog prava) (bez kategorije)	30
Poljska i stalna fortifikacija (III. kategorija)	20
Pomorska politika i vojnopomorska geografija (II. kategorija)	80
Spremanje zemlje za rat (III. kategorija)	12
Strani jezici (engleski, francuski, njemački, talijanski) – dva jezika po izboru (bez kategorije)	30
Strategija, opći pojmovi i vođenje rata na moru (I. kategorija)	50
Strategija rata na kopnu i historija ratne vještine (II. kategorija)	30
Taktika kopnenih snaga (I. kategorija)	90
Taktika pomorskih snaga (I. kategorija)	100
Vojna geografija (II. kategorija)	10

Tablica 24. Kategorizacija i fond sati predmeta iz nastavnog plana školovanja časnika na Višoj školi Pomorske vojne akademije u Dubrovniku

(Napomena: uz navedene predmete jednom tjedno održavana je tzv. Fizička nastava koja je bila bez kategorije.)

Izradio autor prema: Kažimir PRIBILOVIĆ, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, Sveučilište u Splitu, Filozofski fakultet Zadar, Split, 1980., 836-837.

Nastavnici koji su predavali na Višoj školi Pomorske vojne akademije bili su viši časnici ratne mornarice koji su obnašali odgovarajuće visoke zapovjedne i stožerne dužnosti ili su bili nastavnici na specijalističkim tečajevima. Spomenuti nastavnici bili su nekadašnji pripadnici bivše austrougarske mornarice te su školovani u odgovarajućim školama Austro-

¹²²⁰ Polaznici su u sklopu službe u kopnenoj vojsci čak obišli i neka bojišta iz Prvog svjetskog rata i Balkanskih ratova na području Srbije i Makedonije. D. MILJANIĆ, *Vojnopomorsko školstvo*, 760.

Ugarske Monarhije. Većina ih je završila austrougarsku pomorsku vojnu akademiju u Rijeci, a jedan dio školovao se u Francuskoj na pomorskoj ratnoj školi École de Guerre u Parizu. Predavanja su držali i nastavnici odnosno viši časnici iz ostalih grana oružanih snaga (kopnene vojske i ratnog zrakoplovstva) ili iz glavnog stožera čija je uloga bila obuka polaznika za zapovjedno-stožerne dužnosti.¹²²¹

Za bolji uvid u vojnopomorsko školovanje monarhističke Jugoslavije treba spomenuti da je sličan sustav vojnopomorskog školovanja, iako na kvantitativno višoj razini tijekom međuratnog razdoblja primjenjivala i Talijanska kraljevska ratna mornarica (Regia Marina).¹²²² Za talijanski sustav vojnopomorskog školovanja ključna institucija bila je vojna pomorska akademija u Livornu (Academia Navale) osnovana 1881. godine. Slično kao i za prijam na Pomorsku vojnu akademiju u Dubrovniku tako su i talijanski kandidati za prijem na Academia Navale morali imati završenu srednju školu. Razlika je u tome što kandidati za upis na talijansku akademiju nisu smjeli biti stariji od 19 godina. Školovanje je trajalo tri godine, a za prijelaz u višu godinu školovanja bilo je potrebno položiti završni ispit.¹²²³ Na Academia Navale postojalo je više programa školovanja za mornaričke časnike raznih struka.¹²²⁴

Uz teorijsku nastavu talijansko vojnopomorsko školstvo imalo je razvijenu komponentu praktičnog školovanja. Tako su kandidati još prije početka nastave upućivani na probni ukrcaj u trajanju od dva mjeseca da bi se ustanovile njihove sposobnosti kao budućih pomoraca. Tijekom treće godine školovanja kandidati bi se ukrcavali na školske brodove, jedrenjake *Cristoforo Colombo* i *Amerigo Vespucci*.¹²²⁵ Po završetku školovanja polaznici bi se upućivali na šestomjesečnu službu na ratnom brodu te bi po završetku službe dobivali promaknuće u čin *guardiamarina* (ekvivalent činu poručnika korvete).¹²²⁶ Upravo je u tome bila glavna razlika od školovanja u monarhističkoj Jugoslaviji gdje su polaznici promaknuti u časnike po završetku školovanja a prije početka službe na brodovima ratne mornarice.

Za konačnu ocjenu rada Pomorske vojne akademije u Dubrovniku treba uzeti u obzir činjenicu da je 1941. godine u sastavu ratne mornarice Kraljevine jugoslavije bilo 409

¹²²¹ D. MILJANIĆ, Vojnopomorsko školstvo, 760.

¹²²² U težnji održavanja pomorske dominacije na Jadranu i s namjerom ostvarenja pomorske dominacije na Sredozemlju, talijanska ratna mornarica bila je višestruko veća od jugoslavenske, stoga je imala i znatno veće potrebe za školovanim časničkim kadrom.

¹²²³ Iz navedenog je vidljivo da je naobrazba stečena na Academia Navale bila u rangu sveučilišne.

¹²²⁴ Na Academia Navale je 1935. godine primljeno 73 polaznika škole za mornaričke časnike pomorske struke, 20 polaznika škole za mornaričke časnike strojarske/tehničke struke, te 10 polaznika škole za mornaričke časnike ostalih struka. *Mornarički glasnik*, Zemun, 1936. 305.

¹²²⁵ Sličnu praksu imala je i Pomorska vojna akademija sa školskim putovanjima brodom *Jadran*.

¹²²⁶ *Mornarički glasnik*, Zemun, 1936., 305.

pomorskih časnika. Uspoređujući broj aktivnih časnika ratne mornarice s brojem časnika koji su završili školovanje na Pomorskoj vojnoj akademiji u Dubrovniku (397) vidljivo je da Akademija tijekom svog postojanja nije uspjela školovati dovoljan broj časnika za potrebe ratne mornarice. Naime 53 od spomenutih 409 časnika bili su časnici bivše austrougarske ratne mornarice.¹²²⁷ To znači da je u konačnici „nedostajalo“ još najmanje 65 časnika da bi časnčki kadar školovan u monarhističkoj Jugoslaviji u potpunosti zamijenio bivše austrougarske časnike što je i bio glavni cilj osnivanja Pomorske vojne akademije.

Nedovoljan broj pomorskih časnika stoga je tijekom međuratnog razdoblja bio i jedan od ograničavajućih čimbenika koji je onemogućavao svako znatnije povećanje ratne mornarice koje bi se postiglo gradnjom ili kupnjom novih ratnih brodova. Naime, za popunu ljudstvom, uz dočasnike i mornare za laku krstaricu (*Dalmacija*) trebala su 24 časnika, za razarač (*Dubrovnik*) 19 časnika, a za manji razarač (*Zagreb, Beograd, Ljubljana*) 10 časnika.¹²²⁸ Vidljivo je da značajnije povećanje ratne mornarice nije bilo moguće u nekom kraćem roku jer kapacitet Pomorske vojne akademije u Dubrovniku u smislu školovanja potrebnih časnika nije bio dostatan. Primjerice, za jednu eskadru od šest razarača klase *Dubrovnik* trebalo bi 114 novih časnika što iznosi 28,78% od ukupnog broja časnika koji su završili školovanje na Pomorskoj vojnoj akademiji tijekom cijelog međuratnog razdoblja. Ukoliko bi se flota povećavala nabavom većih plovnih jedinica, kao što su krstarice (lake i teške), utoliko bi postotak potrebnih časnika u odnosu na ukupni kapacitet Pomorske vojne akademije bio još i veći.

Općenito, monarhistička Jugoslavija ulagala je znatna sredstva u školovanje vojnopomorskih kadrova, međutim zbog njezina relativno kratkog razdoblja postojanja, nije se mogla razviti odgovarajuća vojnopomorska tradicija. Primarni cilj vojnih krugova bio je stvoriti „domoljubni“ časnčki kadar odan režimu i novonastaloj državi. Naime, Srbija koja je bila jezgra monarhističke Jugoslavije nije imala ratnu mornaricu a još manje vojnopomorsku tradiciju, samim tim nije bilo ni odgovarajućeg vojnopomorskog kadra. Tako je novostvorena država za potrebe svoje ratne mornarice bila prisiljena osloniti se na bivše austrougarske časnike hrvatske i slovenske nacionalnosti, što primjerice nije bio slučaj kod kopnene vojske i zrakoplovstva. Poznata je činjenica da su časnici oružanih snaga monarhističke Jugoslavije srpske nacionalnosti, odnosno pobjednici u Prvom svjetskom ratu bili sumnjičavi prema

¹²²⁷ *Pomorska enciklopedija, svezak 7, Ri-Šnj*, 690.

¹²²⁸ K. PRIBILOVIĆ, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, 848.

svojim kolegama hrvatske i slovenske nacionalnosti, odnosno pripadnicima poražene države smatrajući ih nedovoljno lojalnima novoj državi.¹²²⁹ Stoga je razumljiv napor vojnog vrha koji je uložen u stvaranje „vlastitog“ vojnopomorskog kadra.

Upravo je Dubrovnik kao jedno od središta pomorskog obrazovanja istočne obale Jadrana bio sjedište Pomorske vojne akademije koja je imala zadaću stvoriti kvalitetan vojnopomorski kadar ratne mornarice obrazovan u vlastitoj državi. Taj je cilj Pomorska vojna akademija u Dubrovniku donekle i uspjela ostvariti jer su časnici proistekli iz nje već tijekom 1930-ih počeli popunjavati ne samo zapovjedna mjesta u ratnoj mornarici već i nastavnička mjesta u vojnopomorskim školama. Izbijanje Drugog svjetskog rata prekida razdoblje vojnopomorskog obrazovanja u Dubrovniku ne ostavljajući dovoljno vremena za stvaranje značajnije vojnopomorske tradicije koja je u potpunosti prestala preseljenjem Pomorske vojne akademije iz Dubrovnika neposredno nakon završetka rata.

7.4. Školski brodovi

Tijekom međuratnog razdoblja školski brodovi bili su važan dio pomorskog obrazovanja. Školski brodovi služili su za školovanje i obuku pomoraca trgovačke i ratne mornarice. Naime u onodobnim pomorskim krugovima smatralo se da su upravo školski brodovi ključni čimbenik koji će učenike pomorskih škola pripremiti za karijeru budućih pomoraca, časnika i kapetana. Tako je plovidba na školskim brodovima bila praktična komponenta pomorskog obrazovanja, za razliku od nastave u učionicama koja predstavlja teorijsku komponentu.

Naime, za polaganje časničkog ispita trebalo je imati dvije godine plovidbe na brodovima trgovačke mornarice u svojstvu pripravnika-kadeta što je dovoljna pomorska praksa. Unatoč tomu, školski su brodovi ipak bili značajan čimbenik u programu obrazovanja pomoraca tijekom međuratnog razdoblja.

Tijekom međuratnog razdoblja dubrovačka pomorska škola uz škole u Bakru i Kotoru imala je na raspolaganju školski brod *Vila Velebita*, naslijeđen iz razdoblja Austro-Ugarske

¹²²⁹ O kadrovskim problemima u ratnoj mornarici monarhističke Jugoslavije više u: Mladen IKICA, *Ratna mornarica Jugoslavije od 1918. do 1941.*, u: *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962*, ur. Grga Novak i Vjekoslav Maštrović, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Institut za historijske i ekonomske nauke Zadar, Zagreb, Zadar, 1962., 649-670.

Monarhije.¹²³⁰ Za školovanje pomorskog kadra ratne mornarice tijekom međuratnog razdoblja korišteni su pomoćni brod *Sitnica*, krstarica *Dalmacija* (od 1926. godine), a od 1933. godine i školski brod *Jadran* koji je namjenski izgrađen za potrebe školovanja polaznika Pomorske vojne akademije koja se nalazila u Dubrovniku.¹²³¹

7.4.1. Školski brod pomorskih škola u Bakru, Dubrovniku i Kotoru *Vila Velebita*

*Vila Velebita*¹²³² izgrađena je 1908. godine u brodogradilištu *Howaldtswerke* u Kielu kao školski brod Nautičke škole u Bakru.¹²³³ Prema ugovoru o gradnji iz 1907. godine cijena broda iznosila je tadašnjih 180.000 maraka. Zapovjednik *Vile Velebita* na prvom putovanju iz Kiela u domovinu bio je kapetan Nikola Turina.¹²³⁴ *Vila Velebita* prvi je put posjetila grušku luku 5. listopada 1908. godine te je sljedećeg dana isplovila za Bakar.¹²³⁵

Školska putovanja za potrebe Nautičke škole u Bakru¹²³⁶ izvođena su sve do Prvog svjetskog rata. Tako je primjerice u školskoj godini 1912./1913. obavljeno čak 15 putovanja, a u razdoblju od 21. lipnja do 2. kolovoza 1913. godine obavljeno je školsko putovanje duž cijelog Jadrana za učenike IV. razreda.¹²³⁷ Upravo je tijekom spomenutog ljetnog putovanja *Vila Velebita* u srpnju 1913. godine ponovo posjetila Dubrovnik.¹²³⁸ Sljedeće godine svega

¹²³⁰ Spomenute tri pomorske škole posjedovale su i vlastita manja plovila (brodice) na kojima je izvođena praktična nastava i poduka učenika u veslanju, jedrenju i ostalim pomorskim vještinama.

¹²³¹ Za potrebe školovanja polaznika Pomorske vojne akademije u Dubrovniku ponekad je korišten i minopolagač *Orao*, kao i još neki brodovi ratne mornarice Kraljevine SHS, odnosno Kraljevine Jugoslavije.

¹²³² *Vila Velebita*, bark-škuna s čeličnim trupom, izgrađena u Kielu (Njemačka) 1908. godine. Osnovni podaci o brodu: duljina 35,8 m širina 7,6 m, gaz 4,8 m, 257 BRT, 74 NRT. Parni stroj od 300 KS omogućavao je brzinu od 10 čvorova. Kao vlasnik broda bila je upisana Hrvatska Slavenska Zemaljska vlada, a luka upisa bila je Bakar. Služila je kao školski brod pomorskih škola u Bakru, Dubrovniku i Kotoru. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, 144-145.

¹²³³ *Vila Velebita* nabavljena je za Nautičku školu u Bakru kao zamjena za dotadašnji školski brod *Margita* (izgrađena 1880. godine u Birkenheadu, Velika Britanija, duljina 31 m, širina 5 m, 79,57 BRT, 54,11 NRT). Naime, dotadašnji školski brod *Margita* postao je neadekvatan, odnosno premalen jer se s vremenom broj učenika Nautičke škole u Bakru znatno povećao. *Jadranska straža*, Split, br. 6, 1925., 151.

¹²³⁴ Đ. BAŠIĆ, Školski brodovi na istočnojadranskoj obali (Hrvatski školski brodovi „Margita“, „Vila Velebita“ i „Jadran“), 235.

¹²³⁵ U članku o posjeti *Vile Velebita* Dubrovniku navodi se da bi bilo dobro da austrijske vlasti daju sagraditi školski brod za potrebe pomorskih škola u Dalmaciji. *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 190. 1908., 3.

¹²³⁶ Programi školskih plovidbi bili su sljedeći: plovidbe na području Kvarnera - od subote do ponedjeljka, plovidba na području Jadrana u trajanju od osam do deset dana, dok su putovanja po Sredozemlju organizirana tijekom školskih praznika. Na brod su ukrcavani učenici II., III. i IV. razreda. Detaljni opisi školskih putovanja prije Prvog svjetskog rata u: Đ. BAŠIĆ, Školski brodovi na istočnojadranskoj obali (Hrvatski školski brodovi „Margita“, „Vila Velebita“ i „Jadran“), 229-258.

¹²³⁷ Za obavljanje spomenutih školskih i znanstvenih aktivnosti na *Vili Velebita* osim zapovjednika bilo je ukrcano još devet, a po potrebi i do 12 članova posade. Ibidem, 238.

¹²³⁸ *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 28, 1913., 3.

desetak dana pred početak Prvog svjetskog *Vila Velebita* je ponovo posjetila Dubrovnik u sklopu posljednjeg predratnog školskog putovanja učenika pomorske škole u Bakru.¹²³⁹

Osim u školske, *Vila Velebita* korištena je i u istraživačke svrhe. Tako je *Vilom Velebita* Sveučilište u Zagrebu u razdoblju od 1913. do 1914. godine obavilo hidrografska i biološka istraživanja na Jadranskom moru. Izvršene su četiri ekspedicije, a peta ekspedicija koja je bila planirana za kolovoz 1914. godine nije obavljena zbog početka Prvog svjetskog rata.¹²⁴⁰ Za vrijeme Prvog svjetskog rata *Vila Velebita* je do 20. svibnja 1915. godine bila u raspremi u Bakru, a zatim u Obrovcu gdje je dočekala kraj Prvog svjetskog rata.¹²⁴¹ Nakon rata, prema sporazumu Trumbić-Bertolini, vlasništvo nad brodom pripalo je Kraljevini SHS.¹²⁴²

Godine 1922. *Vila Velebita* postaje školski brod za državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Dubrovniku i Kotoru. Tijekom međuratnog razdoblja koristi se za školska putovanja spomenutih škola. U Travanjskom ratu, odnosno nakon napada sila Osovine na Kraljevinu Jugoslaviju brod su zaplijenili Talijani. Za vrijeme Drugog svjetskog rata *Vila Velebita* bila je vezana u Veneciji, da bi nakon napada njemačkih zrakoplova 1945. godine potonula pred Ortonom (Italija).¹²⁴³

Kao što je spomenuto, nakon sporazuma Trumbić-Bertolini, *Vila Velebita* vraćena je Kraljevini SHS, odnosno svome pravom vlasniku - pomorskoj školi u Bakru. Međutim, budući da su u tadašnjoj državi djelovale još dvije pomorske škole (Dubrovnik i Kotor) koje nisu imale vlastite školske brodove, odlučeno je da će *Vila Velebita* postati školski brod za sve tri pomorske škole. Tako je svaka škola imala na raspolaganju određeni termin u kojem su se obavljala školska putovanja. Školska putovanja bila su obvezni dio školovanja i obavljana su tijekom ljetnih praznika, odnosno tijekom razdoblja kada se nije izvodila teorijska nastava.

¹²³⁹ Na školskom putovanju tada je bilo 40 učenika i četiri profesora pomorske škole u Bakru. *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 482, 1913., 3.

¹²⁴⁰ Osim broda *Vila Velebita*, u znanstvenim istraživanjima Jadrana prije Prvog svjetskog rata (u razdoblju od 1911. do 1914. godine) sudjelovao je i brod austrougarske ratne mornarice *SMS Najade*. Nakon Prvog svjetskog rata i propasti Austrtro-Ugarske Monarhije *SMS Najade* ulazi u sastav ratne mornarice Kraljevine SHS pod imenom *Štinica*. Detaljnije o znanstvenim ekspedicijama broda *Vila Velebita* u. Mira ZORE ARMANDA, Razvoj fizičke oceanografije na Jadranu, *Pomorski zbornik*, 38, Rijeka, 2000., 301-331. i Mirko ORLIĆ, Zagrebački prirodoslovci a napose Josip Goldberg i istraživanje Jadrana, *Geofizika*, 14, Zagreb, 1997., 83-117.

¹²⁴¹ *Jadranska straža*, Split, br. 6, 1925., 152.

¹²⁴² *Rad*, Dubrovnik, br. 58, 1920., 2.

¹²⁴³ Nakon Drugog svjetskog rata izgrađena su još dva broda pod istim imenom. Prvi je izgrađen 1948. godine za potrebe Jugoslavenske ratne mornarice, a *Vila Velebita II.* izgrađena je 1956. godine pod imenom *Kali* kao školski brod Centra za usmjereno obrazovanje u pomorskom prometu iz Bakra. Đ. BAŠIĆ, Školski brodovi na istočnojadranskoj obali (Hrvatski školski brodovi „Margita“, *Vila Velebita*“ i „Jadran“), 237.

Učenici na školskom brodu tijekom putovanja imali su kombiniranu teorijsku i praktičnu nastavu, pa su obavljajući redovne brodske poslove i dužnosti članova posade stjecali praktičnu naobrazbu. Za vrijeme ukrcaja učenici su držali plovidbenu stražu na zapovjedničkom mostu, kormilu, pramcu i u stroju, a sudjelovali su i u manevriranju brodom pomoću jedara. Učenici su obučavani i u izvođenju raznih mornarskih poslova kao i u signalizaciji, a izvođene su i vježbe za slučaj nužde. Izvođeni su i praktični navigacijski zadaci u smislu određivanja pozicije broda pomoću nebeskih tijela uz upotrebu navigacijskih instrumenata. U nastavu je pripadala još i praktična obuka iz terestričke navigacije kao i određivanje devijacije te kompenzacija broskog kompasa. Učenici su upoznavani i s primjenom pravila za izbjegavanje sudara na moru. Dio nastavnog vremena korišten je i za redovne poslove na održavanju broda.¹²⁴⁴

Učenici dubrovačke pomorske škole (tada Pomorske akademije) na svoje su prvo školsko putovanje *Vilom Velebita* krenuli krajem školske godine 1921./1922.¹²⁴⁵ To je bio značajan događaj za dubrovačko pomorsko školstvo te je tadašnji tisak popratio isplovljenje školskog broda na prvo putovanje. Građanstvo Dubrovnika je u skladu s dubrovačkom pomorskom tradicijom organiziralo ispraćaj učenika pomorske škole na prvo školsko putovanje.¹²⁴⁶

¹²⁴⁴ Život na školskom brodu je tijekom plovidbe bio organiziran prema sljedećem rasporedu: U 5:00 straža u službi obavlja osobnu higijenu, a u 5:30 ustaju učenici straže koja preuzima dužnost i obavljaju osobnu higijenu, dok dežurni učenici pripremaju stolove za doručak. U 6:00 na znak broskog zvona svi učenici se okupljaju na glavnoj palubi za molitvu i dnevnu zapovijed čemu nazoče zapovjednik i dežurni profesor. Nakon molitve obje straže idu na doručak a zatim slijede vježbe na jarbolima. Od 7:00 do 8:00 obavljaju se poslovi čišćenja i pranja broda i brodskih prostorija. Od 8:00 do 9:00 odmor, a od 9:00 do 11:00 održava se nastava nakon koje od 11:00 do 12:00 ponovo slijedi odmor, a dežurni učenici pripremaju stolove za ručak. Ručak za obje smjene je od 12:00 do 12:30 nakon čega učenici peru i pospremaju pribor za jelo. U 12:30 obavlja se smjena straže, a do 16:00 je odmor tijekom kojega učenici straže koja nije na dužnosti spavaju. Od 16:00 do 17:00 održava se nastava a od 17:00 do 17:30 održavaju se vježbe za slučaj nužde uključujući i vježbe s jedrima. U 18:00 je večera te odmor do 20:00 kada ponovo slijedi molitva te čitanje rasporeda straže i eventualnih naredbi nakon čega učenici idu na počinak. Za vrijeme boravka u luci raspored je u načelu bio isti s tim da je vrijeme predviđeno za nastavu i praktični rad korišteno za razgledavanje luke i upoznavanje s lučkim uređajima kao i za posjet gradu i razgledavanje lokalnih znamenitosti. *Jadranska straža*, Split, br.6, 1925., 152.

¹²⁴⁵ Školsko putovanje učenika dubrovačke pomorske škole bilo je drugo od tri putovanja koja su se trebala izvršiti. Naime prvo putovanje *Vile Velebita* u školskoj godini 1921./1922., a samim time i prvo školsko putovanje u novonastaloj državi obavili su učenici pomorske škole u Bakru. Nakon dubrovačkih učenika na svoje školsko putovanje krenuli su učenici pomorske škole u Kotoru. *Jadranska straža*, Split, br. 6, 1925., 267. Redoslijed putovanja po školama rotiran je tako da su primjerice 1924. godine prvi na putovanje krenuli učenici kotorske pomorske škole, zatim učenici pomorske škole iz Bakra te naposljetku učenici dubrovačke pomorske škole. *Jadranska straža*, Split, br. 10, 1924., 267.

¹²⁴⁶ U članku objavljenom u dubrovačkim novinama *Narodna svijest* stoji da je u nedjelju 2. srpnja 1922. godine u 18 sati održan „...ganutljiv odlazak naših učenika pomorske akademije na svoje naučno putovanje po Sredozemnom moru sa školskom lagjom *Vila Velebita*.“ Članak opisuje ispraćaj učenika na njihovo školsko putovanje. Na ispraćaju su se okupile obitelji i poznanici učenika, a govore su održali kapetan Mato Krunajević, koji je u ime dubrovačkih pomoraca pozdravio mlade pomorce, i inspektor nautičkih škola Živković. Posljednji

Tijekom putovanja ravnatelj Riboli vodio je službeni dnevnik (Propisnik Školske lagje Vila Velebita). Dnevnik je između ostalog sadržavao popis učenika te njihove karakteristike pokazane tijekom putovanja, rasporede nastave, obuke, straže i dežurstava, disciplinske mjere i sl.¹²⁴⁷

Prema spomenutom dnevniku pronađenom u Državnom arhivu u Dubrovniku putovanje je započelo 2. srpnja a završilo je 5. kolovoza 1922. godine. Na putovanje je bilo ukrcano 22 učenika I. razreda, 18 učenika II. razreda i osam učenika III. razreda, ukupno 48. Nakon odlaska iz Dubrovnika *Vila Velebita* posjetila je Messinu (7. - 8. srpanj), Napulj (9. - 11. srpanj), Genovu (14. - 17. srpanj), Hyères (19. srpanj), Marseille (20. - 23. srpanj), Maltu (28. - 29. srpanj), i Krk¹²⁴⁸ (1. - 3. kolovoz). Prvo školsko putovanje učenika dubrovačke pomorske škole završeno je 5. kolovoza 1922. godine dolaskom *Vile Velebita* u dubrovačku luku Gruž.¹²⁴⁹

Sljedeće školsko putovanje *Vile Velebita* s učenicima dubrovačke pomorske škole održano je krajem školske godine 1922./1923. u razdoblju od 1. lipnja do 5. srpnja 1923. godine. Putovanje je započelo iz Dubrovnika, a plovilo se do Venecije i natrag u Dubrovnik

govor održao je ravnatelj dubrovačke pomorske škole Antun Riboli koji je zajedno s profesorima Kobasicom, Nakić-Vojnovićem i Radovinovićem otputovao na školsko putovanje. *Vila Velebita* ispraćena je pozdravnim hicima i mahanjem, dok su brojne brodice plovile s brodom sve do Lokruma. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 27, 1922., 4.

Tisak je popratio i povratak *Vile Velebita* donoseći i neke pojedinosti s putovanja. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.32, 1922., 3. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.33, 1922., 3.

¹²⁴⁷ Karakteristike učenika kretale su se od „slab mornar“, „nikakav mornar“, „pasivan“, „boležljiv na more“ „nepopravljiv“, „puši u službi“ i slično, pa sve do „dobar mornar“, „uljudno se ponaša“, „miran i dobar“, „radin“ itd. Tijekom putovanja pokrenut je i disciplinski postupak protiv učenika I. razreda Antuna Miličića koji je odbio obavljati poslove plovidbene straže. Disciplinski postupak okončan je nakon povratka s putovanja isključenjem spomenutog učenika iz škole odlukom Školskog odsjeka Pokrajinske uprave za Dalmaciju. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Propisnik Školske lagje Vila Velebita. i HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, Predmet Miličić Antun, disciplinarni postupak.

Uz prethodno opisani incident s učenikom, tijekom putovanja dogodio se još jedan ozbiljniji incident. Naime, član posade *Vile Velebita* Zdravko Vranić, je povremeno pod utjecajem alkohola ometao rad profesora i učenika i vršio političku propagandu komunističke orijentacije. Stoga je dubrovačka policija tražila od ravnateljstva dubrovačke pomorske škole pismeno očitovanje. Zanimljivo je da je ovaj slučaj dospio i u tisak, te je tako u dubrovačkoj *Narodnoj svijesti* spomenuti Zdravko Vranić okarakteriziran kao „zadovoljen komunističkim pretjeranostima“. HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, dopis Kotarsko poglavarstvo policijski odsjek u Dubrovniku br. 6533/Red. od 14. kolovoza 1922. godine ; HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 30, Odgovor Ravnateljstva Pomorske akademije Dubrovnik na dopis 6533/Red. od 17. kolovoza 1922. godine. i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.33, 1922., 3.

¹²⁴⁸ U skladu s tadašnjim političkim prilikama tijekom posjeta Krku učenici i nastavnici posjetili su groblje srpskih vojnika iz Prvog svjetskog rata gdje su uz prigodne govore i bogoslužje položili vijenac. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.33, 1922., 3.

¹²⁴⁹ HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Propisnik Školske lagje Vila Velebita.

Kao i odlazak, tako je i povratak *Vile Velebita* u Dubrovnik popraćen u lokalnom tisku. *Narodna svijest*, Dubrovnik, br.32, 1922., 3.

uz posjete jadranskim lukama. Na putovanju je bilo 46 učenika u pratnji ravnatelja pomorske škole Ribolija, profesora Kobasice i profesora Nakić-Vojnovića.¹²⁵⁰

Školska putovanja tijekom međuratnog razdoblja obavljala su se svake godine, a područje plovidbe određivalo se prema trenutačnoj situaciji.¹²⁵¹ Tijekom školskih putovanja *Vilom Velebita* plovilo se Jadranom a djelomično i po Sredozemnom moru, a 1930-ih godina uglavnom Jadranom. U razdoblju Velike gospodarske krize postojala je inicijativa da se školsko putovanje 1933. godine umjesto školskim brodom održi putničkim brodom *Kraljica Marija*. Na to putovanje trebali su ići učenici sve tri pomorske škole zajedno umjesto da idu na tri zasebna putovanja *Vilom Velebita*. Inicijativa nije naišla na odobravanje nadležnih institucija te je školsko putovanje za 1933. godinu izvršeno školskim brodom *Vila Velebita* prema planiranom programu.¹²⁵²

Nakon promjene naziva pomorskih škola u pomorsko-trgovačke akademije (1932. godine), što je donijelo i određene izmjene u nastavnom planu, školska putovanja i dalje ostaju sastavni dio školovanja. Međutim, 1940. godine zbog ratnih se prilika školska putovanja brodom *Vila Velebita* obustavljaju, čime ujedno završava razdoblje praktičnog izvođenja nastave za učenike dubrovačke pomorske škole (tadašnje Pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku).¹²⁵³

Naposlijetku potrebno je spomenuti i osobu koja je obilježila sve aktivnosti *Vile Velebita* kao školskog broda a to je njen dugogodišnji zapovjednik kapetan Nikola Gerechtshammer. Kapetan Gerechtshammer postaje zapovjednik *Vile Velebita* 1912. godine, svega četiri godine nakon uvođenja broda u službu, da bi na njoj proveo gotovo čitav svoj radni vijek sve do umirovljenja 1937. godine. Kao zapovjednik školskog broda i profesor na pomorskoj školi u Bakru predavao je sljedeće predmete: Nautiku, Brodogradnju, Brodsko manevriranje te Signaliziranje i izbjegavanje sudara na moru. Radio je i na planiranjima i

¹²⁵⁰ Detaljni podaci o drugom školskom putovanju nalaze se u dnevniku školskog putovanja za 1923. godinu (Naučno putovanje 1923.). HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 59, Naučno putovanje 1923.

¹²⁵¹ Tako se na prva dva od tri školska putovanja *Vile Velebita* 1924. godine na kojima su bili učenici pomorskih škola iz Kotora i Bakra plovilo sve do Istambula uz posjete grčkim lukama. Međutim, treće putovanje - na kojem su bili učenici dubrovačke pomorske škole bilo je ograničeno samo na Jadran jer su grčke luke izbjegavane zbog iznenadne bolesti koja se pojavila u Grčkoj. *Jadranska straža*, Split, br. 10, 1924., 267.

Riječ je bila o pojavi kuge koju su u Grčku, točnije Patras 1922. godine donijeli prognanici iz Smirne i Male Azije. Pojava kuge je tako u razdoblju od 1924. do 1926. godine osim u Patrasu zabilježena i u Ateni, odnosno luci Pirej, Kalamati i Halkidi. Antonia KOTSIU, Vasiliki MICHALAKI, Helen N. ANAGNOSTOPOULOU, Devastating Epidemics in Recent Ages Greek Population, *Acta medico-historica Adriatica*, 15 (2), Rijeka, 2017., 283-290, 285.

¹²⁵² HR-DADU, fond 174, PŠD, kut. 41, dopis Banske uprave br 3760 od 5. travnja 1933. godine.

¹²⁵³ Š. SAVIN, Postanak i razvitak dubrovačke "Nautike", 18.

organizaciji školskih putovanja *Vile Velebita* na kojima je imao prilike školovati mnoge naraštaje pomoraca sve tri pomorske škole u tadašnjoj državi. Djelovanje Nikole Gerechthammera u pomorskom obrazovanju tako ostaje neraskidivo povezano sa školskim brodom *Vila Velebita* tijekom najvećeg dijela međuratnog razdoblja. Kapetan Gerechthammer dao je velik osobni doprinos dubrovačkom pomorstvu upravo svojim radom s budućim dubrovačkim pomorcima tijekom brojnih školskih putovanja *Vile Velebita*.¹²⁵⁴

Status i ulogu koju je imala *Vila Velebita* odnosno njen zapovjednik u školovanju pomorskog kadra tadašnje trgovačke mornarice potvrđuje natječaj za novog zapovjednika. Naime, u natječaju za zapovjednika školskog broda *Vila Velebita* koji je raspisalo Ministarstvo trgovine i industrije povodom odlaska u mirovinu dotadašnjeg zapovjednika Nikole Gerechthammera kao glavni uvjet stoji da kandidati moraju biti kapetani duge plovidbe s najmanje 15 godina plovidbe od kojih najmanje pet godina u svojstvu zapovjednika.¹²⁵⁵

7.4.2. Školski brod ratne mornarice *Sitnica*

*Sitnica*¹²⁵⁶ nije izvorno bila školski brod, već pomoćni brod u sastavu Ratne mornarice Austro-Ugarske Monarhije. Izgrađena u Trstu 1891. godine pod imenom *SMS Najade*¹²⁵⁷ služila je kao pomoćni brod ratne mornarice, točnije kao brod za prijevoz i opskrbu vodom (Wassertender). Tijekom razdoblja od 1911. do 1914. godine *SMS Najade* je vršila hidrografska istraživanja Jadranskog mora u sklopu zajedničkih talijansko-austrougarskih

¹²⁵⁴ Nikola Gerechthammer (1870 – 1939.), hrvatski pomorski kapetan i pedagog. Rođen je u Bakru 8. lipnja 1870. godine. Porijeckom iz pomorske obitelji završio je osnovnu školu a zatim pomorsku školu u Bakru. Poručnički ispit položio je u Rijeci 1891. godine nakon plovidbenog staža na jedrenjacima (barkovi *Dušan* i *Trojednica*). Nakon odsluženog vojnog roka u austrougarskoj ratnoj mornarici nastavio je s plovidbom i položio kapetanski ispit 1895. godine u Rijeci. Nedugo nakon kapetanskog ispita pa sve do 1912. godine plovi na brodovima mađarskog pomorskog poduzeća *Adria* iz Rijeke. Zapovjednik *Vile Velebita* postaje 1912. godine te na njoj plovi sve do umirovljenja 1937. Tijekom karijere objavljivao je i stručne članke u pomorskom časopisu *Rivista Marittima* iz Trsta. Preminuo je u Bakru 18. siječnja 1939. godine. *Jadranska straža*, Split, br. 2, 1939., 84.

¹²⁵⁵ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 9, 1937., 3.

¹²⁵⁶ Nekadašnji školski brod a zatim matični brod za podmornice *Sitnica* je u flotnoj listi Kraljevske jugoslavenske ratne mornarice bila upisana s godinom gradnje 1891. te istisninom od 554 tone. Duljina broda je iznosila 46,7 m, širina 7,8 m a gaz 2,7 m. Pogonski stroj od 500 KS omogućavao je brzinu od 10,6 čvorova pri kojoj je autonomija plovidbe iznosila 2.137 nautičkih milja, dok je ekonomična brzina bila 8 čvorova, pri kojoj je autonomija plovidbe iznosila 3.360 nautičkih milja. Brod je bio naoružan s dva topa od 47 mm i dvije strojnice od 7,9 mm. Posadu je sačinjavalo pet časnika, 17 dočasnika i 35 mornara. K. PRIBILOVIĆ, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, 850.

¹²⁵⁷ SMS - Seiner Majestät Schiff (brod Njegovog Veličanstva) skraćenica je koja označava brodove austrougarske (i carske njemačke) ratne mornarice.

istraživanja.¹²⁵⁸ Prilikom jednog od tih istraživanja *SMS Najade* nekoliko je puta uplovila i u dubrovačku luku Gruž.¹²⁵⁹

Nakon izbijanja Prvog svjetskog rata *SMS Najade* nije sudjelovala u borbenim operacijama. Nakon završetka rata i propasti Austro-Ugarske Monarhije *SMS Najade* pripala je Kraljevini SHS.¹²⁶⁰ U sastavu ratne mornarice novonastale države dobiva ime *Sitnica* i klasificirana je kao pomoćni brod.¹²⁶¹ *Sitnica* je između ostalog služila i kao školski brod za potrebe Pomorske vojne akademije u Dubrovniku do nabave krstarice *Dalmacija*. Bila je stacionirana u gruškoj luci da bi polaznici akademije mogli obavljati praktične vježbe i školske vožnje. Iako izvorno nije bila predviđena za uporabu kao školski brod, *Sitnica* je ipak ispunjavala svoju svrhu u školovanju pomorskih kadrova ratne mornarice. Na prvo međunarodno školsko putovanje s polaznicima akademije *Sitnica* je krenula iz Dubrovnika 5. kolovoza 1925. godine. Putovanje je izvršeno rutom Gruž - Krf - Patras - Pirej - Paros - Solun - Halkidki - Gruž.¹²⁶²

Prvo međunarodno krstarenje školskog broda *Sitnica* s polaznicima Pomorske vojne akademije bio je istodobno i prvi posjet nekog ratnog broda ratne mornarice Kraljevine SHS inozemstvu. Isplovljenje *Sitnice* iz gruške luke popraćeno je u lokalnom tisku, a tom prilikom pozdravni govor održao je kontraadmiral Viktor Wickerhauser.¹²⁶³ *Sitnica* je na putovanje krenula pod zapovjedništvom kapetana fregate Bernarda Jeločnika, a na brodu su bili ukrcani polaznici završne (treće) godine školovanja.¹²⁶⁴

Prva luka koju je na svom putovanju posjetila *Sitnica* bila je Krf, gdje su polaznici obišli groblje srpskih vojnika iz Prvog svjetskog rata. Nakon Krfa slijedio je posjet grčkoj luci Patras odakle je upriličen izlet u poznato proročište Delfi. Nakon Patrasa *Sitnica* plovi za Pirej gdje stiže 12. kolovoza 1925. godine. Tijekom boravka u Pireju brod su 13. srpnja posjetili

¹²⁵⁸ U spomenutim istraživanjima je uz *SMS Najade* (kasnije *Sitnica*) sudjelovao i brod talijanske ratne mornarice *Ciclope*. Podaci prikupljeni istraživanjima bili su vrlo kvalitetni i potpuno su usporedivi sa suvremenim podacima. Više o znanstvenim istraživanjima *SMS Najade* u: M. ZORE ARMANDA, Razvoj fizičke oceanografije na Jadranu, 301-331.

¹²⁵⁹ Dana 19. svibnja 1913. *SMS Najade* doplovila je iz Šibenika u Dubrovnik, dok je talijanski brod *Ciclope* stigao sutradan (20. svibnja) iz talijanske luke Bari. Oba su broda isplovila 22. svibnja 1913. godine čime su započeli jedno od zajedničkih istraživanja. *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik, br. 430, 1913., 2. i *Prava Crvena Hrvatska, Dubrovnik*, br. 444, 1913., 3.

¹²⁶⁰ *SMS Najade* je 1920. godine predana Kraljevini SHS i dobiva ime *Sitnica*. Godine 1924. prerađena je u školski brod. *Pomorski leksikon*, 476.

¹²⁶¹ *Popis jedinica kraljevske mornarice, trgovačkih brodova i jahta sa njihovim signalnim i radio-telegrafskozovnim znakom*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 1926., 5.

¹²⁶² Kažimir PRIBILOVIĆ, Ratni brod „Sitnica“, *Naše more*, 3, Dubrovnik, 1966., 87-89, 87-88.

¹²⁶³ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 32, 1925., 4.

¹²⁶⁴ *Jadranska straža*, Split, br. 1, 1926., 9.

predsjednik grčke vlade general Pangalos i ministar pomorstva admiral Kyriakos te su tom prilikom poslali brzozjavne pozdrave vladi Kraljevine SHS.¹²⁶⁵ Polaznici su u pratnji domaćina posjetili Atenu gdje su obišli tamošnje znamenitosti. Nakon Pireja uslijedile su posjete lukama Poros i Solun, te samostanu Hilandar. Dana 6. rujna 1925. godine *Sitnica* je uplovila u dubrovačku luku Gruž čime je školsko putovanje završeno.¹²⁶⁶

Nakon što je Kraljevina SHS 1926. godine od Njemačke kupila krstaricu *Niobe* koja je pod novim imenom *Dalmacija* bila predviđena kao školski brod, odlučeno je da se *Sitnica* prenamijeni. Tako su tijekom 1929. godine u splitskom brodogradilištu *Jug* izvršeni potrebni radovi da bi se *Sitnica* prenamijenila u matični brod za podmornice, ali i u brod za hidrografska istraživanja.¹²⁶⁷ Nakon izvršenih preinaka *Sitnica* je početkom srpnja 1929. godine uspješno izvršila probnu vožnju, te je 26. kolovoza 1929. godine isplovila put Francuske da bi preuzela podmornice *Smeli* i *Osvetnik*.¹²⁶⁸

Iako je uz školsku krstaricu *Dalmacija* polaznicima Pomorske vojne akademije u Dubrovniku nakon 1933. godine na raspolaganju bio i školski brod *Jadran*, *Sitnica* je i dalje ponekad korištena za kraća školska putovanja. Jedno od takvih kraćih putovanja izvršeno je po zapadnom Sredozemlju u trajanju od 1. srpnja do 16. srpnja 1933. godine. Tom prilikom na *Sitnici* su bili ukrcani polaznici 9. naraštaja Pomorske vojne akademije pod zapovjedništvom kapetana korvete Borisa Pirca.¹²⁶⁹

U sastavu Kraljevske jugoslavenske ratne mornarice *Sitnica* ostaje sve do kraja međuratnog razdoblja, odnosno do Travanjskog rata, kada je okončana njezina uloga u pomorskom obrazovanju mornaričkih časnika. Iako nije bila izvorno namijenjena pomorskom

¹²⁶⁵ *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 33, 1925., 3.

¹²⁶⁶ Putovanje je bilo isplanirano tako da se obiđu i mjesta poznatih pomorskih bitaka kao što su Salamina (480. godine pr. Kr.), Akcij (31. godine pr. Kr.) i Lepant (1571. godine). Detaljan opis školskog putovanja *Sitnice* s fotografijama snimljenim tijekom putovanja objavljen je u siječanjskom broju časopisa *Jadranska straža* iz 1926. godine. Autor članka bio je profesor Pomorske vojne akademije u Dubrovniku Aleksandar Bubnov, bivši kontraadmiral ruske carske ratne mornarice. *Jadranska straža*, Split, br. 1. 1926., 9-10.

Školsko krstarenje *Sitnice* tijekom kojeg su posjećene grčke luke održano je unatoč tome što su u Grčkoj zabilježeni slučajevi kuge i zbog čega je prethodne godine putovanje školskog broda *Vila Velebita* bilo ograničeno samo na Jadran.

¹²⁶⁷ *Sitnica* je određena za matični brod jugoslavenskim podmornicama *Smeli* i *Osvetnik* (građene u Francuskoj u razdoblju od 1927. do 1929. godine), ali se smatralo da će i uloga matičnog broda biti samo privremena. Stoga su se usporedno s prepravcima u matični brod za podmornice radili i prepravci kojima bi se *Sitnica* osposobila kao brod za hidrografska istraživanja. *Jadranska straža*, Split, br. 6, 1929., 177.

¹²⁶⁸ U sklopu preinake izvršen je i remont porivnog stroja te je na probnoj vožnji postignuta brzina od 11 čvorova (umjesto dotadašnjih 10). Također, povećan je kapacitet prostorija za smještaj posade te je *Sitnica* mogla ukrcati i preko stotinu članova posade. Da bi se to izvelo, bilo je potrebno preurediti cijelo krmeno nadgrađe koje je znatno povećano. *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1929., 261.

¹²⁶⁹ Tijekom putovanja *Sitnica* je posjetila Maltu gdje je u luci Valletta boravila od 6. do 8. srpnja, a zatim i francusku luku Ajaccio na Korzici (9. - 11. srpnja). *Mornarički glasnik*, Zemun, 1933., 148.

školovanju (kao što su to bili krstarica *Dalmacija* i školski brod *Jadran*), *Sitnica* je ipak dala određeni doprinos dubrovačkom pomorstvu svojom ulogom školskog broda za Pomorsku vojnu akademiju u Dubrovniku, te prvom plovidbom ratnog broda monarhističke Jugoslavije u inozemstvo.¹²⁷⁰

7.4.3. Školski brod ratne mornarice *Dalmacija*

Krstarica *Dalmacija* izgrađena je 1899. godine u brodogradilištu *AG Wesser* u Bremenu (Njemačka) pod imenom *SMS Niobe*, kao druga u seriji od deset lakih krstarica za ratnu mornaricu carske Njemačke.¹²⁷¹ Nakon Prvog svjetskog rata je prema odredbama Versajskog ugovora ostala u sastavu njemačke ratne mornarice. Godine 1926. prodana je Kraljevini SHS te je iste godine nakon izvršenih preinaka uvrštena u flotu ratne mornarice Kraljevine SHS pod imenom *Dalmacija*.¹²⁷²

U floti ratne mornarice monarhističke Jugoslavije ostaje sve do 1941. godine i početka Drugog svjetskog rata u Jugoslaviji.¹²⁷³ Tijekom Travanjskog rata, kao i mnoge druge brodove, *Dalmaciju* su zaplijenili Talijani i preimenovali u *Cattaro* (Kotor). U sastavu

¹²⁷⁰ Nakon izbijanja Drugog svjetskog rata na području Jugoslavije, *Sitnica* tijekom Travanjskog rata nije sudjelovala u borbama i nalazila se u Boki kotorskoj gdje su je zarobili Talijani. U talijanskoj službi dobiva ime *Curzola* (Korčula) te sudjeluje u pomorskim akcijama osovinskih snaga na istočnoj obali Jadrana. Nakon kapitulacije Italije 1943. godine brod je ostao u talijanskoj luci Brindisi te su ga nakon zauzimanja južne Italije savezničke snage premjestile u Bari. Saveznici su brod 20. listopada 1943. godine predali ratnoj mornarici NOVJ u čijem sastavu pod imenom *Vis* ostaje do kraja Drugog svjetskog rata. Nakon rata je u sastavu ratne mornarice FNRJ gdje pod imenom *Miner* služi kao pomoćni ratni brod, a prije otpisa i kao hidrografski brod kojim su tijekom 1957. i 1958. godine obavljana hidrografska istraživanja Jadrana. K. PRIBILOVIĆ, *Ratni brod „Sitnica“*, 87-89. i *Pomorski leksikon*, 476.

¹²⁷¹ Taktičko-tehničke karakteristike lake krstarice *SMS Niobe*: istisnina 2.650 tona, duljina 104 m, širina 11,8 m, gaz 4,85 m, brzina 21,5 čvorova. Naoružanje: 10 topova od 105 mm, dvije torpedne cijevi od 450 mm. *SMS Niobe* uvedena je u službu 1901. godine te je do Prvog svjetskog rata služila za zaštitu njemačkih kolonijalnih interesa na svjetskim morima. Tijekom Prvog svjetskog rata sudjelovala je u pomorskim operacijama na Sjevernom moru, a nakon rata je prema odredbama Versailleskog mirovnog ugovora ostala u njemačkoj službi. Kažimir PRIBILOVIĆ, *Propast krstarice „Dalmacija“*, *Naše more*, 5-6, Dubrovnik, 1965., 218-219, 218.

¹²⁷² Prije primopredaje krstarica *Niobe /Dalmacija* je u njemačkom brodogradilištu *Deutsche Werke A.G.* u Kielu temeljito preuređena. Skinuto je cjelokupno topničko i torpedno naoružanje kao i oklopljeni zapovjednički most te je izgrađen novi zapovjednički most bez oklopne zaštite. Veći zahvat izvršen je i na pramcu koji je potpuno preuređen i dobio je novi oblik prema suvremenim brodograđevnim trendovima. Naime, pramac je izvorno bio izgrađen u obliku kljuna, u skladu s mornaričkom taktikom 19. stoljeća koja je predviđala udar pramcem u protivnički brod s namjerom da ga se potopi (taktika admirala Tegetthoffa tijekom Viške bitke 1866. godine). Također je izvršen i remont porivnog stroja, a ugrađena je i nova oprema za navigaciju. *Jadranska straža*, Split, br. 10, 1926., 221-222.

¹²⁷³ Taktičko-tehničke karakteristike krstarice *Dalmacija* u sastavu ratne mornarice Kraljevine SHS/Jugoslavije: istisnina 2.974 tone, duljina 100 m, širina 11,8 m, gaz 4,85 m. Dva pogonska stroja ukupne snage 8.300 KS omogućavala su najveću brzinu od 21 čvor pri kojoj je autonomija plovidbe iznosila 700 nautičkih milja, dok je pri ekonomičnoj brzini od 9 čvorova autonomija plovidbe iznosila 2.250 nautičkih milja. Brod je bio naoružan sa šest topova od 84 mm, četiri topa od 47 mm te jednim desantnim topom od 66 mm, kao i s jednom strojnicom od 15 mm, te dvije strojnice od 7,9 mm. Posadu broda sačinjavalo je 24 časnika, 100 dočasnika i 186 mornara. K. PRIBILOVIĆ, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, 848.

talijanske ratne mornarice ostaje sve do kapitulacije Italije kad je preuzimaju Nijemci i vraćaju ime *Niobe*. U noći s 21. na 22. prosinca 1943. godine, nakon što se nasukala kod otoka Silbe torpedirali su je engleski torpedni čamci i trajno onesposobili za plovidbu. Nakon Drugog svjetskog rata, olupina *Dalmacije* izrezana je u staro željezo.¹²⁷⁴

Školska krstarica *Dalmacija* bila je i najveći ratni brod ratne mornarice monarhističke Jugoslavije te su njezin dolazak u domovinu 3. rujna 1926. godine i uvrštenje u flotu izazvali pozornost tadašnjih medija.¹²⁷⁵ Nakon dolaska u domovinu na *Dalmaciju* je u tivatskom arsenalu ugrađeno novo topničko naoružanje a obavljani su i još neki manji radovi nakon čega je brod bio spreman za službu. U ratnoj mornarici Kraljevine SHS/Jugoslavije *Dalmacija* je bila klasificirana kao „školska protivavionska krstarica“ i kao takva upotrebljavana je za školovanje pomorskih kadrova ratne mornarice, pa tako i polaznika Pomorske vojne akademije u Dubrovniku.

Osim za školovanje *Dalmacija* je korištena i za svečanosti promocije novih mornaričkih časnika odnosno polaznika koji su uspješno završili školovanje na Pomorskoj vojnoj akademiji u Dubrovniku. Budući da je *Dalmacija* uvrštena u flotu nakon što je održana promocija 1. naraštaja Pomorske vojne akademije, prva promocija održana na *Dalmaciji* bila je za 2. naraštaj polaznika, 28. lipnja 1927. godine. Za tu priliku *Dalmacija* je u pratnji flotile minonosaca, tri torpiljarke i admiralske jahte *Vila* dan prije doplovila u grušku luku. Svečanosti je u ime kralja Aleksandra I. Karađorđevića nazočio zapovjednik ratne mornarice viceadmiral Dragutin Prica. Nakon čitanja kraljevog ukaza o promociji u prostorijama Vojne pomorske akademije, polaznici su se u pratnji zapovjednika Akademije, kapetana bojnog broda Adolfa Mladića uputili na *Dalmaciju*. Na glavnoj palubi *Dalmacije* je uz nazočnost predstavnika svih grana oružanih snaga, kao i gradskih vlasti održana svečanost promocije te je 21 polaznik promaknut u čin poručnika korvete. U sklopu svečanosti viceadmiral Prica je u ime Kralja uručio svečanu časničku sablju najboljem polazniku naraštaja, Dušanu Banoviću iz Karlovca.¹²⁷⁶

¹²⁷⁴ K. PRIBILOVIĆ, Propast krstarice „Dalmacija“, 218-219.

¹²⁷⁵ Dana 3. rujna 1926. godine *Dalmacija* je uplovila u Boku kotorsku o čemu su pisali tadašnji tiskani mediji, a *Jadranska straža* je u listopadskom izdanju 1926. godine objavila opširni članak pod naslovom „Naša prva krstarica Dalmacija“. Autor članka bio je inženjer brodogradnje Jozo Škarica, član stručne komisije ratne mornarice zadužene za pregradnju Dalmacije, *Jadranska straža*, Split, br. 10, 1926., 220-222 i *Narodna svijest*, Dubrovnik, br. 36, 1926., 2.

¹²⁷⁶ U sklopu svečanosti je s početkom u 21 sat u vrtu Pomorske vojne akademije održan i svečani domjenak. *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1927., 248. i *Jadranska straža*, Split, br. 10, 1927., 300.

Dalmacija je relativno kratko korištena kao školski brod Pomorske vojne akademije jer je 1933. godine za tu svrhu nabavljen školski brod *Jadran*. Međutim, i nakon nabave novog školskog broda kojim su izvođena školska putovanja na *Dalmaciji* su i dalje održavane svečanosti promocije naraštaja polaznika koji su uspješno završili školovanje na Pomorskoj vojnoj akademiji. Osim za obuku budućih časnika, *Dalmacija* je korištena i za obuku polaznika ostalih (dočasničkih) škola ratne mornarice (Mašinske podoficirske škole u Kumboru i Brodarske podoficirske škole u Šibeniku) kao i za obuku ročnika. Godine 1929. *Dalmacija* je bila zapovjedni brod flotnog sastava na prvom inozemnom putovanju flote ratne mornarice monarhističke Jugoslavije.¹²⁷⁷

Dalmacija je u ratnoj mornarici monarhističke Jugoslavije uz svoju školsku ulogu imala i ulogu zapovjednog broda eskadre, međutim zbog relativno male brzine nije bila pogodna za obavljanje spomenute zapovjedne zadaće. Tako je *Dalmacija* najviše korištena upravo u školske svrhe. Ujedno su troškovi same nabave broda te kasnijih preinaka, kao i redovnog održavanja bili znatni tako da je i ekonomska opravdanost takvog, u osnovi školskog broda bila upitna.¹²⁷⁸ Ipak, može se reći da je činjenica što se glavno naoružanje krstarice *Dalmacija* sastojalo od šest protuzrakoplovnih topova od 84 mm¹²⁷⁹ ovaj brod donekle stavljalo ispred svog vremena.¹²⁸⁰ Naime, tijekom Drugog svjetskog rata ispostavilo se da djelovanje zrakoplova ima značajnu ulogu u pomorskom ratovanju te su tijekom rata zaraćene snage gradile i posebne tipove brodova (krstarice) namijenjene protuzračnoj obrani.¹²⁸¹

¹²⁷⁷ Putovanje po Sredozemlju u trajanju od 34 dana, tijekom kojeg je prevaljeno više od 1.800 nautičkih milja, započelo je 15. svibnja 1929. godine u sedam sati isplovljenjem iz Tivta. Na putovanju su uz zapovjedni brod *Dalmaciju* sudjelovali matični brod za podmornice *Hvar*, podmornice *Hrabri* i *Nebojša*, te šest torpiljarki. Tijekom putovanja posjećeni su Krf, Malta, Bizerta, te grčka luka Argostolion. Detaljan opis putovanja u: *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1929., 181-185.

¹²⁷⁸ M. IKICA, *Ratna mornarica Jugoslavije od 1918. do 1941.*, 654.

¹²⁷⁹ Ovisno o izvorima navodi se da je kalibar glavnih topova bio 83 mm ili 84 mm, međutim riječ je o protuzrakoplovnom topu 8,35 cm PL kanon vz. 22 čehoslovačke proizvodnje kalibra 83,5 mm.

¹²⁸⁰ Iako relativno slabo naoružana, *Dalmacija* je ispunjavajući zadaće protuzračne obrane tijekom Travanjskog rata uspješno odbijala napade njemačkog i talijanskog zrakoplovstva te je tom prilikom oboreno i nekoliko neprijateljskih zrakoplova. Više o ratnom putu krstarice *Dalmacija* tijekom Drugog svjetskog rata u: K. PRIBILOVIĆ, *Propast krstarice „Dalmacija“*, 218-219.

¹²⁸¹ Ratna mornarica Velike Britanije je za protuzračnu obranu još sredinom 1930-ih prenamijenila dvije krstarice (*HMS Coventry* i *HMS Curley*) uklonivši glavno topničko, te torpedno naoružanje koje je zamijenjeno s 10 protuzrakoplovnih topova od 102 mm. Tijekom 1937. godine na isti je način bilo prenamijenjeno još pet krstarica (*HMS Cardiff*, *HMS Ceres*, *HMS Caledon*, *HMS Calypso*, *HMS Caradoc*). *Mornarički glasnik*, Zemun, br. 2, 1938., 249.

Prve krstarice namjenski građene za protuzračnu obranu bile su britanske krstarice klase *Dido* i američke krstarice klase *Atlanta* koje su građene tijekom Drugog svjetskog rata.

7.4.4. Školski brod ratne mornarice *Jadran*

Iako je Kraljevska jugoslavenska ratna mornarica posjedovala dva školska broda (*Sitnica* i *Dalmacija*), oni nisu bili izvorno građeni kao školski brodovi. Stoga se može reći da je školski brod *Jadran*¹²⁸² zapravo prvi „pravi“ školski brod ratne mornarice monarhističke Jugoslavije. *Jadran* je izgrađen u Hamburgu 1933. godine dok je u flotnu listu upisan 19. kolovoza 1933. godine čime je službeno ušao u sastav Kraljevske jugoslavenske ratne mornarice.¹²⁸³

Još su 1923. godine postojali prijedlozi o gradnji kraljevske jahte namijenjene kraljevskom dvoru i vladi. Spomenuta jahta mogla je služiti i kao školski brod, a na putovanjima bi doprinosila promidžbi države u inozemstvu. Također, kada bi spomenuta jahta bila građena u domaćim brodogradilištima to bi značilo i dodatni prestiž i ugled države. Budući da se taj prijedlog nije ostvario, udruženje Jadranska straža¹²⁸⁴ na sastanku delegata iz čitave zemlje u lipnju 1926. godine donijelo je odluku o financiranju nabave školskog broda za potrebe ratne mornarice. Za taj poduhvat bilo je potrebno izdvojiti oko 1.200.000 dinara. Jadranska straža je tako putem svojih ogranaka pokrenula inicijativu da se skupi potreban iznos.¹²⁸⁵

Budući da je Jadranska straža bila velika i razgranata organizacija s velikim brojem članova, inicijativa za kupnju broda već je sredinom 1928. godine bila u podmakloj fazi. Čekala se još samo konačna odluka Izvršnog odbora Jadranske straže da bi se kupnja realizirala.¹²⁸⁶

¹²⁸² Školski brod *Jadran* je u flotnu listu Kraljevske jugoslavenske ratne mornarice bio upisan s godinom gradnje 1932. te istisninom od 720 tona. Duljina broda je iznosila 41 m, širina 8,9 m a gaz 3,7 m. Porivni stroj od 375 KS omogućavao je brzinu od 9 čvorova pri kojoj je autonomija plovidbe iznosila 3.429 nautičkih milja, dok je ekonomična brzina bila 6 čvorova, pri kojoj je autonomija plovidbe iznosila 4.603 nautičke milje. Brod je bio naoružan s dva topa od 47 mm i dvije strojnice od 7,9 mm. Posadu je sačinjavalo 12 časnika, 36 dočasnika i 108 mornara. K. PRIBILOVIĆ, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, 850.

¹²⁸³ Kažimir PRIBILOVIĆ, 50 godina školskog broda „Jadran“, *Naše more*, 5, Dubrovnik, 1983., 163-166, 163.

¹²⁸⁴ Jadranska straža, pomorsko-propagandna organizacija osnovana 19. veljače 1922. godine u Splitu gdje se nalazilo sjedište glavnog i izvršnog odbora. Prvi i doživotni predsjednik bio je Juraj Biankini. Organizacija je od osnivanja pa do 1941. godine, odnosno talijanske okupacije Splita djelovala po čitavoj kraljevini SHS/Jugoslaviji putem svojih 19 oblasnih odbora koji su organizirali rad mjesnih odbora i povjereništva podmlatka. Oblasni odbor Jadranske straže u Dubrovniku je osnovan 1923. godine. Postojali su također i odbori u inozemstvu i to u: Americi, Aleksandriji, Istanbulu i Čehoslovačkoj. Organizacija se financirala članarinama i priložima članova kojih je 1939. godine bilo oko 180.000. Mirja LOVRIĆ, Prilog poznavanju izdavačke djelatnosti Jadranske straže iz fonda knjižnice Hrvatskoga pomorskog muzeja u Splitu, *Kulturna baština*, 35, Split, 2009., 355-380, 356-357. i *Pomorski leksikon*, 306.

¹²⁸⁵ *Jadranska straža*, Split, br. 11, 1926., 247.

¹²⁸⁶ *Jadranska straža*, Split, br. 6, 1928., 188.

Kao glavni pokretač i investitor gradnje školskog broda *Jadran*, Jadranska straža redovito je izvještavala o događanjima vezanima za financiranje, nabavu i gradnju broda. Tako je u travnju 1930. godine objavljena vijest da je potpisan sporazum između Jadranske straže i Kraljevske jugoslavenske ratne mornarice o gradnji školskog broda. Brod je trebao biti trojarbolni jedrenjak, tipa brik, sa strojem od oko 240 KS, duljine oko 50 m, širine oko 9 m i nosivosti između 800 i 900 tona. Iako još nisu u potpunosti bila osigurana novčana sredstva, nedostajao je vrlo mali dio pa je ipak odlučeno da se započne s planiranim projektom.¹²⁸⁷ Ugovor o gradnji školskog broda potpisan je 4. rujna 1930. godine s brodogradilištem *H. C. Stülcken Sohn* iz Hamburga.¹²⁸⁸

Tijekom gradnje tajnik Jadranske straže Ivo Rubić posjetio je brod 5. svibnja 1931. godine, te je u *Jadranskoj straži* objavljen izvještaj o posjeti brodogradilištu, odnosno brodu dok je još bio u gradnji na navozu. Kao predstavnik ratne mornarice u Hamburgu je tada boravio kapetan korvete Nikola Krizomali koji je nadzirao izgradnju broda, a kasnije je bio i njegov prvi zapovjednik.¹²⁸⁹

Jadran je porinut i svečano kršten 25. lipnja 1931. godine. Porincu je nazočio viceadmiral Nikola Stanković čija je supruga bila kuma broda.¹²⁹⁰ Međutim, više od godinu dana nakon porinuća gradnja još nije bila završena. Naime, gradnju su pratili i određeni problemi financijske naravi vezani za podmirivanje troškova željenih preinaka na brodu. Ipak, Jadranska straža uspjela je podmiriti razliku u troškovima, ali se gradnja broda nepotrebno oduljila.¹²⁹¹ Neposredno pred primopredaju, tijekom probne vožnje 15. lipnja 1933. godine, došlo je do manje nezgode, odnosno sudara s britanskim teretnim brodom. Šteta nije bila velika te je *Jadran* nakon kraćeg popravka u brodogradilištu 27. lipnja 1933. godine isplovio na svoje prvo putovanje pod zapovjedništvom kapetana fregate Nikole Krizomalija.¹²⁹²

¹²⁸⁷ *Jadranska straža*, Split, br. 4, 1930., 85.

¹²⁸⁸ Uz izvještaj o potpisivanju ugovora navedene su glavne dimenzije i karakteristike broda, a također je prikazan i nacrt broda. *Jadranska straža*, Split, br. 11, 1930., 315.

¹²⁸⁹ Posjet *Jadranu* tijekom gradnje Ivo Rubić opisao je u članku objavljenom u *Jadranskoj straži*, a objavljena je i slika brodogradilišta u Hamburgu na kojoj se vidi brod u izgradnji. *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1931., 172-173.

¹²⁹⁰ *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1931., 201.

¹²⁹¹ *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1932., 250.

¹²⁹² *Jadranska straža*, Split, br. 7, 1933., 275. i *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1932., 349.

Putovanje je detaljno opisano u rujanskom broju *Jadranske straže* iz 1933. godine. Tako se između ostalog 4. srpnja 1933. godine, na putu prema domovini *Jadran* zaustavo u blizini mjesta potonuća parobroda *Daksa*. Tom prilikom je posada *Jadrana* odala počast žrtvama ove tragedije. Tijekom putovanja prevaljeno je ukupno 3.114 nautičkih milja, prosječnom brzinom od oko 7,5 čvorova. Više u: *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1932., 349-351.

Jadran je naposljetku 16. srpnja 1933. godine uplovio u Tivat te je tom prilikom predsjednik Jadranske straže Ivo Tartaglia uputio brzojav kralju Aleksandru I. Karađorđeviću. Rukovodstvo Jadranske straže odlučilo je da će svečana predaja broda Kraljevskoj jugoslavenskoj ratnoj mornarici biti održana u Splitu 6. rujna 1933. godine. Spomenuti datum je izabran jer je to bio rođendan prijestolonasljednika Petra koji je bio jedan od pokrovitelja Jadranske straže.¹²⁹³

Svečanost predaje školskog broda *Jadran* ratnoj mornarici održana je u Splitu tijekom obilježavanja tzv. Jadranskog dana 6. rujna 1933. godine. Svečanost je započela u 9 sati dolaskom školskog broda *Jadran* koji je plovio u pratnji brodica i jedrilica lokalnog stanovništva i sportskih društava. U splitskoj luci nalazila se i eskadra brodova ratne mornarice među kojima su bili *Dalmacija*, *Zmaj* i *Dubrovnik*. Grad su nadlijetali hidrozrakoplovi mornaričkog zrakoplovstva iz baze u Divuljama. Nakon dolaska u luku u kojoj se okupilo stanovništvo i pripadnici oružanih snaga na brod su se ukrcali mnogobrojni visoki uzvanici. Nazočili su zapovjednik Kraljevske jugoslavenske ratne mornarice viceadmiral Nikola Stanković, predstavnici jugoslavenske vlade na čelu s ministrom poljoprivrede Ljubom Tomašićem, predstavnici oružanih snaga pod vodstvom kapetana bojnog broda Edgara Vasića, splitski gradonačelnik Kargotić s predstavnicima lokalnih vlasti, splitski biskup Bonefačić te mnoge druge istaknute osobe. U ime Jadranske straže brod je predao njezin predsjednik Ivo Tartaglia. Uslijedili su govori visokih uzvanika te svečana predaja zastave, nakon čega su katolički i pravoslavni svećenik blagoslovili brod i njegovu zastavu.¹²⁹⁴ Službeni dio svečanosti trajao je do 12 sati, a zatim je u popodnevrim satima građanstvo moglo razgledati brod.¹²⁹⁵

Tijekom međuratnog razdoblja školski brod *Jadran* izvršio je brojna školska putovanja (od kojih je sedam bilo dužih) po Jadranskom, Sredozemnom, Crnom, Sjevernom i Baltičkom moru te po Atlantskom oceanu. Na školskim putovanjima bili su ukrcani polaznici Pomorske vojne akademije i Brodarske podoficirske škole, a uobičajena luka polaska bio je Dubrovnik.

¹²⁹³ *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1933., 325.

¹²⁹⁴ Za tu priliku kuma zastave broda bila je jugoslavenska kraljica Marija Karađorđević. *Jadranska straža*, Split, br. 9, 1933., 371.

¹²⁹⁵ Financiranje, gradnja, a zatim i predaja školskog broda *Jadran* ratnoj mornarici za Jadransku stražu bila su neka od najvećih postignuća, stoga je svečanosti predaje *Jadrana* kao i obilježavanju Jadranskog dana bio posvećen velik prostor, odnosno reportaža pod naslovom „Za pomorsku Jugoslaviju“ koja je objavljena u listopadskom broju *Jadranske straže* 1933. godine. Detaljan opis svečanosti u: *Jadranska straža*, Split, br. 10, 1933., 393-409.

Prvo putovanje školskog broda *Jadran* s polaznicima Pomorske vojne akademije iz Dubrovnika započelo je 25. lipnja 1934. godine. Tom prilikom bili su ukrcani polaznici 10. naraštaja Pomorske vojne akademije, a posjećeni su Tunis, Malta i Pirej.¹²⁹⁶ Nakon mjesec dana putovanja, *Jadran* je 25. srpnja 1934. godine uplovio u Tivat gdje su polaznici Pomorske vojne akademije prekrčani na minopolagač *Jastrebo* da bi nastavili školovanje putovanjem po Jadranskom moru. Nakon popune zaliha *Jadran* je prosljedio za Dubrovnik odakle je 5. kolovoza 1934. godine započelo novo školsko putovanje u trajanju od dva mjeseca. Tom prilikom na *Jadranu* su bili ukrcani polaznici koji su završili školovanje na Pomorskoj vojnoj akademiji i nakon toga promaknuti u poručnike korvete.¹²⁹⁷

Tijekom sljedećih godina pa sve do Drugog svjetskog rata *Jadran* je redovito plovio na školskim putovanjima za potrebe školovanja vojnopomorskog kadra Kraljevske jugoslavenske ratne mornarice.¹²⁹⁸ Pri tom jedno od najznačajnijih, a ujedno i najduže školsko putovanje bilo je od 20. travnja do 31. kolovoza 1938. godine. Putovanje je tako trajalo ukupno 134 dana od kojih se 49 dana boravilo u lukama a 85 dana u plovidbi. Tijekom spomenutog putovanja *Jadran* je preplovio Atlantski ocean prevalivši pri tom ukupno 11.262 nautičke milje, od toga 6.624 nautičke milje jedrima, a 4.638 nautičkih milja strojem.¹²⁹⁹ Spomenuto putovanje koje je za tadašnje prilike bilo relativno zahtjevno planirano je više od godinu dana. *Jadran* je tako bio prvi brod ratne mornarice monarhističke Jugoslavije koji je preplovivši Atlantski ocean posjetio Sjedinjene Američke Države. Prije samog putovanja u pomorskom arsenalu u Tivtu na brodu su izvršeni svi potrebni pripremni radovi. Dana 9. travnja 1938. godine *Jadran* je isplovio za Šibenik, da bi 19. travnja uplovio u dubrovačku luku Gruž. U Dubrovniku su se na brod ukrcali polaznici Vojne pomorske akademije, te je

¹²⁹⁶ *Mornarički Glasnik*, Zemun, 1934., 293.

¹²⁹⁷ *Jadran* je 30. lipnja 1934. godine stigao u Tunis gdje je ostao pet dana nakon čega je isplovio za Maltu. Boravak na Malti trajao je od 8. do 11. srpnja 1934. godine, zatim je *Jadran* isplovio za Pirej. Nakon devet dana plovidbe *Jadran* je stigao u Pirej 20. srpnja, a 25. srpnja isplovio je za Tivat. Više u: *Mornarički Glasnik*, Zemun, 1934., 424-426.

Nedugo zatim uslijedilo je novo (drugo po redu) školsko putovanje tijekom kojeg se plovilo rutom Dubrovnik - Gibraltar - Lisabon - Casablanca - Malaga - Palma de Mallorca - Tunis - Pirej - Dubrovnik. Spomenuto putovanje započelo je 5. kolovoza, a završilo 5. listopada 1934. godine. Više u: *Mornarički Glasnik*, Zemun, 1934., 536-539.

¹²⁹⁸ Školsko putovanje 11. naraštaja polaznika Pomorske vojne akademije započelo je 1. lipnja 1936. godine i trajalo je do 31. kolovoza 1936. godine. Tijekom putovanja *Jadran* je posjetio Maltu, Villefranche, Iraklion, Beirut, Marmaris, Istanbul, Constanzu, Varnu, Solun i Pirej. Ukupno je prevaljeno 5.370,2 nautičkih milja od toga 2.337,6 nautičkih milja jedrima i 3032,6 nautičke milje strojem. Više u: *Mornarički Glasnik*, Zemun, 1936., 607-641.

Školsko putovanje 12. naraštaja Pomorske vojne akademije 1937. godine trajalo je od 1. lipnja do 2. rujna. Tijekom putovanja posjećeno je 15 stranih luka na Sredozemnom, Egejskom, Crnom i Crvenom moru, a plovilo se i Sueskim kanalom. Detaljni opis putovanja u: *Mornarički Glasnik*, Zemun, 1937., 595-645.

¹²⁹⁹ *Mornarički glasnik*, Zemun, br. 5, 1938., 681.

školsko putovanje službeno započelo isplovljenjem iz Dubrovnika 20. travnja u 11 sati, a završeno je 31. kolovoza 1938. godine povratkom u Dubrovnik. Nakon uspješnog završetka školskog putovanja *Jadran* je isplovio za Šibenik.¹³⁰⁰

Svoje posljednje međunarodno školsko putovanje školski brod *Jadran* izvršio je uoči Drugog svjetskog rata, točnije 1939. godine u razdoblju od 22. svibnja do 15. rujna. Prema prvobitnom planu putovanje je trebalo započeti 1. svibnja, međutim zbog zategnutih političkih prilika u Europi plan putovanja je izmijenjen, te je putovanje odgođeno za 22. svibnja. Prije početka putovanja brod je od 11. svibnja boravio u Šibeniku gdje su se obavljale pripreme za putovanje i ukrcale potrebne zalihe. Nakon završenih priprema *Jadran* je 21. svibnja doplovio u Dubrovnik, a školsko putovanje je započelo sutradan, 22. svibnja u 9 sati odlaskom iz Dubrovnika za Maltu. Završni dio putovanja protekao je u ratnom ozračju, međutim *Jadran* je bez incidenata 15. rujna 1939. godine uplovio u grušku luku čime je školsko putovanje službeno okončano.¹³⁰¹

Početak Drugog svjetskog rata u Jugoslaviji *Jadran* je dočeka u Boki kotorskoj te su ga nakon kapitulacije Kraljevine Jugoslavije zaplijenili Talijani i pod imenom *Marco Polo* koristili kao školski brod za izobrazbu pomorskih kadrova. Nakon kapitulacije Italije 1943. godine *Jadran* se sve do kraja Drugog svjetskog rata nalazio u Veneciji gdje je služio kao most na jednom od kanala. Brod je uslijed neodržavanja u potpunosti propao, a brodska je

¹³⁰⁰ Nakon isplovljenja iz Dubrovnika *Jadran* je posjetio britanske vojnopomorske baze Maltu, a zatim i Gibraltar. Na plovidbi preko Atlantika *Jadran* je pristao u luci Funchal na otoku Madeiri gdje se u to vrijeme zatekla i jedna eskadra francuske ratne mornarice. Po isplovljenju iz luke Funchal brod je otplovio za Bermudske otoke odnosno luku Hamilton. Nakon boravka u luci Hamilton *Jadran* je krenuo za New York. Tijekom boravka u New Yorku, brod su posjetili jugoslavenski veleposlanik u Washingtonu, te konzul u New Yorku, a u posjet brodu dolazio je velik broj jugoslavenskih iseljenika. Organiziran je i posjet američkoj vojnopomorskoj akademiji u Annapolisu. Zanimljivo je da je tijekom boravka u New Yorku zapovjednik *Jadrana* nekoliko puta bio u posjetu slavnom znanstveniku Nikoli Tesli. Nakon 15 dana boravka u New Yorku *Jadran* je isplovio za Boston gdje je ostao 4 dana. Na povratku prema Europi *Jadran* je posjetio luke Santa Cruz i Ponta Delgada na Azorima. Nakon Azora uslijedio je ponovni posjet Gibraltaru nakon kojega je brod otplovio za Tunis. Nakon boravka u Tunisu uslijedio je povratak u Dubrovnik čime je završeno najduže školsko putovanje nekog školskog broda monarhističke Jugoslavije. Više u: *Mornarički glasnik*, Zemun, br. 5, 1938., 649-681.

¹³⁰¹ Na školskom putovanju bila su 24 polaznika Pomorske vojne akademije. Prva luka koju je *Jadran* posjetio na ovom putovanju bila je Valletta. Nakon isplovljenja iz Vallette brod je krenuo za Lisabon uz kraće zaustavljanje u Gibraltaru da bi se jednom članu posade pružila liječnička pomoć. Nakon Lisabona *Jadran* je posjetio luku Cherbourg, a zatim i tadašnje dvije najveće europske luke Rotterdam i Hamburg. Uslijedila je plovidba Kielskim kanalom i dolazak u Kiel nakon čega je slijedila plovidba Baltičkim morem i dolazak u Gdinju. Nakon boravka u Gdinji *Jadran* je posjetio Stockholm, Kopenhagen, Oslo te Portsmouth za kojeg se ispostavilo da je bio zadnja luka prije povratka u Dubrovnik. Naime, *Jadran* je 19. kolovoza isplovio za Alžir, međutim zbog izbijanja Drugog svjetskog rata posjet Alžiru više nije bio moguć jer je Francuska bila jedna od zaraćenih strana. Tako je brod nastavio plovidbu za Dubrovnik gdje je stigao 15. rujna. Više u: *Mornarički glasnik*, Zemun, br. 5, 1939., 528-546. i *Mornarički glasnik*, Zemun, br. 6, 1939., 665-683.

oprema pokradena. Nakon rata *Jadran* je vraćen tadašnjoj FNRJ te je 1949. godine ponovo stavljen u funkciju kao školski brod ratne mornarice.¹³⁰²

¹³⁰² K. PRIBILOVIĆ, 50 godina školskog broda „Jadran“, 163.

Nakon raspada SFRJ *Jadran* ostaje u sastavu ratne mornarice Savezne Republike Jugoslavije, zatim Srbije i Crne Gore, te naposljetku ratne mornarice Crne Gore. Više o školskom brodu *Jadran* nakon Drugog svjetskog rata u: Đ. BAŠIĆ, Školski brodovi na istočnojadranskoj obali (Hrvatski školski brodovi „Margita“, „Vila Velebita“ i „Jadran“), 229-258.

8. Zaključak

Gospodarski (a time i društveni, politički te kulturni) razvoj Dubrovnika tijekom povijesti bio je povezan s razvojem dubrovačkog pomorstva. S obzirom na geografski položaj Dubrovnika te moguće djelatnosti kojima se stanovništvo na njegovom području moglo baviti, pomorske aktivnosti bile su jedino rješenje kojim se mogao postići značajniji razvoj i napredak. Pomorstvo je postalo temelj dubrovačkog gospodarstva i svako je opadanje pomorskih aktivnosti tijekom povijesti imalo negativan učinak na sve aspekte života Dubrovnika i njegovih stanovnika.

Budući da je od samog osnivanja Dubrovnik vezan za pomorstvo, tako su i stanovnici Dubrovnika generacijama razvijali pomorsku tradiciju i pomorski duh koji je opstao sve do današnjih dana. Pomorstvo je ne samo postalo dijelom kulturno-povijesne baštine Dubrovnika već je bilo važno i za izgradnju i napredak društva u cjelini. Naime, pomorstvo nije bilo privilegij samo pojedinih staleža, već su u pomorskim aktivnostima sudjelovali svi slojevi društva. Najpoznatiji je primjer Miha Pracata, pučanina koji je svojim radom u pomorstvu stekao ne samo materijalno bogatstvo, već i veliki ugled. O tome svjedoči i činjenica da je Miho Pracat postao jedina osoba kojoj je u razdoblju Dubrovačke Republike podignut spomenik.

Tijekom povijesti u dubrovačkom su pomorstvu postojala tzv. zlatna razdoblja, ali isto tako i tzv. crna, odnosno lošija razdoblja. Jedno od takvih „crnih“ razdoblja u suvremenoj povijesti svakako je razdoblje Napoleonskih ratova i pada Dubrovačke Republike. Nakon toga je za vrijeme austrijske uprave uslijedio kratkotrajan procvat pomorstva temeljen na trgovačkoj floti sastavljenoj od jedrenjaka. Međutim, spomenuti oporavak pomorstva ubrzo se našao na velikim iskušenjima tijekom globalne tranzicije pomorstva s jedrenjaka na parobrode.

Ipak, dubrovačko pomorstvo uspjelo se prilagoditi novim izazovima te je 1880. godine nabavljen prvi dubrovački parobrod pod imenom *Dubrovnik*. Osim što je označio početak suvremenog dubrovačkog pomorstva taj događaj predstavljao je i početak djelovanja *Dubrovačke parobrodске plovidbe* koja je tijekom međuratnog razdoblja bila jedan od temelja pomorskog Dubrovnika. Od dolaska prvog dubrovačkog parobroda u gradsku luku, dubrovačko pomorstvo bilo je u neprestanom usponu. Uz pomorstvo je tako napredovalo i cjelokupno dubrovačko gospodarstvo, a posebno nakon 1901. godine kada je Dubrovnik

uskotračnom željeznicom povezan sa zaleđem, odnosno ostalim dijelovima države. Tako je unatoč nedaćama Prvog svjetskog rata Dubrovnik imao značajnu ulogu u pomorskom životu novonastale države Kraljevstva SHS (kasnije Kraljevine SHS odnosno Kraljevine Jugoslavije). Dubrovnik se tijekom međuratnog razdoblja profilirao ne samo u važnu pomorsku luku i sjedište pomorskih poduzeća, već i u luku upisa većeg dijela trgovačke flote tadašnje države kao i u središte civilnog i vojnog pomorskog obrazovanja.

Iako je u smislu pomorskog poslovanja međuratno razdoblje bilo u znaku globalne krize, važnija dubrovačka pomorska poduzeća slijedeći suvremene trendove diverzificiraju svoje poslovanje. Tako je pomoću investicija i uzajamnog vlasništva ostvarena značajnija sprega pomorskih poduzeća s ostalim gospodarskim subjektima. Pri tome se uvijek vodilo računa da u poslovanje bude uključena i najmanje jedna poslovna banka. To je uz racionalizaciju poslovanja bio i jedan od razloga opstanka dubrovačkog brodarstva tijekom Velike gospodarske krize (1929.-1933.). Međutim, razdoblje Drugog svjetskog rata, a posebno nakon Travanjskog rata 1941. godine označava definitivni kraj razvoja dubrovačkog pomorstva u prvoj polovici dvadesetog stoljeća.

Kao što je već spominjano, nakon Prvog svjetskog rata Dubrovnik ulazi u sastav Kraljevstva SHS čime je dubrovačko pomorstvo bilo prisiljeno razvijati se u okvirima države koja nikada nije imala jasno definiranu pomorsku politiku. Nezainteresiranost za pomorska pitanja, a time i nepostojanje pomorske politike, rezultat je povijesnog naslijeđa Srbije koja kao kontinentalna država nikada nije imala pomorsku tradiciju. Budući da je Srbija s Beogradom kao tzv. centrom moći tvorila jezgru nove države, pomorstvo je bilo općenito zanemareno, što je imalo izravan utjecaj i na sredstva koja su iz državnog proračuna izdvajana za pomorstvo. U monarhističkoj Jugoslaviji nikad nije postojalo Ministarstvo pomorstva, stoga su pomorska pitanja bila u nadležnosti Ministarstva saobraćaja (prometa) te Ministarstva trgovine i industrije, što je također imalo negativan učinak na razvoj pomorstva.

Iako monarhistička Jugoslavija nije nikada imala jasno definiranu i sustavno provedenu pomorsku politiku, ipak su tijekom međuratnog razdoblja provedene neke pojedinačne akcije i mjere za unaprjeđenje pomorstva. Takve mjere su uglavnom provedene stihijski i nesustavno te nisu imale željenog učinka iako su neke od njih bile relativno uspješne i pomorskim su poduzećima znatno olakšale poslovanje. Najuspješnije od tih mjera bile su one kojima su pomorska poduzeća bila oslobođena od svih vrsta poreza i davanja povezanih s poslovanjem te program isplate subvencija pomorskim poduzećima koja su

obavljala linijsku plovidbu. Subvencioniranim poduzećima pripadala su i dubrovačka pomorska poduzeća *Jugoslavenski Lloyd* i *Dubrovačka parobrodsko plovidba*.

Uza sve navedeno, stanje u pomorstvu dodatno su otežavale i ekspanzionističke težnje Italije koja je koristeći geopolitičku situaciju nakon Prvog svjetskog rata i status pobjednika ostvarila pomorsku dominaciju na Jadranu kojoj monarhistička Jugoslavija nije mogla parirati. Sukladno tome, talijanska pomorska poduzeća su (uz pomoć izdašnih državnih subvencija) bila prejaka konkurencija pomorskim poduzećima monarhističke Jugoslavije. Ujedno su talijanske luke bile veće i tehnički opremljenije od luka na istočnoj obali Jadrana, uključujući i dubrovačku luku Gruž.

Štoviše, tijekom Velike gospodarske krize najstariji brodovi jugoslavenskih pomorskih poduzeća prodavani su talijanskim brodovlasnicima. Budući da je talijanska vlada subvencionirala rashod starih brodova, talijanski brodovlasnici bi tako kupljene brodove nakon (vrlo) kratkog razdoblja eksploatacije izrezali u staro željezo da bi dobili subvenciju. Na taj su način talijanski brodovlasnici zarađivali, a jugoslavenska trgovačka mornarica ostajala je bez dijela svoje flote, što je također doprinosilo talijanskoj dominaciji u pomorskom prijevozu jer se na taj način ujedno eliminirala neželjena konkurencija.

Unatoč svemu tijekom međuratnog razdoblja ostvaren je značajan napredak ne samo dubrovačkog već i pomorstva cijele tadašnje države. Spomenuti napredak bio je vidljiv kroz porast bruto tonaže trgovačke mornarice monarhističke Jugoslavije koja je svoj razvoj tijekom međuratnog razdoblja započela nakon sporazuma Trumbić-Bertolini. Tako je do početka Drugog svjetskog rata bruto tonaža trgovačke mornarice Kraljevine Jugoslavije gotovo utrostručena u odnosu na bruto tonažu koja je prema spomenutom sporazumu pripala tadašnjoj Kraljevini SHS. Međutim, napredak pomorstva ostvaren povećanjem trgovačke mornarice nije bio rezultat uspješne pomorske politike države već isključivo privatnih poduzetnika u vlasničkoj strukturi pomorskih poduzeća.

Među dubrovačkim poduzetnicima koji su uspješno rukovodili poslovanjem pomorskih poduzeća posebno su se istaknuli Božo Banac, kao dugogodišnji generalni direktor *Jugoslavenskog Lloyd*a, te Federiko Glavić, kao predsjednik uprave *Dubrovačke parobrodsko plovidbe*. Zahvaljujući njihovom neumornom radu, zalaganju i mudrim poslovnim odlukama dubrovačko pomorstvo je unatoč nepovoljnim okolnostima tijekom međuratnog razdoblja znatno napredovalo. Pri tome su značajnu ulogu imale i političke veze koje su istaknuti pojedinci iz dubrovačkih pomorskih poduzeća imali s vladajućim režimom. S druge strane,

dva najistaknutija djelatnika dubrovačkog pomorstva su poslovanjem svojih poduzeća iskazivala i osobnu netrpeljivost što je dovelo do oštre međusobne konkurencije. Rezultat toga je činjenica da sjedište *Jugoslavenskog Lloyd*a nije bio Dubrovnik, već Split, iako je Dubrovnik bio luka upisa većine brodova *Jugoslavenskog Lloyd*a.

Potrebno je istaknuti da razvoj pomorstva kao rezultat isključivo privatne inicijative bez potpore, a time i utjecaja države, dugoročno ne može dati dobre rezultate. Naime, investicije privatnog sektora isključivo su motivirane profitom i posluju u skladu s tržišnim prilikama, dok je državi cilj dugoročna strategija razvoja (u ovom slučaju pomorstva), koja ponekad i nije ekonomski opravdana. Međutim, relativno kratko razdoblje između dva svjetska rata te propast Kraljevine Jugoslavije nisu pružili mogućnost za razradu dugoročnog razvoja poslovanja, odnosno strategije razvoja pomorstva.

Nezainteresiranost i nerazumijevanje vladajućih struktura za pomorstvo imalo je utjecaj i na razvoj lučkih djelatnosti i lučke infrastrukture. Kao što je poznato, lučke djelatnosti Dubrovnika tijekom međuratnog razdoblja bile su usmjerene isključivo na luku Gruž jer je gradska luka smještena u staroj gradskoj jezgri do početka međuratnog razdoblja posve izgubila na važnosti. Potpunu marginalizaciju gradske luke označilo je i ukidanje Lučke kapetanije 1. reda Dubrovnik I, smještene u gradskoj luci i promoviranje Lučke kapetanije 2. reda Dubrovnik II smještene u Gružu u Lučku Kapetaniju 1. reda Dubrovnik krajem 1938. godine.

Razvoj pomorske uprave i objekata sigurnosti plovidbe bio je u skladu s (nepostojećom) pomorskom politikom monarhističke Jugoslavije pa je većina objekata sigurnosti plovidbe naslijeđena iz razdoblja Austro-Ugarske Monarhije te su sva ulaganja bila uglavnom usmjerena na održavanje postojeće infrastrukture.

Izdvajanja iz proračuna za razvoj lučke infrastrukture u monarhističkoj su Jugoslaviji također bila na vrlo niskoj razini, ali je čak i od tih neznatnih sredstava u Dubrovnik ulagano razmjerno manje nego što je trebalo uzimajući u obzir važnost Dubrovika za tadašnje pomorstvo. Naime, iako je gruška luka po ostvarenom teretnom i putničkom prometu bila među prve četiri luke u monarhističkoj Jugoslaviji, sredstva koja su ulagana u razvoj lučke infrastrukture uvijek su bila znatno manja od sredstava ulaganih u luke Sušak, Split i Šibenik. Nedostatna sredstva koja su ulagana u razvoj dubrovačke luke Gruž dijelom su i posljedica izdvajanja znatnih proračunskih sredstava za izgradnju luke Aleksandrovo (današnje Ploče),

za koju je bilo predviđeno da će postati glavnom uvozno-izvoznom lukom za područje Bosne i Hercegovine.

Na razvoj lučkih djelatnosti u Dubrovniku bitno je utjecala činjenica da je Gruž pored Trsta i Rijeke bio jedina luka Austro-Ugarske Monarhije koja je imala željezničku vezu sa zaleđem odnosno ostalim dijelovima zemlje. Zahvaljujući povezanosti sa zaleđem gruška luka postala je glavna izvozna luka za drvo i drvne proizvode iz Bosne i Hercegovine, a tu je ulogu zadržala i u sastavu monarhističke Jugoslavije.

Željeznička veza sa zaleđem bila je važna komponenta razvoja gruške luke i tijekom međuratnog razdoblja iako je veličina teritorija koji je gravitirao luci znatno smanjena, a i težište je pomaknuto prema istoku (Srbiji). Tijekom međuratnog razdoblja Split i Šibenik priključeni su na državnu željezničku mrežu, stoga je Dubrovnik izgubio svoju komparativnu prednost pred spomenutim lučkim gradovima. Iako nisu ispunjeni planovi bolje željezničke povezanosti Dubrovnika sa zaleđem, postojeća uskotračna željeznica je unatoč svom malom kapacitetu zadovoljavala sve potrebe gruške luke u smislu prijevoza tereta te nije predstavljala ograničavajući čimbenik u razvoju luke.

Tijekom međuratnog razdoblja u Dubrovniku dolazi i do razvoja kruzing turizma u suvremenom obliku u kakvom postoji i danas. Razvoj je ostvaren zahvaljujući sve većem broju dolazaka stranih brodova na kružnim putovanjima. Uz strane brodove na kružnim putovanjima razvoju kruzing turizma u Dubrovniku doprinijeli su i brodovi dubrovačkih pomorskih poduzeća, prije svega *Kraljica Marija* i *Princcesa Olga*, a zatim i *Kralj Aleksandar I.*, *Kumanovo* i *Dedinje*. To je ujedno bio i prvi slučaj u povijesti da dubrovački brodovi sudjeluju u razvoju kruzing turizma Dubrovnika.

Tijekom cijelog međuratnog razdoblja u strukturi trgovačke mornarice monarhističke Jugoslavije dominirala su dubrovačka pomorska poduzeća. Tako su 1925./1926. godine tri najveća dubrovačka pomorska poduzeća: *Dubrovačka parobrodaska plovidba*, *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* i *Slobodna plovidba Ivo Račić* raspolagala s nešto više od polovice ukupne bruto tonaže trgovačke mornarice Kraljevine SHS. Kasnijom fuzijom *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe* i *Slobodne plovidbe Ivo Račić* u *Jugoslavenski Lloyd* stvoreno je najsnažnije pomorsko poduzeće Kraljevine Jugoslavije. Zahvaljujući *Jugoslavenskom Lloyd*, godine 1937./1938. ukupna bruto tonaža brodova dubrovačkih pomorskih poduzeća iznosila je gotovo polovicu ukupne bruto tonaže trgovačke mornarice Kraljevine Jugoslavije. Ujedno

je na dubrovačkim brodovima bilo zaposleno više od jedne trećine ukupnog broja zaposlenih pomoraca Kraljevine Jugoslavije.

Unatoč krizi u pomorstvu koja je trajala gotovo cijelo međuratno razdoblje, dubrovačka pomorska poduzeća su sredinom 1920-ih nabavila velik broj brodova, što je značajno utjecalo i na ukupni rast trgovačke mornarice tadašnje države. Manja pomorska poduzeća nabavljala su uglavnom stare brodove, dok su *Dubrovačka parobrodsko plovidba* i *Jugoslavenski Lloyd* prije, ali i na samom početku krize nabavili i nekoliko novogradnji. Međutim, tijekom Velike gospodarske krize dolazi do stagnacije u smislu povećanja flote pa su stari i nerentabilni brodovi su prodani. Tijekom krize čak ni veća pomorska poduzeća (*Jugoslavenski Lloyd* i *Dubrovačka parobrodsko plovidba*) unatoč državnoj potpori odnosno subvencijama nisu imala uspjeha u obnovi i pomlađivanju flote, iako je svjetsko tržište brodova tada pružalo mogućnost kupnje novih brodova po vrlo povoljnim cijenama.

Dubrovačka pomorska poduzeća imala su velik utjecaj na tadašnje dubrovačko gospodarstvo jer je broj zaposlenih u dubrovačkim pomorskim poduzećima višestruko nadmašivao broj zaposlenih u poduzećima iz ostalih gospodarskih grana na dubrovačkom području. Ujedno su glavnice, odnosno kapital u pomorskim poduzećima, višestruko nadmašivale kapital ostalih poduzeća, pa čak i poslovnih banaka. Pomorska poduzeća su zahvaljujući kapitalu stečenom pomorskim djelatnostima bila direktni i indirektni investitori u razne poslovne subjekte, ne samo na dubrovačkom području već i u ostalim dijelovima tadašnje države (pilane u BiH, zagrebački *POHIT*, hotel *Dubrovnik* u Zagrebu itd.).

Iako je dubrovačko brodarstvo u načelu bilo ulagač u ostale gospodarske grane, bilo je i obrnutih slučajeva. Takav, uvjetno rečeno suprotan, tijekom investicija vidljiv je iz primjera *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva* koje je svoj kapital stečen u trgovini investiralo u pomorstvo u obliku svog parobrodskog odjela koji je poslovao kao pomorsko poduzeće.

Vlasničku strukturu dubrovačkih pomorskih poduzeća karakterizirao je i velik broj malih dioničara koji su kupnjom dionica potpomagali financiranje odnosno razvoj pomorskih poduzeća, a dividendama bi ostvarivali dodatni prihod. Spomenuto je predstavljalo ostatak povijesnog naslijeđa kada je još u razdoblju plovidbe na jedra stanovništvo Dubrovnika i dubrovačkog kraja svoj imetak ulagalo u pomorstvo prema karatnim sustavima ulaganja. Međutim, kontrolni paket dionica (a time i mogućnost upravljanja poduzećem) u dva najveća dubrovačka pomorska poduzeća uvijek je bio u vlasništvu njihovih čelnih ljudi: Federika Glavića u *Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi* i Boža Banca u *Jugoslavenskom Lloyd*.

Osim što je bio jedno od središta pomorskog poslovanja, Dubrovnik se tijekom međuratnog razdoblja može smatrati i središtem pomorskog obrazovanja. Naime, u Dubrovniku je djelovala jedna od ukupno tri pomorske škole u državi u kojoj su se obrazovali pomorski kadrovi za potrebe trgovačke mornarice, odnosno pomorskih poduzeća. Obrazovanje u dubrovačkoj pomorskoj školi bilo je kvalitetno jer je dubrovačka pomorska škola osim duge tradicije posjedovala i stručan nastavni kadar.

Dubrovačku pomorsku školu tijekom međuratnog razdoblja završila je jedna trećina ukupnog broja školovanih pomoraca u svim pomorskim školama monarhističke Jugoslavije. Broj pomoraca školovanih u dubrovačkoj pomorskoj školi bio je dovoljan za potrebe dubrovačkih pomorskih poduzeća. Ipak, tijekom Velike gospodarske krize, kada je velik broj brodova bio u raspremi te uslijed nešto većeg broja učenika u školi, došlo je do određene hiperprodukcije pomorskih kadrova. Izmjenom nastavnog plana, uvođenjem predmeta trgovačke struke prema novom *Zakonu o pomorsko trgovačkim akademijama*, učenicima je omogućeno lakše zapošljavanje izvan pomorske struke. Prestankom krize i konjunktururom u pomorstvu ponovo je povećana potreba za pomorcima te se stanje normaliziralo.

Dubrovnik je ujedno bio i jedno od središta vojnopomorskog obrazovanja tadašnje države jer je tijekom međuratnog razdoblja u Dubrovniku djelovala Pomorska vojna akademija koja je bila najviša vojnopomorska obrazovna ustanova monarhističke Jugoslavije. Na Pomorskoj vojnoj akademiji školovali su se časnici za potrebe Kraljevske jugoslavenske ratne mornarice. Međutim, kao što je u monarhističkoj Jugoslaviji na razini države bio zanemarivan razvoj pomorstva, tako je i unutar oružanih snaga bio zanemarivan razvoj ratne mornarice. Stoga Pomorska vojna akademija unatoč mogućnostima školovanja većeg broja časnika, nikad nije ostvarila svoj puni potencijal. To je imalo negativan efekt i na razvoj odnosno jačanje ratne mornarice koje je dugoročno bilo ograničeno raspoloživim brojem časnika.

Glavna svrha Pomorske vojne akademije bila je školovanje dovoljnog broja časnika koji bi s vremenom u potpunosti zamijenili sve časnike bivše austrougarske ratne mornarice koji su se još nalazili u službi u ratnoj mornarici monarhističke Jugoslavije. Tu svrhu Pomorska vojna akademija ipak nije ispunila jer je početkom Drugog svjetskog rata na području Jugoslavije prestala s radom.

Dubrovačko pomorstvo tijekom međuratnog razdoblja bilo je duboko politizirano još od samih početaka školovanja pomoraca. Naime, djelatnici dubrovačke pomorske škole bili su

državni službenici koji su u zamjenu za državni posao i redovnu plaću bili dužni slijediti politiku vladajućeg režima. Simbolične nagrade za odanost režimu u obliku odlikovanja bile su pokazatelj „zaslužnosti“ pojedinih djelatnika škole. Slijedeći politiku vladajuće velikosrpske elite nastavno je osoblje između ostalog dosljedno provodilo (školskim programom nametnuto) pisanje ćirilicom, kao i obilježavanje te pohađanje prigodnih svečanosti na dane koji su bili bliski vladajućim krugovima, primjerice Dan Prvog srpskog ustanka, Dan Kumanovske bitke, Dan „oslobođenja“ Dubrovnika (13. studeni 1918.), Dan svetog Save i sl.

Politizacija pomorstva bila je vidljiva i u subvencioniranju „podobnih“ pomorskih poduzeća. Simbolično dodjeljivanje odlikovanja i ovdje je bilo prisutno u obliku dodjeljivanja odlikovanja čelnicima pomorskih poduzeća bliskih režimu.

Dva najveća dubrovačka pomorska poduzeća, *Dubrovačka parobrodaska plovidba* i *Jugoslavenski Lloyd*, tijekom međuratnog razdoblja održavala su bliske veze s vladajućim krugovima što im je osiguravalo znatne subvencije pomoću kojih su mogli lakše prebroditi krizna razdoblja u poslovanju. Pri tome ne treba zaboraviti činjenicu da je jedan od čelnih ljudi *Dubrovačke parobrodaska plovidbe*, Stefi Račić, bio zet Nikole Pašića, a *Melko Čingrija* bio je istaknuti pripadnik Radikalne stranke, kasnije i viceguverner te v.d. guverner Narodne banke Kraljevine Jugoslavije.

Da bi pokazala odanost režimu, pomorska poduzeća svojim su brodovima davala imena koja nisu bila povezana ni s pomorstvom a niti s Dubrovnikom i njegovim kulturnim naslijeđem. Tako su brodovi dubrovačkih pomorskih poduzeća, osim tradicionalnih dubrovačkih imena poput *Sveti Vlaho*, *Gundulić*, *Pracat*, nosili ne samo imena pripadnika vladajuće elite: *Kralj Aleksandar I.*, *Kraljica Marija*, *Princ Andrej*, *Nikola Pašić*, *Vojvoda Putnik* nego i imena poput *Kumanovo*, *Carica Milica*, *Dušan Silni*, *Nemanja*, *Vidovdan* itd. Odanost spomenutih pomorskih poduzeća dodatno je iskazivana prilikom krštenja i blagoslova novih brodova koje je uz katoličkog svećenika obavljao i pravoslavni svećenik.

Spomenuto je bio slučaj samo kod dva najveća dubrovačka pomorska poduzeća, dok kod ostalih to nije bilo tako. Brodovi manjih dubrovački pomorskih poduzeća imali su „prikladnija“ imena: *Duba*, *Koločep*, *Prvi Dalmatinski* i sl., pri čemu je izuzetak bilo pomorsko poduzeće *Jugolevant* s brodom *Vido*. Obrede njihovih krštenja i blagoslova obavljao je samo katolički svećenik. Međutim, takva pomorska poduzeća nisu imala privilegiju subvencija što se u konačnici odrazilo i na njihovo poslovanje.

Izvori i literatura

Arhivski izvori:

1. Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 174, *Pomorska škola Dubrovnik*.
2. Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 196, *Trgovačko-obrtnička i zanatska komora za grad i kotar Dubrovnik*.
3. Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 257, *Obitelj Čingrija*.
4. Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 314, *Kotarski odbor Narodnog vijeća Slovenaca Hrvata i Srba Dubrovnik*.
5. Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 324, *Okružni sud u Dubrovniku*.
6. Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 392, *Prvo dalmatinsko industrijsko društvo d.d. Dubrovnik*.
7. Hrvatska – Državni arhiv u Dubrovniku, Dubrovnik, fond 821, *Javni bilježnik Melko Stanković*.
8. Hrvatska – Hrvatski državni arhiv, Zagreb, fond 163, *Banovina Hrvatska, Odjel za obrt industriju i trgovinu*.
9. Hrvatska – Hrvatski državni arhiv, Zagreb, fond 611, *Povlašteno hrvatsko industrijsko trgovačko dioničko društvo*.
10. Srbija – Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 37, *Stojadinović Milan*.
11. Srbija – Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 65, *Ministarstvo trgovine i industrije Kraljevine Jugoslavije*.
12. Srbija – Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 76, *Centrala industrijskih korporacija u Kraljevini Jugoslaviji*.
13. Srbija – Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 81, *Stošović Dobrivoje*.
14. Srbija – Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 148, *Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije*.

Različite tiskovine:

1. *Dubrovačka plovidba a.d. – Dubrovnik, Izvještaj i zaključni računi za poslovnu godinu 1940*, Dubrovnik, 1941.
2. *Dubrovačka plovidba postanak i razvitak*, Dubrovnik, Štamparija Jadran, 1940.
3. *Dubrovačka trgovačka banka, Dubrovnik (Banca commerciale Ragusea, Ragusa). XIII poslovna godina. Zaključni računi za godinu 1914*, Dubrovnik, 1915.
4. *Dubrovački turizam: Izvještaji Saveza za unapređenje turizma svezak prvi 1934-1935*, Savez za unapređenje turizma, Dubrovnik, 1935.
5. *Godišnji izvještaj Državne pomorsko-trgovačke akademije u Bakru, Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku i Državne pomorsko-trgovačke akademije u Kotoru za školsku godinu 1933-34*. Tiskara V. Smetana, Senj.
6. *Izvještaj Državne pomorsko trgovačke akademije u Dubrovniku za školsku godinu 1934-35*, Štamparija Jadran, Dubrovnik, 1935.
7. *Izvještaj o turizmu 1936-1937, Dubrovački turizam, svezak treći*, Turistički savez u Dubrovniku, Dubrovnik, 1937.
8. *Izvještaji Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku Br. 5. Stanje i potrebe privrede u području Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku*, Trgovačko-obrtnička komora u Dubrovniku, Dubrovnik, 1930.
9. *Jane's fighting ships 1938*, Sampson Low, Marston & Co, London, 1938.
10. *Jugoslavensko-amerikanska plovidba a.d. u Splitu, Izvještaj i zaključni računi za IV poslovnu godinu 1927*, Split, 1928.
11. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1876, to the 30th June, 1877*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1876.
12. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping From 1st July, 1880, to the 30th June, 1881*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1880.
13. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1892, to the 30th June, 1893, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1892.
14. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1893, to the 30th June, 1894, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1893.
15. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1896, to the 30th June, 1897, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1896.

16. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1902, to the 30th June, 1903, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1902.
17. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1903, to the 30th June, 1904, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1903.
18. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1905, to the 30th June, 1906, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1905.
19. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1907, to the 30th June, 1908, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1907.
20. *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, From 1st July, 1908, to the 30th June, 1909, Volume I.-Steamers*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1908.
21. *Lloyd's Register of Shipping, From 1st July, 1918, to the 30th June, 1919, Steamers, Sailing Vessels and Owners*, Lloyd's Register of Shipping, London, 1918.
22. *Pomorska banka dioničko društvo u Gružu, Poslovni izvještaj i zaključni računi za poslovnu godinu od 1. januara 1920. do 31. decembra 1920*, Dubrovnik, 1921.
23. *Pomorska statistika Kraljevine Srba Hrvata i Slovenaca za 1927. god.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1928.
24. *Pomorska statistika Kraljevine Srba Hrvata i Slovenaca za godinu 1928.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1929.
25. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1929.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1930.
26. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1930.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1931.
27. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1931.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1932.
28. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1932.*, Trgovinsko-industrijska i zanatska komora u Splitu, Split, 1933.
29. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1933.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1934.
30. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1934.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1935.
31. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1935.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1936.

32. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1936.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1937.
33. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1937.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1938.
34. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1938.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1939.
35. *Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1939.*, Trgovinsko-industrijska komora u Splitu, Split, 1940.
36. *Pomorski godišnjak za 1930. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split.
37. *Pomorski godišnjak za 1931. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split.
38. *Pomorski godišnjak za 1932. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split.
39. *Pomorski godišnjak za 1933. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split.
40. *Pomorski godišnjak za 1934. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split.
41. *Pomorski godišnjak za 1935. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd.
42. *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd.
43. *Pomorski godišnjak za 1937-1938 godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd.
44. *Pomorski godišnjak za 1939-1940 godinu*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Beograd.
45. *Pomorski godišnjak za godine 1941-1951*, Ministarstvo pomorstva FNRJ, Beograd, 1952.
46. *Popis jedinica kraljevske mornarice, trgovačkih brodova i jahta sa njihovim signalnim i radio-telegrafsko-zovnim znakom*, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, Split, 1926.
47. *Pravilnik Dubrovačke parobrodске plovидbe, akcionarnog društva*, Srpska dubrovačka štamparija, Dubrovnik, 1909., 16.

48. *Reports of the Tax Court of the United States (July 1, 1951, to March 31, 1952) Volume 17*, United States Government Printing Office, Washington, 1952.
49. *Statistički pregled pomorskog saobraćaja i prometa (uvoza i izvoza) robe preko mora u lukama i pristaništima Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca u god. 1925.*, Trgovačka i obrtnička komora u Splitu, Split, 1926.
50. *XXIII. godišnji izvještaj Dubrovačke trgovačke banke za god. 1924.* Dubrovnik: Dubrovačka trgovačka banka, 1925.
51. *XXVIII. Poslovni izvještaj za godinu 1929.* Dubrovnik: Dubrovačka trgovačka banka, 1930.
52. *XXIX. Poslovni izvještaj za godinu 1930.* Dubrovnik: Dubrovačka trgovačka banka, 1931.

Literatura

1. *125. obljetnica pomorskog školstva u Dubrovniku MDCCCLII.-MCMLXXVII.*, Pomorska škola Dubrovnik, Dubrovnik, 1977.
2. *Atlantska Plovidba, Dubrovnik 1955.-2005.*, Atlantska plovidba d.d., Dubrovnik, 2005.
3. AZARYAHU, Maoz, The Formation of the „Hebrew Sea“ in Pre-state Israel, *Journal of Modern Jewish Studies*, 3, 2008., 251-267.
4. BAKIJA, Stijepo, Industrijsko-obrtnička i ugostiteljsko uslužna djelatnost u Gružu između dva rata, *Dubrovački horizonti*, 27, Zagreb, 1987., 121-140.
5. BAŠIĆ, Đivo, Dubrovačka nautika – Pomorska škola u Dubrovniku, *Pomorski zbornik*, 49-50, Rijeka, 2015., 333-377.
6. BAŠIĆ, Đivo, Lloydovi slikopisi, Kružna putovanja putničkih parobroda Jugoslavenskog Lloyd 1930-ih godina, *Pomorski zbornik*, 47-48, Rijeka, 2013., 269-302.
7. BAŠIĆ, Đivo, *Pomorska društva dubrovačkog kraja (od sredine 19. stoljeća do II svjetskog rata)*, Dubrovački muzeji, Dubrovnik, 2008.
8. BAŠIĆ, Đivo, Pomorstvo Dubrovnika od XII. do početka XX. stoljeća, *Pomorski zbornik*, 44, Rijeka, 2006., 139-177.
9. BAŠIĆ, Đivo, Školski brodovi na istočnojadranskoj obali (Hrvatski školski brodovi „Margita“, „Vila Velebita“ i „Jadran“), *Pomorski zbornik*, 45, Rijeka, 2008., 229-258.

10. BAŠIĆ, Đivo, U susret 70. obljetnici brodoloma parobroda „Daksa“, *Naše more*, 5-6, Dubrovnik, 1999., 224-232.
11. BEGOVIĆ, Branislav, *Šumska privreda Bosne i Hercegovine za vrijeme monarhističke Jugoslavije (1918-1941), s posebnim osvrtom na eksploataciju šuma i industrijsku obradu drveta*, Institut za istoriju u Sarajevu, Sarajevo, 1985.
12. BENIĆ PENAVALA, Marija, Bankarsko poslovanje u dubrovačkom i bokokotorskom kotaru između dva svjetska rata, *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 51, Zagreb, Dubrovnik, 2013., 613-629.
13. BENIĆ PENAVALA, Marija, Pomorske djelatnosti na dubrovačkom području između dva svjetska rata, *Naše more*, 5-6, Dubrovnik, 2005., 235-247.
14. BENIĆ PENAVALA, Marija, DUJMIĆ, Daniel, Eco-historical heritage of Dubrovnik in the function of sustainable development, u: *6th International scientific symposium Economy of Eastern Croatia - Vision and Growth / 6. međunarodni znanstveni simpozij Gospodarstvo istočne hrvatske - vizija i razvoj*, ur Anka Mašek Tonković, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Ekonomski fakultet u Osijeku, Osijek, 2017., 35-44.
15. BENIĆ PENAVALA, Marija, DUJMIĆ, Daniel, Prinos Milorada Medinija u području turizma, *Zbornik o Miloradu Mediniju: Zbornik radova sa znanstvenog skupa Zagreb - Dubrovnik, 9. - 11. studenoga 2017.*, ur. Tihomil Maštrović, Hrvatski studiji Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2018, 419-432.
16. BENIĆ PENAVALA, Marija, MIROŠEVIĆ, Franko, *Političke i gospodarske prilike u Dubrovniku i okolici tridesetih godina dvadesetoga stoljeća*, Ogranak Matice hrvatske u Dubrovniku, Dubrovnik, 2019.
17. BENKOVIĆ, Rudi, Sjećanja na našu prvu pomorsku žrtvu tijekom Drugog svjetskog rata, *Naše more*, 1, Dubrovnik, 1956., 24-25.
18. BIČANIĆ, Rudolf, *Ekonomska podloga hrvatskog pitanja*, Vladko Maček, Zagreb, 1938.
19. BIČANIĆ, Rudolf, Ekonomske promjene u Hrvatskoj izazvane stvaranjem Jugoslavije, u: *Prilozi za ekonomsku povijest Hrvatske*, ur. Ivo Vinski, Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske, Zagreb, 1967.

20. BOTRIĆ, Anton, Pomorsko školstvo i sticanje pomorskih zvanja u Jugoslaviji, u: *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962*, ur. Grga Novak i Vjekoslav Maštrović, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Institut za historijske i ekonomske nauke Zadar, Zagreb, Zadar, 1962., 1257-1288.
21. BOTRIĆ, Anton, Razvoj i stanje službe označavanja pomorskih plovni putova u Jugoslaviji, Svjetioničarstvo na jugoslavenskoj obali Jadrana od početka XIX stoljeća do danas, *Pomorski zbornik*, 2, Zadar, 1964, 517-544.
22. BUDMAN, Mato, Grand hotel „Imperial“ - početak sustavnog razvijanja turizma u Dubrovniku, *Pomorski zbornik*, 16, Rijeka, 1978., 515-525.
23. COHEN HATTAB, Kobi, *Zionism's Maritime Revolution: The Yishuv's Hold on the Land of Israel's Sea and Shores 1917-1948*. Walter de Gruyter GmbH & Hebrew University Magnes Press, Berlin, Boston, Jerusalem. 2019.
24. CVJETKOVIĆ, Aida, *Dubrovački brodovlasnik Federiko Glavić*, Ogranak Matice hrvatske u Dubrovniku, Dubrovnik, 2017.
25. ČULINOVIĆ, Ferdo, Pomorska politika stare Jugoslavije, u: *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962*, ur. Grga Novak i Vjekoslav Maštrović, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Institut za historijske i ekonomske nauke Zadar, Zagreb, Zadar, 1962., 671-690.
26. DABELIĆ, Ivo, Parobrod „Kupari“ u službi mornarice NOVJ-e, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1987., 65-66.
27. *Dalmacija spomen-knjiga izdana o kongresu Udruženja jugoslavenskih inženjera i arhitekta god. 1923*. Udruženje jugoslavenskih inženjera i arhitekta Sekcija Split, Split, 1923.
28. DERNER, Oto, Dubrovnik i željeznica, *Dubrovački horizonti*, 23, Zagreb, 1983., 29-37.
29. DERNER, Oto, Dubrovnik i željeznica III, *Dubrovački horizonti*, 25, Zagreb, 1985., 20-27.
30. DERNER, Oto, Dubrovnik i željeznica IV, *Dubrovački horizonti*, 26, Zagreb, 1986., 23-35.
31. DOMIJAN, Miho, Naši pomorci i brodovi u Drugom svjetskom ratu, u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 263-284.

32. *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952.
33. DUJMIĆ, Daniel, BENIĆ PENAVALA, Marija, Poslovanje obitelji Glavić tijekom prve polovice 20. stoljeća, u: *Dijasporski i nacionalno manjinski identiteti: migracije, kulture, granice, države*, ur. Marina Perić Kaselj i Filip Škiljan, Institut za migracije i narodnosti, Zagreb, 2018., 15-38.
34. *Education in Yugoslavia, Bulletin 1939, no. 6*, United States Department of the Interior, Office of Education, Washington, 1939.
35. FERNANDOIS HUERTA, Arturo, Replotamiento del Gundulic, *Revista de Marina*, 6, Valparaiso, 2004, 593-595.
36. FORTUNIĆ, Vlaho, *Crtice o ribarstvu uopće a nadasve u području bivše Republike Dubrovačke*, Štamparija Jadran, Dubrovnik, 1930.
37. FRANUŠIĆ, Boris, 60. obljetnica izlaska nautičkih tabla Ćira Carića, *Naše more*, 6, Dubrovnik, 1983., 277-279.
38. FRANUŠIĆ, Boris, Tri imena – tri stupa dubrovačke nautike u: *125. obljetnica pomorskog školstva u Dubrovniku MDCCCLII.-MCMLXXVII.*, Pomorska škola Dubrovnik, Dubrovnik, 1977., 185-193.
39. GAČEVIĆ, Dragan, *Podmorje Crne Gore*, Matica crnogorska, Herceg Novi, 2012.
40. IKICA, Mladen, Ratna mornarica Jugoslavije od 1918. do 1941., u: *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962*, ur. Grga Novak i Vjekoslav Maštrović, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Institut za historijske i ekonomske nauke Zadar, Zagreb, Zadar, 1962., 649-670.
41. ISAIĆ, Vladimir, Uz obljetnicu brodoloma p/b Srebreno, Drama nasukanog broda, *Naše more*, 5-6, Dubrovnik, 2002., 228-231.
42. IVANČEVIĆ, Vinko, Brodogradilište Krile u Gružu, *Naše more*, 1, Dubrovnik, 1955., 22-23.
43. IVANČEVIĆ, Vinko, Korčulanski brodograditelji uzduž Jadrana, *Naše more*, 3, Dubrovnik, 1959., 177-179.
44. IVANČEVIĆ, Vinko, Nekadašnje parobrodarstvo Korčule, *Naše more*, 4, Dubrovnik, 1957., 276-277.
45. IVANOVIĆ, Vane, *Memoirs of a Yugoslav*, Weidenfield & Nicholson, London, 1977.

46. JELASKA MARIJAN, Zdravka, Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo, *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 42, Zagreb, Dubrovnik, 2004., 231-272.
47. JELIĆ, Rudi Luka Gruž (Dubrovnik), Od koksa i boksita do banana i turista. *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1991., 21-28.
48. JELIĆ, Rudi, Sužavanje akvatorija Gruškog zaljeva, *Naše more*, 5-6, Dubrovnik, 1999., 190-198.
49. JELIĆ, Rudolf, Gruška luka, u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 417-434.
50. JERKOVIĆ, Neven, *Putnički krstaši u Dubrovniku 1, Brodovi istočne obale Jadrana, Grčke i Italije*, Lučka uprava Dubrovnik, Dubrovnik, 2017.
51. JURIČIĆ, Josip, Uspostava objekata za sigurnost plovidbe na istočnoj obali Jadranskog mora do 1875. godine, *Pomorski zbornik*, 26, Rijeka, 1988., 473-492.
52. JOVANOVIĆ, Vladan, Jugoslavensko-američka opijumska suradnja 1929. – 1941. godine, *Časopis za suvremenu povijest*, 1, Zagreb, 2018., 36-65.
53. KADRAGIĆ, Alija, *Naša pomorska privreda i pomorski kredit*, Privredni pregled, Beograd, 1940.
54. KAMIĆ, Boro, Odisejada parobroda „Durmitor“, *Naše more*, 1, Dubrovnik, 1954, 95-96.
55. KAMIĆ, Boro, Pomorstvo Rijeke dubrovačke I dio, *Naše more*, 3-4, Dubrovnik, 1985., 159-174, 167.
56. KAMIĆ, Boro, Uspjeh jednog neuspjeha, povodom 36. godišnjice velikog štrajka pomoraca i njegovog odraza na dubrovačko pomorstvo, *Naše more*, 3, Dubrovnik, 1958., 121-122.
57. KAPOVIĆ, Mato, Dubrovačko pomorstvo 1880-1941., *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1980., 7-23.
58. KAPOVIĆ, Mato, *Radnički pokret Dubrovnika 1874.-1941.*, Historijski arhiv, Dubrovnik, 1985.
59. KARAMAN, Igor, *Hrvatska na pragu modernizacije (1750-1918.)*, Naklada Ljevak, Zagreb, 2000.

60. KISIĆ, Anica, Preživjeli brodovi Dubrovačke plovidbe veterani Drugog svjetskog rata, *Atlant bulletin*, 16, Dubrovnik, 2005., 25-27.
61. KOLAR DIMITRIJEVIĆ, Mira, Hrvatsko gospodarstvo u Nezavisnoj Državi Hrvatskoj, *Časopis za suvremenu povijest*, 3, Zagreb, 1995., 527-542.
62. KOLAR DIMITRIJEVIĆ, Mira, Strani kapital i Banovina Hrvatska 1939-1941, *Povijesni prilozi*, 9, Zagreb, 1990., 165-194.
63. KOTSIU, Antonia, MICHALAKI, Vasiliki, ANAGNOSTOPOULOU, Helen N., Devastating Epidemics in Recent Ages Greek Population, *Acta medico-historica Adriatica*, 15 (2), Rijeka, 2017., 283-290, 285.
64. KOZLIČIĆ, Mithad, *Hrvatsko brodogradništvo*, Književni krug, Split, AGM, Zagreb, 1993.
65. KRÁTKÁ, Lenka, *History of the Czechoslovak Ocean Shipping Company, 1948-1989.*, Ibidem-Verlag, Stuttgart, 2015.
66. KULUNDŽIĆ, Zvonimir, *Politika i korupcija u kraljevskoj Jugoslaviji*, Stvarnost, Zagreb, 1968.
67. LATINOVIĆ, Goran, Jugoslovensko-italijansko pomorsko rivalstvo na Jadranskom moru 1919-1929., *Historija 20. veka*, 2, Beograd, 2017., 59-70.
68. LOVRIC, Mirja, Prilog poznavanju izdavačke djelatnosti Jadranske straže iz fonda knjižnice Hrvatskoga pomorskog muzeja u Splitu, *Kulturna baština*, 35, Split, 2009., 355-380.
69. LUETIĆ, Josip, Prof. kap. Marin Knežević Prigodom 80-te godišnjice života, *Naše more*, 3-4, Dubrovnik, 1981. 145-148.
70. LUETIĆ, Josip, Uz 100. godišnjicu prvog dubrovačkog parobroda „Dubrovnik“, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1980, 4-6.
71. MARTINOVIĆ, Antun, „Dubrovačka plovidba“ 1880-1946, postanak i razvitak, *Naše more*, 6, Dubrovnik, 1980., 221-237.
72. MAŠTRUKO, Toma, Štrajkovi na brodovima duge plovidbe 1931-1932. godine, *Pomorski zbornik*, 2, Zadar, 1964., 877-906.
73. MEDINI, Milorad, *Dubrovnik u borbi za svoj razvitak*, Štamparija Jadran, Dubrovnik, 1934.

74. MILJANIĆ, Dušan, Vojnopomorsko školstvo, u: *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice Dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962*, ur. Grga Novak i Vjekoslav Maštrović, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Institut za historijske i ekonomske nauke Zadar, Zagreb, Zadar, 1962., 757-785.
75. MIRKOVIĆ, Mijo, *Ekonomska historija Jugoslavije - druga knjiga*, Čakavski sabor, Istarska naklada, Otokar Keršovani, Centro di ricerche storiche, Pula, Rijeka, 1985.
76. MIRKOVIĆ, Mijo, *Ekonomska struktura Jugoslavije 1918.-1941.*, Nakladni zavod Hrvatske, Zagreb, 1950.
77. MIROŠEVIĆ, Franko, *Dubrovački kotar u Nezavisnoj Državi Hrvatskoj*, Udruga antifašista Dubrovnik, Dubrovnik, 2016.
78. MITIĆ, Ilija, Prilog proučavanju pomorskog obrazovanja u Dubrovniku za vrijeme Republike, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1983., 34-35.
79. MOJAŠ, Mato, Naš iseljenik Nikola Mihanović, *Naše more*, 1, Dubrovnik, 1972., 38-40.
80. MOJAŠ, Mato, Naš iseljenik Pasko Baburica, *Naše more*, 1, Dubrovnik, 1962., 30-34.
81. MOJAŠ, Mato, Naš veliki rodoljub Miho Mihanović, *Naše more*, Dubrovnik, 5-6, 1972., 202-204.
82. MORAVEC, Bruno, Parobrodski saobraćaj pokretač turističkog prometa na dubrovačkom području, *Naše more*, 3, Dubrovnik, 1954, 114-118.
83. NIČETIĆ, Antun, *Povijest dubrovačke luke*, Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, Dubrovnik, 1996.
84. ORLIĆ, Mirko, Zagrebački prirodoslovci a napose Josip Goldberg i istraživanje Jadrana, *Geofizika*, 14, Zagreb, 1997., 83-117.
85. PALADINO, Zrinka, Desetljetni opus graditelja Lavoslava Horvata i Harolda Bilinića za dubrovačkog investitora Božu Banca, *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 35, Zagreb, 2011., 237-254.
86. PERIĆ, Ivo, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1984., 210.
87. PERIĆ, Ivo, Dva priloga novijoj gospodarskoj povijesti Dubrovnika i dubrovačkog kraja, *Dubrovnik*, 5/6, Dubrovnik, 1984., 95-103

88. PERIĆ, Ivo, O nastanku, ustrojstvu i djelovanju novčarskih zavoda u Dubrovniku u zadnjim decenijama pod austrijskom vlašću, *Anali Zavoda za povijesne znanosti istraživačkog centra Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 21, Dubrovnik, 1983., 271-291.
89. PERIĆ, Ivo, Parobrodarsko društvo „Napried“ u Dubrovniku (u povodu 100. obljetnice njegova osnutka), *Dubrovački horizonti*, 34, Zagreb, 1994., 49-52.
90. PERIĆ, Ivo, Pomorska banka u Dubrovniku Razlozi osnutka, tokovi poslovanja i uzroci likvidacije, *Anali Zavoda za povijesne znanosti istraživačkog centra Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 28, Dubrovnik, 1990., 227-238.
91. PERIĆ, Ivo, *Razvitak turizma u Dubrovniku i okolici od pojave parobrodarstva do 1941. godine*, Zavod za povijesne znanosti Istraživačkog centra JAZU Dubrovnik, Dubrovnik, 1983.
92. PERIĆ, Ivo, Socijalna struktura učenika dubrovačke Pomorske škole uoči Prvog svjetskog rata, *Naše more*, 4, Dubrovnik, 1979., 93-94.
93. PERIČIĆ, Šime, Nastojanja na osnivanju državne pomorske škole u Dalmaciji, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1982., 47-50.
94. POLJANIĆ, Mladen, 25. godišnjica katastrofe dubrovačkog parobroda „Daksa“, *Naše more*, 1, Dubrovnik, 1955., 9-10.
95. *Pomorska enciklopedija, svezak 3, I-Ko*, Jugoslavenski leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 1976.
96. *Pomorska enciklopedija svezak 7, Ri-Šnj*, Jugoslavenski leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 1985.
97. *Pomorski leksikon*, Jugoslavenski leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 1990.
98. PRIBILOVIĆ, Kažimir, 50 godina školskog broda „Jadran“, *Naše more*, 5, Dubrovnik, 1983., 163-166.
99. PRIBILOVIĆ, Kažimir, Propast krstarice „Dalmacija“, *Naše more*, 5-6, Dubrovnik, 1965., 218-219.
100. PRIBILOVIĆ, Kažimir, *Ratna mornarica Kraljevine SHS i Kraljevine Jugoslavije (1918-1941) - doktorski rad*, Sveučilište u Splitu, Filozofski fakultet Zadar, Split, 1980.
101. PRIBILOVIĆ, Kažimir, Ratni brod „Sitnica“, *Naše more*, 3, Dubrovnik, 1966., 87-89.

102. RADOJE, Ivo, Revitalizacija Dubrovačke parobrodarske plovidbe 1919. i 1920. godine (razdoblje rekvizicije), *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 48, Zagreb, Dubrovnik, 2010., 321-361.
103. RASPOPOVIĆ, Nikša, *Povijest Zaklade pomorsko-trgovačke akademije Ivo Račić Dubrovnik 1919.-1992.*, vlastita naklada, Dubrovnik, 2013.
104. ROTER, Rudimir, Ivo Račić pomorac i dobrotvor, u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 109-116.
105. SACHAROV, Elyahu, *Out of the Limelight: Events, Operations, Missions, and Personalities in Israeli History*, Gefen Publishing House, Jerusalem, 2004.
106. SAVIN, Pero, Uloga „Lazareta“ za vrijeme Dubrovačke Republike u preventivi humane i veterinarske medicine, *Naše more*, 2-3, Dubrovnik, 1974., 85-89.
107. SAVIN, Špiro, Kako je nastala Atlantska plovidba, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1980., 24-28.
108. SAVIN, Špiro, Postanak i razvitak dubrovačke „Nautike“, u: *Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII*, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, 1952., 9-20.
109. STIPETIĆ, Vladimir, *Dva stoljeća razvoja hrvatskoga gospodarstva: (1820.-2005.)*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2012.
110. STIPETIĆ, Vladimir, Gospodarstvo Hrvatske 1919.-1940., *Rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Razred za društvene znanosti*, 495, (44), Zagreb, 2006., 203-298.
111. STIPETIĆ, Vladimir, Nepoznata studija Iva Belina o sanaciji novčarstva iz 1933. godine, *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, 39, Zagreb, Dubrovnik, 2001., 461-496.
112. STOPFORD, Martin, *Maritime Economics 3rd edition*, Routledge, London, New York, 2009.
113. ŠIMONČIĆ BOBETKO, Zdenka, *Agrarna reforma i kolonizacija u Hrvatskoj 1918.-1941*, Hrvatski institut za povijest, AGM, Zagreb, 1997.
114. ŠIMONČIĆ BOBETKO, Zdenka, Agrarno pitanje u Dalmaciji između dva rata (1918-1941), *Povijesni prilozi*, 8, Zagreb, 1989., 91-141.
115. ŠIŠEVIĆ, Ivo, Kap. Jakov Podić, *Naše more*, 3-4, Dubrovnik, 1977., 266-267.

116. ŠIŠEVIĆ, Ivo, Kapetan Jakov Podić, pomorac i pedagog, *Naše more*, 4, Dubrovnik, 1979., 169-172.
117. ŠIŠEVIĆ, Ivo, Kružna putovanja morem, *Pomorski zbornik*, 1, Zadar, 1963., 271-298.
118. ŠIŠEVIĆ, Ivo, Pomorski novčani zavodi u svijetu i kod nas, *Naše more*, 6, Dubrovnik, 1980., 260-262.
119. ŠIŠEVIĆ, Ivo, Sporazum Trumbić-Bertolini u sklopu rješavanja jadranskog pitanja, *Pomorski zbornik*, 3, Zadar 1965., 917-948.
120. ŠIŠEVIĆ, Ivo, Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon, *Pomorski zbornik*, 18, Rijeka, 1980., 393-422.
121. ŠUBIĆ, Nikola, 100 godina hotela „Imperial“ u Dubrovniku, *Ekonomska misao i praksa*, 1, Dubrovnik, 1997., 223-244.
122. ŠUBIĆ, Nikola, *Dubrovački turizam od 1857. do 2005. godine*, vlastita naklada, Dubrovnik, 2008.
123. TOMŠIĆ, Sanja, LOVRIĆ, Josip, Povijesni pregled uzgoja kamenica u Malostonskom zaljevu, *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 2004, 17-23.
124. TUDOR, Gordana, Parobrodarski promet u Splitskom okružju za vrijeme Prvoga svjetskog rata, *Kulturna baština*, 40, Split, 2014., 97-116.
125. VEKARIĆ Stjepan, Brodovi sa imenom grada Dubrovnika. *Naše more*, 1-2, Dubrovnik, 1980., 29-31.
126. VEKARIĆ, Stjepan, O gradnji dubrovačkih brodova u XIV stoljeću, *Pomorski zbornik*, 1, Zadar, 1963., 465-476.
127. VEKARIĆ, Stjepan, Pregled razvoja pomorstva na Pelješcu, *Naše more*, 2, Dubrovnik, 1954., 59-63.
128. VIDAČ, Luko, Iz stoljetne borbe Dubrovnika za veze sa zaleđem, u: *Beritićev zbornik*, ur. Vjekoslav Cvitanović, Društvo prijatelja dubrovačke starine, Dubrovnik 1960., 307-318.
129. VIDAČ, Luko, Regulacija trgovačke luke Dubrovnik, *Naše more*, 6, Dubrovnik, 1957., 315-321.
130. VIDOVIĆ, Mato, Lazareti, Karantenska izolacija, *Dubrovnik*, 1, Dubrovnik, 1973., 95-104.

131. VINSKI, Ivo Procjena kapitala na području Hrvatske u razdoblju između dva svjetska rata, u: *Prilozi za ekonomsku povijest Hrvatske*, ur. Ivo Vinski, Institut za historiju radničkog pokreta Hrvatske, Zagreb, 1967.
132. *Vojna enciklopedija, svezak 7, Pirkovič-Raketne*, Redakcija vojne enciklopedije, Beograd, 1965.
133. *Vojna enciklopedija, svezak 10, Telesno-Žužul*, Redakcija vojne enciklopedije, Beograd, 1967.
134. VUKOREP, Stanislav, *Pruge koje su život značile*, Općina Ravno, Ravno, 2015.
135. ZORE ARMANDA, Mira, Razvoj fizičke oceanografije na Jadranu, *Pomorski zbornik*, 38, Rijeka, 2000., 301-331.
136. ŽUVIĆ, Marijan, „Četvrti“ – prvi irski brod, *Atlant bulletin*, 30, Dubrovnik, 2012., 26-27.
137. ŽUVIĆ, Marijan, „Dubac“ grobnica za 200 vojnika, *Atlant bulletin*, 25, Dubrovnik, 2010., 30-31.
138. ŽUVIĆ, Marijan, „Federiko“ je plovio godinu dana, *Atlant bulletin*, 22, Dubrovnik, 2008., 30-31.
139. ŽUVIĆ, Marijan, Gruška družba staraca, *Atlant bulletin*, 32, Dubrovnik, 2013., 20-21.
140. ŽUVIĆ, Marijan, „Gundulić“: 24 godine tajnoga života!, *Atlant bulletin*, 18, Dubrovnik, 2006., 26-27.
141. ŽUVIĆ, Marijan, Parobrodi oteti i prokleti, *Atlant bulletin*, 26, Dubrovnik, 2010., 26-27.
142. ŽUVIĆ, Marijan, „Pracata“ su potopili Francovi avioni, *Atlant bulletin*, 21, Dubrovnik, 2008., 24-25.
143. ŽUVIĆ, Marijan, „Srdj“ je umro na Scheldi, *Atlant bulletin*, 34, Dubrovnik, 2014., 16- 18.
144. ŽUVIĆ, Marijan, Tri Račićeva „Istoka“, *Atlant bulletin*, 23, Dubrovnik, 2009., 24-25.

Periodika

1. *Crvena Hrvatska*, Dubrovnik
2. *Dubrovački list*, Dubrovnik
3. *Dubrovnik*, Dubrovnik

4. *Hrvatska Dubrava*, Dubrovnik
5. *Jadranska straža*, Split
6. *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb
7. *Mornarički glasnik*, Zemun
8. *Narodna svijest*, Dubrovnik
9. *Naše More*, Dubrovnik
10. *Objavitelj Dalmatinski*, Zadar
11. *Palestine Post*, Jerusalem
12. *Prava Crvena Hrvatska*, Dubrovnik
13. *Rad*, Dubrovnik
14. *Službene novine Kraljevine Jugoslavije*, Beograd
15. *Službeni glasnik Civilnog komesarijata za Dalmaciju*, Split
16. *Službeni glasnik Primorske banovine*, Split

Mrežni izvori

1. *Czech Diving Team*, <http://czechdivingteam.cz>
2. *Florida Keys Vacation*, <https://www.florida-keys-vacation.com>
3. *Granton Trawlers*, <http://www.grantontrawlers.com>
4. *Hrvatska enciklopedija*, <http://www.enciklopedija.hr>
5. *Hrvatska tehnička enciklopedija*, <https://tehnika.lzmk.hr>
6. *Hrvatski biografski leksikon*, <https://hbl.lzmk.hr>
7. *L'Encyclopedie des Messageries Maritimes*, <http://www.messageries-maritimes.org>
8. *Poslovna.hr*, <https://www.poslovna.hr>
9. *Remembering Irish Shipping Limited*, <http://homepage.eircom.net/~Irishshipping>
10. *Scottish Built Ships*, <https://www.clydeships.co.uk>
11. *Tees Built Ships*, <http://www.teesbuiltships.co.uk>
12. *Tuasascálacha Coistí, Commitee Reports*, <http://archive.oireachtas.ie>
13. *Tyne Built Ships*, <http://www.tynebuiltships.co.uk>
14. *Wear Built Ships*, <http://www.sunderlandships.com>
15. *Wreck Site*, <https://www.wrecksite.eu>

Ostali izvori

1. Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka fotografija
2. Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka pomorskih i zemljopisnih karata i atlasa

Sažetak

U doktorskom radu analizira se razvoj dubrovačkog pomorstva u razdoblju monarhističke Jugoslavije te njegova povezanost i utjecaj na dubrovačko gospodarstvo. Razvoj pomorstva promatran je u djelovanju dubrovačkih pomorskih poduzeća, dubrovačke luke Gruž i pomorskih obrazovnih institucija u Dubrovniku (dubrovačke pomorske škole „Nautike“ i Pomorske vojne akademije). Istraživanje je temeljeno na arhivskom gradivu pohranjenom u Državnom arhivu u Dubrovniku, Hrvatskom državnom arhivu u Zagrebu, Arhivu Jugoslavije u Beogradu, onodobnom tisku i relevantnoj literaturi.

Dubrovačko pomorstvo je i prije Prvog svjetskog rata imalo značajnu ulogu u gospodarstvu Dubrovnika, a tu je ulogu zadržalo i tijekom međuratnog razdoblja. Međutim, u okvirima monarhističke Jugoslavije uvjeti za razvitak pomorstva bili su nepovoljni s obzirom na nerazumijevanje i nezainteresiranost najviših državnih i političkih krugova za pomorska pitanja. Pored toga, i prilike na globalnoj razini imale su negativan učinak na pomorstvo jer je međuratno razdoblje obilježeno razdobljem Velike gospodarske krize (1929. - 1933.) a kriza u svjetskom brodarstvu započela je neposredno nakon Prvog svjetskog rata i trajala je sve do razdoblja konjunktura, neposredno pred Drugi svjetski rat.

Dubrovačka pomorska poduzeća su kao glavni nositelj pomorskih aktivnosti poslovala unutar navedenih okvira te su svojim razvojem pridonijela ukupnom razvoju pomorstva tadašnje države. Poduzeća koja su se isticala uspješnim poslovanjem (*Dubrovačka parobrodaska plovidba* i *Jugoslavenski Lloyd*) bila su ona koja su uživala potporu vladajućih krugova te su za njihov razvitak djelom zaslužne i državne subvencije.

Unatoč svemu, dubrovačko pomorstvo tijekom međuratnog razdoblja bilo je jedan od temelja dubrovačkog gospodarstva zapošljavanjem znatnog broja radno sposobnog stanovništva i ulaganjem kapitala stečenog u pomorstvu u ostale gospodarske djelatnosti. Pomorstvo je ujedno pridonijelo i razvoju dubrovačkog turizma, prije svega kruzing turizma koji se kao specifičan oblik turizma etablirao upravo tijekom međuratnog razdoblja i ostao značajan segment turističke ponude Dubrovnika u 21. stoljeću.

Ključne riječi: Dubrovnik, pomorstvo, gospodarstvo, međuratno razdoblje, monarhistička Jugoslavija

Summary

The dissertation presents an analysis of the development of maritime affairs in Dubrovnik during monarchist Yugoslavia, as well as their connection to and influence on the economy of Dubrovnik. The development of maritime affairs is considered through the operation of Dubrovnik's shipping companies, the Port of Gruž, and maritime educational institutions in Dubrovnik (the Nautical School of Dubrovnik "Nautika" and the Naval Academy of Dubrovnik). The research is based on archival material found in the National Archives in Dubrovnik, the Croatian State Archives in Zagreb, and the Archives of Yugoslavia in Belgrade, along with material found in contemporary press and relevant literature.

Even before World War I, as well as during the Interwar period, maritime affairs had a significant role in the economy of Dubrovnik. However, the conditions for the development of maritime affairs within the context of monarchist Yugoslavia were unfavourable given the lack of understanding and the disinterest of the highest government and political circles regarding maritime affairs. Furthermore, global circumstances also had a negative impact on maritime affairs; the Interwar period was marked by the Great Depression (1929–1933), while global maritime transport saw its own crisis starting immediately after World War I and lasting until the period of conjuncture preceding World War II.

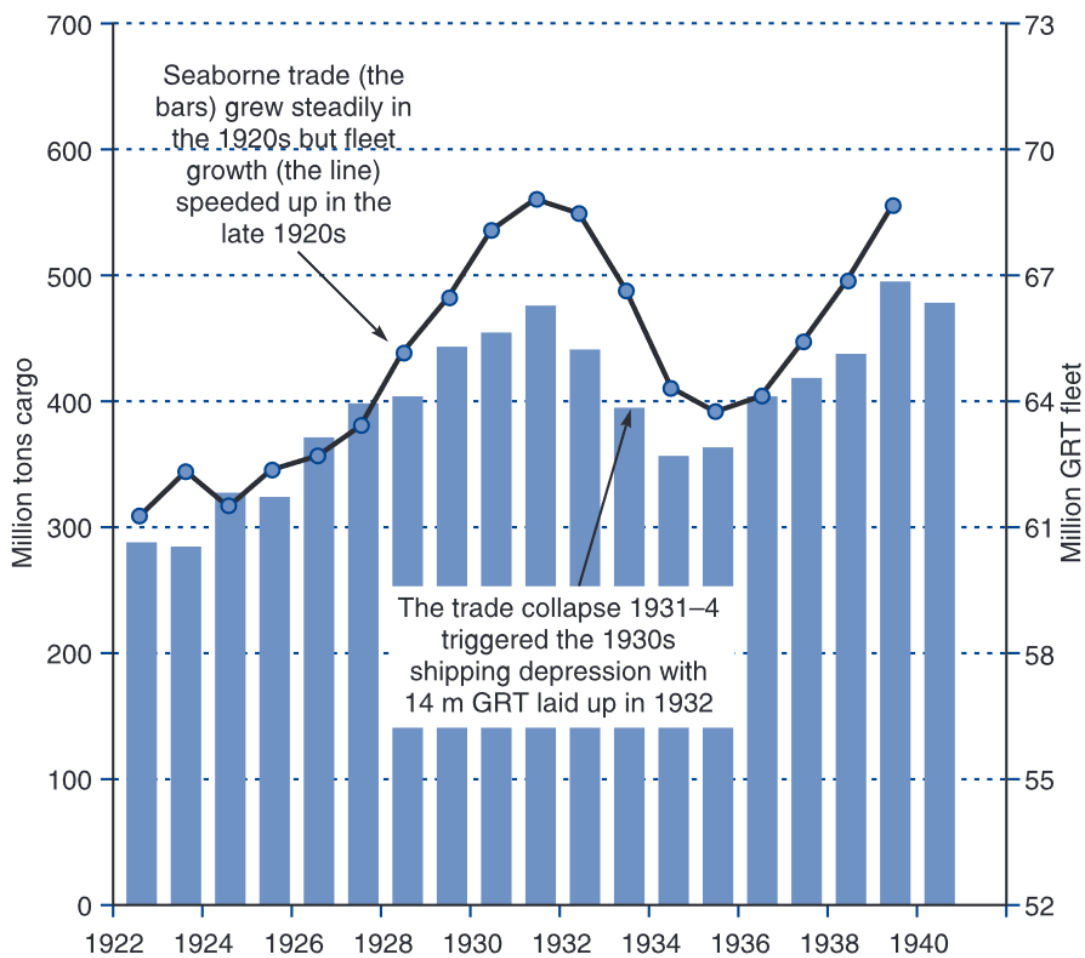
Dubrovnik's shipping companies established themselves as prominent actors within the local framework, and their contribution to the overall national maritime development was significant. Companies noted for their success in business (*Dubrovačka parobrodska plovidba* and *Jugoslavenski Lloyd*) enjoyed the support of the ruling establishment, and the extent of their development can partly be attributed to state subsidies.

In spite of all circumstances, maritime affairs were a foundational element of the economy of Dubrovnik during the Interwar period due to their significant impact on the employment rate of the working-age population and the investment of the shipping industry capital in other segments of the economy. Maritime affairs also contributed to the development of tourism in Dubrovnik, primarily with cruise tourism establishing itself as a specific form during the Interwar period and remaining an important part of tourism in 21st century Dubrovnik.

Keywords: Dubrovnik, maritime affairs, economy, Interwar period, monarchist Yugoslavia.

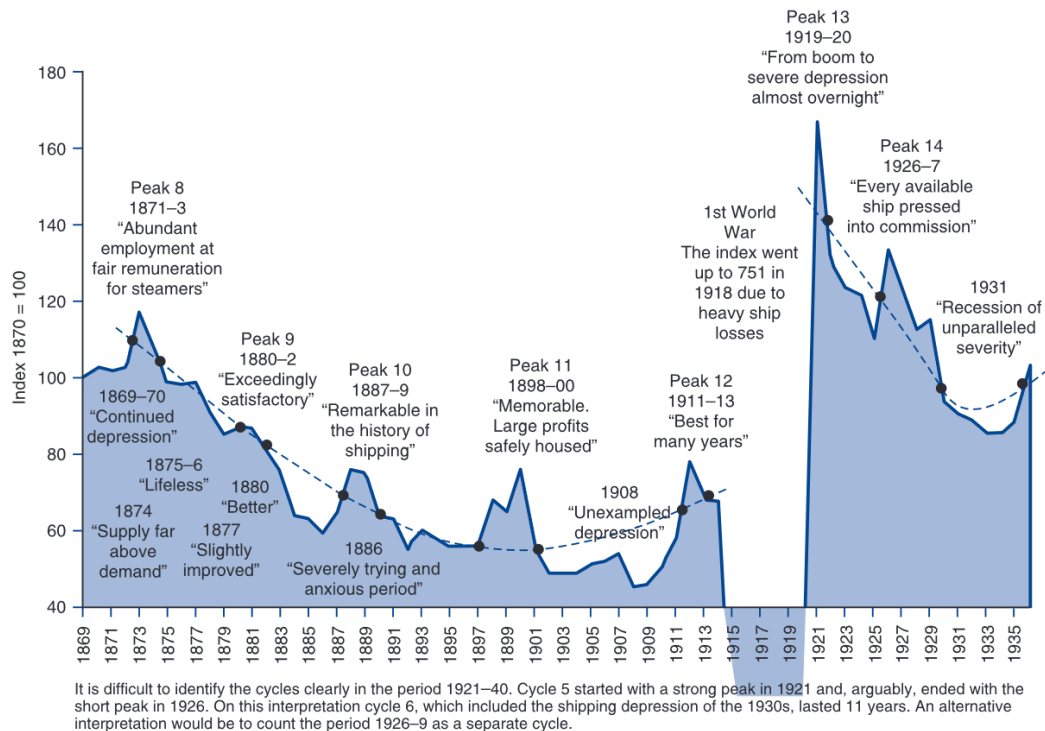
Slikovni prilozi

Slika 1. Odnos ukupne svjetske pomorske trgovine i ukupne svjetske tonaže trgovačke mornarice za razdoblje od 1922. do 1940. godine



Martin STOPFORD, *Maritime Economics 3rd edition*, Routledge, London, New York, 2009., 116.

Slika 2. Kretanje indeksa vozarina za brodove u slobodnoj plovidbi tijekom razdoblja od 1869. do 1935. godine



Martin STOPFORD, *Maritime Economics 3rd edition*, Routledge, London, New York, 2009., 110.

Slika 3. Isječak pomorske karte na kojoj je prikazana luka Gruž s prilazima

(Pomorska karta reprodukcija je austrougarske pomorske karte tiskana u Vojnom geografskom institutu Beograd 1929. godine)



Pomorski muzej, Dubrovnik, *Hafen von Gravosa und die Ombla Bucht / Gruž*, K. u. K. Militargeographisches Institut (1883/1884) – reprodukcija 1929., Zbirka pomorskih i zemljopisnih karata i atlasa, inv. br. DUM PM 989.

Slika 4. Prvi vlak kreće s željezničke stanice Gruž (15. srpnja 1901. godine)



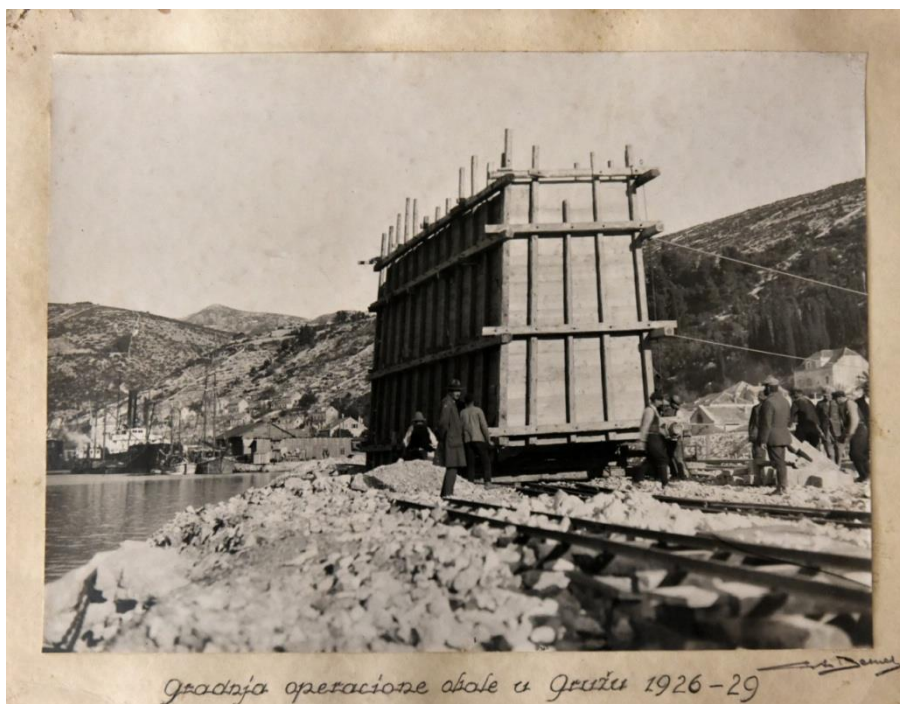
Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka fotografija, inv. br. DUM PM 1767.

Slika 5. Gradnja nove operativne obale u luci Gruž (1926. - 1929. godine)



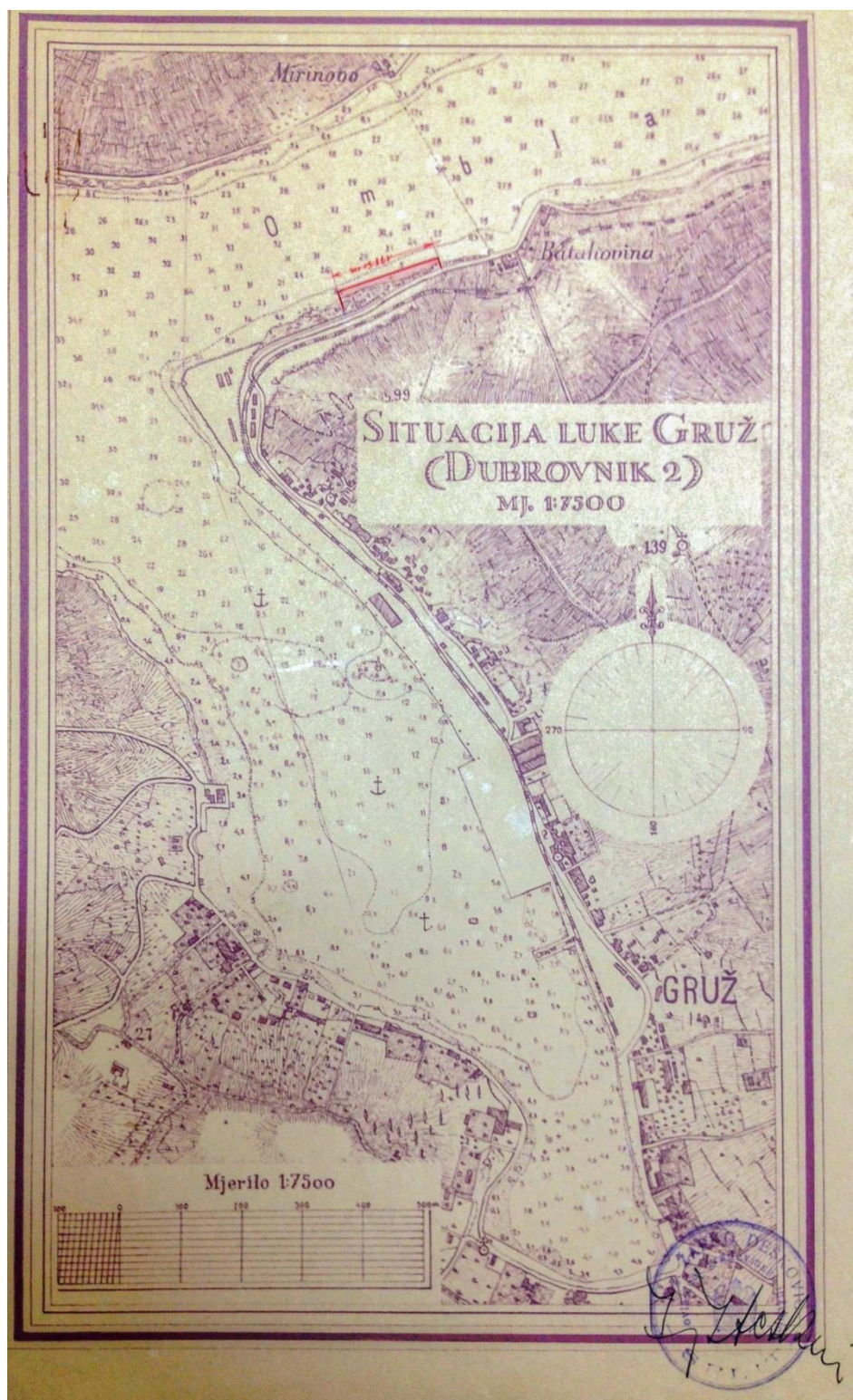
Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka fotografija, inv. br. DUM PM 3563.

Slika 6. Gradnja nove operativne obale u luci Gruž (1926. - 1929. godine)



Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka fotografija, inv. br. DUM PM 3557.

Slika 7. Prikaz gruške luke prije planirane izgradnje operativne obale na Batahovini (planirana izgradnja je označena crvenom bojom)



Srbija – Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 148, *Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije*, kut. 137, Situacija luke Gruž (Dubrovnik 2) MJ 1:7.500.

Slika 8. Prikaz gruške luke prije planirane izgradnje operativne obale na Kantafigu
 (planirana izgradnja je označena crvenom bojom)



Srbija – Arhiv Jugoslavije, Beograd, fond 148, *Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije*, kut. 137, Situacija gruške luke 1:7.500.

Slika 9. *Kraljica Marija*, putnički parobrod *Jugoslavenskog Lloyd*a ispred Dubrovnika



Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka fotografija, inv. br. DUM PM 3780.

Slika 10. Putnički parobrod *Kumanovo*, *Dubrovačka parobrodsko plovidba*



Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka fotografija, inv. br. DUM PM 3506.

Slika 11. Nasukani parobrod *Srebreno*, siječanj 1941. godine



Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka fotografija, inv. br. DUM PM 3600.

Slika 12. Putnički parobrod *Kraljica Marija* pomorskog poduzeća *Jugoslavenski Lloyd* tijekom boravka u luci Valletta (Malta)



Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka fotografija, inv. br. DUM PM 3851.

Slika 13. Putnički parobrod *Princesa Olga* pomorskog poduzeća *Jugoslavenski Lloyd* tijekom plovidbe u Mljetskom kanalu



Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka fotografija, inv. br. DUM PM 3786.

Slika 14. Teretni parobrod *Prvi Dalmatinski* kao prvi brod u floti *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva*



Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka fotografija, inv. br. DUM PM 3573.

Slika 15. Teretni parobrod duge plovidbe *Četvrti*, *Prvog dalmatinskog trgovačkog društva*



Pomorski muzej, Dubrovnik, Zbirka fotografija, inv. br. DUM PM 3505.

Slika 16. Uzgajalište kamenica *Bistrina*



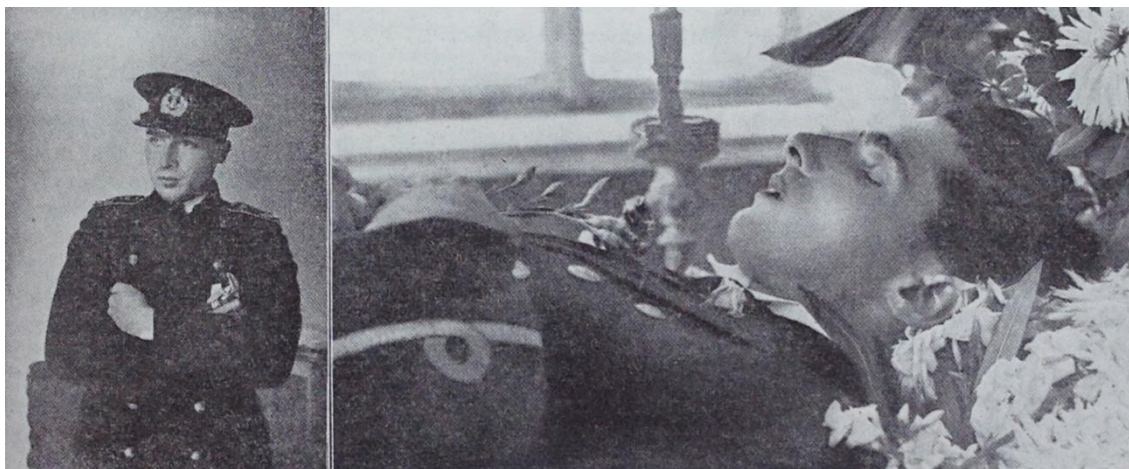
Izvor: HR-DADU, fond 257, OČ, kut. 34, brošura *Stonske kamenice*.

Slika 17. Nizanje kamenica u uzgajalištu *Bistrina*



Izvor: HR-DADU, fond 257, OČ, kut. 34, brošura *Stonske kamenice*.

Slika 18. Elvin Grego, preminuli polaznik 3. naraštaja Pomorske vojne akademije



Izvor: *Jadranska straža*, Split, br. 8, 1928., 251.

Popis tablica, grafikona i slikovnih priloga

Popis tablica

Tablica 1. Vanjskotrgovinska razmjena Kraljevine SHS i udio vanjskotrgovinske razmjene ostvaren morskim putem tijekom razdoblja od 1925 do 1927. godine.....	24
Tablica 2. Sumarni pregled građevinskih radova izvršenih po Direkciji pomorskog saobraćaja iz budžetskih i vanbudžetskih kredita od proračunske godine 1925./1926. do proračunske godine 1935./1936. u dinarima.. ..	51
Tablica 3. Radovi izvršeni na području dubrovačke gradske luke tijekom razdoblja od proračunske godine 1925./1926. do proračunske godine 1935./1936.	53
Tablica 4. Radovi izvršeni na području dubrovačke luke Gruž tijekom razdoblja od proračunske godine 1925./1926. do proračunske godine 1935./1936.	54
Tablica 5. Promet putnika u dubrovačkim lukama (gradska luka i gruška luka) tijekom razdoblja od 1927. do 1939. godine.....	62
Tablica 6. Flota <i>Dubrovačke parobrodске plovидbe</i> 1893. godine.....	74
Tablica 7. Flota <i>Dubrovačke parobrodске plovидbe</i> 31. prosinca 1918. godine.	81
Tablica 8. Brodovi <i>Dubrovačke plovидbe</i> , stanje krajem 1939. godine.....	107
Tablica 9. Brodovi pomorskog poduzeća <i>Slobodna plovидba Ivo Račić i drugovi</i> , stanje krajem 1912. godine.....	115
Tablica 10. Brodovi pomorskog poduzeća <i>Atlantska plovидba Ivo Račić</i> , stanje krajem 1928. godine	124
Tablica 11. Brodovi pomorskog poduzeća <i>Jugoslavensko-amerikanska plovидba</i> , stanje krajem 1927. godine.....	132
Tablica 12. Brodovi pomorskog poduzeća <i>Jugoslavenski Lloyd</i> , stanje krajem 1930. godine.....	139
Tablica 13. Brodovi pomorskog poduzeća <i>Jugoslavenski Lloyd</i> , stanje krajem 1937. godine.....	148
Tablica 14. Brodovi pomorskog poduzeća <i>Obalna paroplovидba</i> iz Dubrovnika, stanje početkom 1911. godine.	160
Tablica 15. Flota <i>Prvog dalmatinskog trgovačkog društva</i> , stanje krajem 1930. godine..	171

Tablica 16. Uzgoj kamenica na području Malostonskog zaljeva u razdoblju od 1930. do 1939. godine	236
Tablica 17. Nastavni plan Nautičke škole u Dubrovniku, u razdoblju od 1849. do 1879. godine.....	252
Tablica 18. Nastavni plan Nautičke škole u Dubrovniku, u razdoblju od 1879. do 1896. godine.....	254
Tablica 19. Nastavni plan Nautičke škole u Dubrovniku, u razdoblju od 1897. do 1922. godine.....	255
Tablica 20. Nastavni plan Državne pomorske akademije u Dubrovniku, u razdoblju od 1922. do 1932. godine.....	260
Tablica 21. Nastavni plan Državne pomorsko-trgovačke akademije u Dubrovniku, u razdoblju od 1932. do 1941. godine.....	266
Tablica 22. Popis nastavnika dubrovačke pomorske škole u razdoblju od 1918. do 1941. godine.....	274
Tablica 23. Kategorizacija predmeta iz nastavnog plana školovanja časnika na Pomorskoj vojnoj akademiji Dubrovnik.....	285
Tablica 24. Kategorizacija i fond sati predmeta iz nastavnog plana školovanja časnika na Višoj školi Pomorske vojne akademije u Dubrovniku	289

Popis grafikona

Grafikon 1. Struktura investicija u hrvatskom gospodarstvu tijekom razdoblja od 1920. do 1940. godine	9
Grafikon 2. Struktura investicija u promet i veze na području Hrvatske tijekom razdoblja od 1920. do 1940. godine	10
Grafikon 3. Prikaz postotnih udjela pomorskog željezničkog i riječnog prijevoza u ukupnom izvozu Kraljevine SHS/Jugoslavije tijekom razdoblja od 1924. do 1934. godine.....	26
Grafikon 4. Prikaz postotnih udjela pomorskog željezničkog i riječnog prijevoza u ukupnom uvozu Kraljevine SHS/Jugoslavije tijekom razdoblja od 1924. do 1934. godine.....	27

Grafikon 5. Kretanje indeksa vozarina početkom Drugog svjetskog rata	30
Grafikon 6. Prikaz pomorskog prometa dubrovačkih luka (gradska i gruška luka) s inozemstvom (uvoz/izvoz) iskazan u tonama	47
Grafikon 7. Broj dolazaka brodova u Dubrovnik (gradska i gruška luka) tijekom razdoblja od 1922. do 1926. godine	49
Grafikon 8. Usporedni prikaz ukupne neto tonaže brodova pristalih u Dubrovniku, Rijeci, Trstu i Veneciji tijekom 1928. i 1937. godine.....	60
Grafikon 9. Usporedni prikaz ukupnog lučkog teretnog prometa (u tonama) za Dubrovnik, Split, Sušak i Šibenik u razdoblju od 1925. do 1939. godine	61
Grafikon 10. Usporedni prikaz ukupnog lučkog prometa putnika s inozemstvom za Dubrovnik, Split, Sušak i Šibenik u razdoblju od 1935. do 1939. godine.....	63
Grafikon 11. Broj stranih turista u Dubrovniku od 1930. do 1934. godine	65
Grafikon 12. Postotni udjeli bruto tonaže fuzioniranih pomorskih poduzeća u ukupnoj bruto tonaži <i>Dubrovačke parobrodske plovidbe</i> nakon fuzije 1918. godine	82
Grafikon 13. Udjeli pojedinih pomorskih poduzeća u ukupnoj bruto tonaži trgovačke mornarice Kraljevine SHS u prvoj polovici 1926. godine	93
Grafikon 14. Kretanje bruto tonaže flote <i>Jugoslavenskog Lloyda</i> tijekom razdoblja od 1930. do 1939. godine..	154
Grafikon 15. Prikaz ukupnog godišnjeg prometa <i>Hrvatske vjeresijske banke</i> (u krunama) za razdoblje od 1903. do 1909. godine.	207
Grafikon 16. Prikaz ukupne vrijednosti proizvodnje školjkaša na području pomorskih okruga Dubrovnik, Split, Sušak i Šibenik u razdoblju od 1930. do 1939. godine u dinarima.....	237
Grafikon 17. Prikaz broja učenika dubrovačke pomorske škole tijekom međuratnog razdoblja	263

Popis slika

Slika 1. Odnos ukupne svjetske pomorske trgovine i ukupne svjetske tonaže trgovačke mornarice za razdoblje od 1922. do 1940. godine.....	337
---	-----

Slika 2. Kretanje indeksa vozarina za brodove u slobodnoj plovidbi tijekom razdoblja od 1869. do 1935. godine.....	338
Slika 3. Isječak pomorske karte na kojoj je prikazana luka Gruž s prilazima.....	339
Slika 4. Prvi vlak kreće s željezničke stanice Gruž (15. srpnja 1901. godine).....	340
Slika 5. Gradnja nove operativne obale u luci Gruž (1926. - 1929. godine).....	341
Slika 6. Gradnja nove operativne obale u luci Gruž (1926. - 1929. godine).....	341
Slika 7. Prikaz gruške luke prije planirane izgradnje operativne obale na Batahovini.....	342
Slika 8. Prikaz gruške luke prije planirane izgradnje operativne obale na Kantafigu	343
Slika 9. <i>Kraljica Marija</i> , putnički parobrod <i>Jugoslavenskog Lloyda</i> ispred Dubrovnika..	344
Slika 10. Putnički parobrod <i>Kumanovo</i> , <i>Dubrovačke parobrodske plovidbe</i>	344
Slika 11. Nasukani parobrod <i>Srebreno</i> , siječanj 1941. godine.....	345
Slika 12. Putnički parobrod <i>Kraljica Marija</i> pomorskog poduzeća <i>Jugoslavenski Lloyd</i> tijekom boravka u luci Valletta (Malta)	345
Slika 13. Putnički parobrod <i>Princesa Olga</i> pomorskog poduzeća <i>Jugoslavenski Lloyd</i> tijekom plovidbe u Mljetskom kanalu	346
Slika 14. Teretni parobrod <i>Prvi Dalmatinski</i> kao prvi brod u floti <i>Prvog dalmatinskog trgovačkog društva</i>	347
Slika 15. Teretni parobrod duge plovidbe <i>Četvrti</i> , <i>Prvog dalmatinskog trgovačkog društva</i>	347
Slika 16. Uzgajalište kamenica <i>Bistrina</i>	348
Slika 17. Nizanje kamenica u uzgajalištu <i>Bistrina</i>	348
Slika 18. Elvin Grego, preminuli polaznik 3. naraštaja Pomorske vojne akademije.....	349

Životopis autora

Daniel Dujmić, mag. oec., ing. pomorskog prometa, rođen je u Dubrovniku 22. siječnja 1975. godine. Nakon završene srednje (pomorske) škole u Dubrovniku, 1993. godine upisuje studij nautike na Pomorskom fakultetu u Dubrovniku (tada u sastavu Sveučilišta u Splitu). Na spomenutoj ustanovi diplomirao je 1997. godine i stekao naslov inženjera pomorskog prometa (ing.). Godine 2010. upisuje studij poslovne ekonomije na Sveučilištu u Dubrovniku gdje je 2013. godine stekao naslov sveučilišnog prvostupnika poslovne ekonomije (univ. bacc. oec.) a 2015. godine i naslov magistra poslovne ekonomije (mag. oec.). Uz diplomu *summa cum laude* dobitnik je i rektorove nagrade kao najbolji student Odjela za ekonomiju i poslovnu ekonomiju Sveučilišta u Dubrovniku. U prosincu 2016. godine upisuje poslijediplomski doktorski studij povijesti *Jadran - poveznica među kontinentima* Sveučilišta u Zadru.

Od akademske godine 2016./2017. radi kao vanjski stručni suradnik Odjela za ekonomiju i poslovnu ekonomiju Sveučilišta u Dubrovniku. Kao vanjski suradnik sudjeluje u izvođenju nastave na kolegijima *Gospodarska povijest Hrvatske* i *Povijest hrvatskog turizma* na prvoj i drugoj godini preddiplomskog studija te na kolegiju *Gospodarska povijest svijeta* na prvoj godini diplomskog studija. Od akademske godine 2019./2020. sudjeluje i u izvođenju nastave na engleskom jeziku za Erasmus studente iz kolegija *History of Croatian Tourism* na preddiplomskom studiju i *Economic History of the World* na diplomskom studiju Sveučilišta u Dubrovniku.

Objavljeni radovi:

1. Benić Penava, Marija, Dujmić, Daniel. Eco-historical Heritage of Dubrovnik in the Function of Sustainable Development. *Zbornik 6. međunarodnog znanstvenog simpozija Gospodarstvo istočne Hrvatske - vizija i razvoj*, Osijek, 2017., str. 35-44.
2. Dujmić, Daniel, Benić Penava, Marija. Poslovanje obitelji Glavić tijekom prve polovice 20. stoljeća. *Zbornik međunarodnog znanstvenog skupa Dijasporski i nacionalno-manjinski identiteti: migracije, kultura, granice, države*, Zagreb 2018. str. 15-38.

3. Benić Penava, Marija; Dujmić, Daniel, Prinos Milorada Medinija u području turizma, *Zbornik o Miloradu Mediniju: Zbornik radova sa znanstvenog skupa Zagreb - Dubrovnik, 9. - 11. studenoga 2017.*, Zagreb, 2018, str. 419-432.
4. Benić Penava, Marija; Dujmić, Daniel, The origins of tourism promotion in Dubrovnik, *Megatrends and Media, Reality and Media Bubbles Conference Proceedings from the International Scientific Conference 24th – 25th April 2018.*, Trnava, 2018, str. 371-386
5. Benić Penava, Marija; Dujmić, Daniel, Austrijski i njemački turisti u međuratnom Dubrovniku (1918. – 1939.), *Godišnjak Njemačke zajednice - DG Jahrbuch*, Vol. 26, Osijek, 2019., str. 107-118.
6. Benić Penava, Marija; Dujmić, Daniel, Produkcija austrijskih i njemačkih filmova u međuratnom Dubrovniku (1918. – 1939.), *Godišnjak Njemačke zajednice - DG Jahrbuch*, Vol. 27, Osijek, 2020., str. 155-166.

Izlaganja na znanstvenim skupovima:

1. „Povratak iseljenika u Dubrovnik: primjer obitelji Glavić“, međunarodni znanstveni skup *Dijasporski i nacionalno-manjinski identiteti: migracije, kultura, granice, države*, Zagreb, 12. prosinca 2016.
2. „Albanske obitelji u Metkoviću: trajno odredište ili privremeno boravište“, međunarodni znanstveni skup *Europa i migracije u 21. stoljeću*, Zagreb 11. svibnja 2017.
3. „Ekohistorijsko nasljeđe Dubrovnika u funkciji održivog razvoja“, međunarodni znanstveni skup *Gospodarstvo istočne Hrvatske - vizija i razvoj*, Osijek, 25. svibnja 2017.
4. „Filmski turizam na primjeru Dubrovnika“, međunarodni znanstveni skup *Iseljenički turizam - globalna i nacionalna perspektiva*, Zadar 30. lipnja 2017.
5. „O manje poznatom djelovanju Milorada Medinija na području turizma“, *Znanstveni skup o Miloradu Mediniju*, Dubrovnik, 10. studenoga 2017.
6. „The Origin of Tourism Promotion in Dubrovnik“, međunarodni znanstveni skup *Megatrends and Media*, Trnava, Slovačka, 25. travnja 2018.

7. „Prinos dubrovačkih poduzetnika iz Južne Amerike, primjer Dubrovačke parobrodarske plovidbe“, *Treći hrvatski iseljenički kongres: Odlazak-ostanak-povratak*, Osijek, 30. lipnja 2018.
8. „The Dubrovnik Riviera: Tourist Information Bulletin for Advertising the Dubrovnik Coastline, 1938.-1941: a starting point for the research of the early days of tourism“, međunarodni znanstveni skup *Borders and Crossings*, Pula - Brijuni, 15. rujna 2018.
9. „Završetak Prvog svjetskog rata u Dalmaciji: srpska vojska i francuska ratna mornarica u Dubrovniku - studeni 1918.“, znanstveni skup *Završetak Prvog svjetskog rata u Dalmaciji*, Zadar, 5. studenoga 2018.
10. „Austrijski i njemački turisti na dubrovačkom području između dva svjetska rata“, 26. znanstveni skup *Nijemci i Austrijanci u hrvatskom kulturnom krugu*, Osijek, 24. studenoga 2018.
11. „Produkcija austrijskih i njemačkih filmova u međuratnom Dubrovniku“, 27. znanstveni skup *Nijemci i Austrijanci u hrvatskom kulturnom krugu*, Osijek, 9. studenoga 2019.