

## POMORSKE DJELATNOSTI NA DUBROVAČKOM PODRUČJU IZMEĐU DVA SVJETSKA RATA

### *Seaborne Activities in the Dubrovnik Region between the two World Wars*

UDK 656.61(497.5 Dubrovnik)"19"

Pregledni članak

Review

#### Sažetak

U radu se s povijesnog aspekta istražuje stanje u pomorskim djelatnostima, i to brodarstvu i lučkoj djelatnosti, na dubrovačkom području između dva svjetska rata. Kao i do dvadesetog stoljeća tako i u istraživanom razdoblju brodarstvo je bila djelatnost koja je najviše afirmirala gospodarstvo ovoga kraja. Bilo je oslonac cjelokupnoga gospodarstva tijesno povezan s razvojem bankarstva a stečeni kapital u pomorstvu ulagao se i u druge djelatnosti, poput hotelijerstva, ali i industrije i rudarstva, i to uglavnom izvan dubrovačkog područja. Po veličini, uspješnosti poslovanja i gospodarskom značaju izuzetne su rezultate bilježila dva vodeća pomorska poduzeća u tadašnjoj državi - Jugoslavenski Lloyd i Dubrovačka parobrodarska plovidba, koja je neposredno pred II. svjetski rat bila vodeće pomorsko poduzeće u državi, s plovnim parkom od 23 broda, procijenjena na 200 milijuna dinara. S druge strane, u lučkoj djelatnosti dubrovačka luka Gruž bila je glavna luka. Međutim, zbog izoliranosti od prirodnog zaleđa, sa zaobilaznom željeznicom slabog kapaciteta i bez suvremene lučke opreme, nije dosegla razinu tadašnjih modernih trgovačkih luka, pa je uoči II. svjetskog rata u Jugoslaviji bila prva po ukupnom skladišnom prostoru, treća po lučkom prometu i broju prevezenih putnika, a na zadnjemu mjestu po opremljenosti.

Ključne riječi: brodarstvo, lučka djelatnost, dubrovačko područje.

#### Summary

The paper analyses, from the historic point of view, the situation in the seaborne activities, i.e. shipping and port situation in the Dubrovnik region between the two world wars. Up to the 20<sup>th</sup> century, as well as in the analysed period, shipping trade was the most prosperous branch of economy of the region. It was the base of the total economy closely connected with the banking development. The profit was invested in shipping industry and also in other businesses such as hotel-keeping, industry and mining, mainly out of the Dubrovnik region. Two leading shipping companies – Yugoslav Lloyd and Ragusan Shipping Company were achieving outstanding results as to the size, successful management and economy in the then country. Ragusan Shipping Company was the leading shipping business concern just before the Second World War with its floating park of 23 vessels valued at 200 million dollars. On the other hand, the port of Gruž was the port of major importance. However, being isolated from the natural back countryside, with the railway line of insufficient capacity and the lack of port facilities, the port of Gruž was beyond the reach of the modern merchant ports of that time. So, on the eve of Second World War it was the first port regarding the total storage space in Yugoslavia, the third one concerning the port traffic and the carried passengers and the last one as to its equipment.

Key words: shipping, port activity, the Dubrovnik region.

\*Marija Benić Penava, prof., Pedagoški fakultet, Sveučilište u Mostaru

## 1. Uvod

### Introduction

Gledajući povijesno, pomorski je promet jedna od ključnih djelatnosti u gospodarstvu dubrovačkog područja. Ta činjenica proizlazi iz iznimno povoljnoga geoprometnog položaja, smještaja uz more i tradicije u orijentaciji na poslove povezane s morem, poput morskog i lučkog gospodarstva i djelatnosti koja pripada industriji, tj. brodogradnji.

Iako je na početku prošlog stoljeća pomorstvo bilo u stanovitoj krizi zbog prilika u brodarstvu (prelazak s jedrenjaka na parobrode, opadanje brodogradnje, jaka konkurencija u prijevozu tereta, nepovoljne geopolitičke prilike i dr.), ono se s vremenom znatnije oporavilo, pa je pomorska orijentiranost područja postupno jačala, šireći se i na druge djelatnosti, posebno turizam i ugostiteljstvo. Na kraju međuratnog razdoblja pomorstvo, dakle brodarstvo i lučka djelatnost, izbilo je na prvo mjesto u gospodarskoj strukturi područja. Luka Gruž bila je glavno pomorsko središte jer je luka Zetske banovine Zelenika imala premale kapacitete, a planirana luka Ploče još je bila u izgradnji.

Shodno tome, morsko brodarstvo i lučka djelatnost bile su gospodarske grane koje su značajno utjecale na ukupna ekonomska kretanja, pa se slobodno može reći da su bile oslonac gospodarstva na dubrovačkom području između dva svjetska rata. Budući da su kapital dubrovačkih brodara i ušteđevine iseljenika dominirali u parobrodarskim društvima, a kako su Dubrovčani sačinjavali glavninu zaposlenika, brodarstvo međuratnog razdoblja bila je najakumulativnija i najpropulzivnija djelatnost.

U radu će se razmotriti brodarstvo na dubrovačkom području, i to u razdoblju do velike ekonomske krize, za vrijeme krize i nakon nje, uz temeljna obilježja i dostignuća njegove lučke djelatnosti.

## 2. Morsko brodarstvo

### Sea Shipping

#### 2.1. Razdoblje do 1929. godine

##### The Period up to 1929

Brodarstvo je djelatnost koja je najviše afirmirala gospodarstvo dubrovačkog područja u prošlosti. Početak prošlog stoljeća obilježen je djelovanjem pet konkurentnih pomorskih tvrtki: Dubrovačke parobrodarske plovidbe (DPP), Parobrodarskog društva "Unione", Parobrodarskog društva "Naprijed", Parobrodarskog društva "Balkan" i Slobodne plovidbe Ivo Račić (poslije 1922. – Atlantska plovidba Ivo Račić). Nosivost je brodovlja bila u stalnom porastu, pa je uz nešto skromnije kapacitete putničkog brodovlja dubrovačka mornarica u 1913. godini imala 25 parobroda duge plovidbe s 56.106 neto registarskih tona (NRT) i 8 parobroda male obalne plovidbe s 1.983 NRT.<sup>1</sup>

Nakon I. svjetskog rata brodarstvo, unatoč tomu što je pretrpjelo stanovite gubitke (potopljeni su parobrodi: *Gradac*, *Istok*, *Izabran*, *Izgled*, *Dubrovnik*, *Lokrum*, dok je

najveći parobrod *Federiko Glavić* prodan), ostaje jednom od glavnih gospodarskih grana. Svi dubrovački, kao i svi ostali brodovi Austro-Ugarske, bili su rekvirirani od savezničkih zemalja Italije, Francuske i Velike Britanije nakon primirja koje su spomenute zemlje sklopile s Austro-Ugarskom u studenom 1918. Godinu dana nakon toga, zaključkom Mirovne konferencije u Parizu od 21. studenog 1919., odlučeno je da se svi brodovi bivše Austro-Ugarske s nosivošću do 2.000 tona vrate vlasnicima ili suvlasnicima na Jadranu.<sup>2</sup>

Komisija za reparacije prihvatila je zahtjev Ante Trumbića, ministra vanjskih poslova Kraljevine SHS, da se cjelokupno trgovačko brodovlje bivše Austro-Ugarske razdjeli između Kraljevine Italije i Kraljevine SHS. Prema novonastalom sporazumu Trumbić-Bertolini iz 1921.,<sup>3</sup> parobrodarske tvrtke i parobrodi pripali su onoj državi u kojima su građani dotične države imali suvlasničku većinu. Svi vraćeni parobrodi bili su s više od dvadesetak godina starosti, i najveći ih je broj bio male obalne plovidbe. Parobroda za veliku obalnu plovidbu srednje tonaže, najvažnijih za plovidbu Sredozemljem, nije bilo.<sup>4</sup> Prema pokazateljima iz 1925., brodova s manje od 10 godina starosti bilo je 8, između 11 i 20 godina 43, od 21 do 30 godina 49, od 31 do 40 godina 28, a starijih od 40 bilo je 10.<sup>5</sup> Dakle, najmanje je bilo zastupljeno modernih novih parobroda, a najviše onih između 20 i 30 godina starosti. Podaci iz druge polovice dvadesetih godina prošlog stoljeća jasno pokazuju kako je taj negativni trend u našem brodarstvu zadržan, pa je popunjavanje plovnog parka tridesetogodišnjim parobrodima nastavljeno, za razliku od tadašnjih svjetskih standarda, prema kojima su parobrodi stariji od 25 godina zastupljeni s manje od 14%.<sup>6</sup>

Među brodovima koji su pariškim sporazumom pripali Kraljevini SHS, 23 su parobroda, s ukupno 48.560 bruto registarskih tona (BRT), vraćena dubrovačkim brodarima ili dioničarskim društvima s pretežnim dubrovačkim kapitalom. Prema sporazumu, Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi prešlo je u vlasništvo 12 parobroda s ukupno 25.729 BRT, Slobodnoj plovidbi Ivo Račić šest parobroda s 22.304 BRT, Obalnoj plovidbi četiri parobroda s 454 BRT i jednomu manjem brodovlasniku, Jaku Batiniću vraćen je parobrod *Epidaurus* nosivosti od 75 BRT. Nakon preuzimanja brodova poslovanje su nastavila sva spomenuta društva. U tablicama 1. i 2. dan je, nakon njihova povratka, pregled brodova Atlantske plovidbe Ivo Račić i Dubrovačke parobrodarske plovidbe za godinu 1923. Na korčulanskom području vraćena su tri parobroda, i to

<sup>2</sup> I. Perić, Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću, JAZU Zagreb, 1984, str. 219.

<sup>3</sup> Više o sporazumu Trumbić-Bertolini u I. Šišević, Sporazum Trumbić-Bertolini u sklopu rješavanja Jadranskog pitanja. // Pomorski zbornik, 3. Zadar, 1965, str. 918.

<sup>4</sup> Više o problematici trgovačke mornarice i svjetskoj konkurenciji u: I. Belin, Ekonomsko-financijsko značenje našeg pomorstva. // Almanah jadranska straža za 1927. godinu / urednik Stanko Banić. Jadranska straža, Split 1927, str. 267-274.

<sup>5</sup> Od spomenutih brodova u vlasništvu DPP bilo je 16 brodova s 39.396 tona, Atlantske plovidbe Ivo Račić 10 brodova s 37.844 tona, Jugoslavensko američanske plovidbe 3 broda sa 16.737 tona. 95% ukupne tonaže brodova pripadalo je dioničkim parobrodarskim društvima, a ni 5% malim brodarima ili udruženjima – prema - Kraljevina SHS. Beograd: Jugoslavensko novinarsko udruženje, 1927, str. 139.

<sup>6</sup> Više o starosti trgovačke mornarice u: B. Čurić (ur.), Privreda i radnici u Dalmaciji. Split: Radnička komora za Dalmaciju, 1929, str. 55.

<sup>1</sup> Izvještaji Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku, br. 5 (1930), Dubrovnik, Trgovačko-obrtnička komora, 1930, str. 73.

Zadružnom društvu Korčula jedan nosivosti od 150 BRT, a dva sa 165 BRT brodovlasniku Lovri Depolu.<sup>7</sup>

**Tablica 1. Pregled brodova Atlantske plovidbe Ivo Račić u 1923.**

**Table 1. Ships Schedule of "A.P." Ivo Račić in 1923.**

Red. broj	Ime parobroda	BRT	KS	Godina izgradnje
1.	Orjen	2.363	950	1900.
2.	Dan	4.283	2.000	1907.
3.	Iskra	4.150	1.500	1902.
4.	Izvor	3.935	1.250	1898.
5.	Istina	3.516	1.550	1910.
6.	Izrada	3.539	1.550	1910.
7.	Epidauro	4.292	1.575	1901.
8.	Izabran	4.306	1.900	1912.
9.	Izgled	4.289	1.960	1911.
10.	Marija Račić	5.038	1.760	1911.
	<b>Ukupno</b>	<b>39.711</b>		

Izvor: Jadranska straža, glasilo Udruženja «Jadranska straža», Split, 3, 8 (1923), str. 10. i vlastiti obračun

Ratne štete, koje nitko nije nadoknađivao, nisu zaobišle ni Dubrovačku parobrodarsku plovidbu. Društvo je osnovano 1. srpnja 1909. kao dioničko s početnim kapitalom od 1.200.000 kruna. Inače, prvi dubrovački parni brod kupljen je u Engleskoj još 1880. godine i zvao se „Dubrovnik“. I. svjetski rat zatekao je društvo s ukupno šest parobroda ukupne nosivosti od 3.250 BRT. Godine 1917., dakle još tijekom rata, DPP preuzela je devet parobroda društava Naprijed i Unione, s ukupnom nosivošću od 27.465 BRT. Manji parobrod *Albanija* prodan je 1919., dok su parobrodi *Dubrovnik* i *Lokrum* potopljeni - jedan kod Hvara, a drugi u Draču 1916. godine. Ostali materijalni gubici iznosili su oko 1.200.000 kruna. Dugotrajna rekvizicija devet brodova od Francuske i Italije, te ratni gubici onemogućili su normalno poslovanje društva. Ipak Dubrovačka parobrodarska plovidba isplaćivala je redovito dividende svojim dioničarima, koje su do 1929. iznosile oko 44.000.000 dinara.<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Almanah Kraljevina SHS za 1921-1922, sv. 1, dio 1-3, str. 236-238.

<sup>8</sup> Ilustrirani zvanični almanah - Šematizam Zetske banovine, Državna štamparija Sarajevo, Sarajevo, 1931, str. 377.

**Tablica 2. Pregled brodova Dubrovačke parobrodarske plovidbe u 1923. godini**

**Table 2. Ships schedule of Ragusan Shipping Company in 1923.**

Red. br.	Ime parobroda	BRT	KS	Godina izgradnje
1.	Daksa	4.364	398	1911.
2.	Dubravka	3.786	331	1908.
3.	Srgj	3.644	295	1905.
4.	Bosanka	3.462	300	1905.
5.	Srebreno	3.304	267	1900.
6.	Dubac	2.811	257	1901.
7.	Lapad	2.535	350	1899.
8.	Pracat	2.312	206	1900.
9.	Naprijed	1.671	153	1894.
10.	Lovrijenac	924	170	1909.
11.	Petka	498	118	1896.
12.	Zaton	559	118	1892.
	<b>Ukupno</b>	<b>29.870</b>		

Izvor: Jadranska straža: glasilo Udruženja «Jadranska straža», Split, 3, 8 (1923), str. 10. i vlastiti obračun

Iako u poratnom razdoblju djeluje sa skromnom zaradom, u razdoblju od 1923. do 1930. poslovanje DPP doživljava uspon; grade se moderni parobrodi *Federiko Glavić*, *Nikola Pašić*, *Sveti Vlaho* i *Princ Andrej*, s ukupno 22.000 BRT. Parobrod *Federiko Glavić* nazvan je po članu Upravnog vijeća i najvećem dioničaru DPP. Izgrađen je u Belfastu, isporučen je 1925. Njegova je posebnost u činjenici da je to najveći teretni parobrod duge plovidbe tog vremena u jugoslavenskim okvirima.<sup>9</sup>

S druge strane, nije zapostavljen ni putnički promet, pa je izgrađeno sedam putničkih parobroda uz kupljeni preuređeni rabljeni parobrod *Kumanovo*, izgrađen još 1907. i u tadašnjem tisku predstavljen kao suvremeni preuređeni putnički brod koji udovoljava svim standardima modernog prometa.<sup>10</sup> Redovite parobrodarske putničke linije subvencionirala je država još od 1922. godine. DPP održava 1923. tri linije: Kotor - Bakar parobrodom *Petka*, Gruž - Trst i Gruž - Bari parobrodom *Lovrjenac*, te Split - Bari parobrodom *Zaton*.

Samo u jednogodišnjem razdoblju, od 1925. do 1926. osnovna glavnica DPP povišena je od 10.738.125 na 21.500.000 dinara povećavši čistu dobit s 3.008.954 na 7.031.985 dinara u 1926. godini.<sup>11</sup> Uspješnim poslovanjem DPP razvila se u najveću parobrodarsku tvrtku u okvirima tadašnje države, pa je već 1925. izbila na prvo mjesto po poslovanju, sa 16 brodova nosivosti od 39.396 BRT, ili 24,9% cjelokupne tonaže jugoslavenskog brodogradnja. Drugo je mjesto zauzimala Atlantska plovidba Ivo Račić (pod nazivom Slobodna plovidba Ivo Račić<sup>12</sup> do

<sup>9</sup> 5.269 BRT ili 9.830 t nosivosti, dužine 128 m, širine 16,58 m, visine 8,68 m, brzine 10,5 - 11 milja/h, maks. gaz 7,64 m... (Narodna svijest, br. 13 (1925))

<sup>10</sup> Dubrovački list, br. 23 (1925), str. 3.

<sup>11</sup> B. Čurić (ur.), isto djelo, str. 58.

<sup>12</sup> Slobodnu plovidbu Ivo Račić & Co osnovao je 1909. godine u Trstu Ivo Račić - pomorac i brodovlasnik iz Plata. Tu veliku parobrodarsku tvrtku osnovao je uz pomoć skupine Dubrovčana prethodno istupivši iz Parobrodarskog društva Unione - vidi: R. Roter, Ivo Račić - pomorac i

1922.), s deset parobroda nosivosti od 37.844 BRT, i udjelom 23,7%. Iako je to društvo imalo sjedište u Trstu, pa u Splitu, Dubrovnik mu je bio matična luka. Uz druga društva upisana po luci pripadnosti u Dubrovnik, luka Dubrovnik imala je čak 54% registrirane tonaže jugoslavenskog brodograditelja u 1925. godini.<sup>13</sup>

Kao što je već spomenuto, redovite putničko-teretne linije subvencionirala je država, pa su sve parobrodarske tvrtke dubrovačkog područja težile produljenju ugovora o subvenciji koji se sklapao svake godine. Primjerice, samo za budžetsku 1926./27. godinu DPP primila je državnu subvenciju od 5.132.125 dinara, dakle 55 dinara i 25 para po prevaljenoj miljii.<sup>14</sup> Početkom 1928. postignut je dogovor između DPP i Ministarstva saobraćaja o desetogodišnjoj subvenciji u razdoblju od 1. travnja 1928. do 31. ožujka 1938. Uslijedili su slični ugovori između Ministarstva saobraćaja i ostalih dubrovačkih parobrodarskih tvrtki, pa je 15. ožujka 1929. sklopljen zajednički *Ugovor o organizaciji i vršenju redovnog pomorskog saobraćaja i prevoza pošte morem*.

Ugovor je sklopljen između Ministarstva saobraćaja i Jadranske plovidbe d. d. u Sušaku, Dubrovačke parobrodarske plovidbe u Dubrovniku, Brodarskog društva Boka u Kotoru i Obalne paroplovidbe Hum u Korčuli.<sup>15</sup> Ukupna godišnja subvencija iznosila je 49,5 milijuna dinara, a dijelila se na sljedeći način: Jadranska plovidba d. d. dobila je 30,5 milijuna dinara, DPP 11,3 milijuna dinara, Boka 7 milijuna i Obalna paroplovidba Hum 750.000 dinara. Ova privatna subvencionirana društva trebala su u ugovorenom roku izgraditi 24 nova parobroda određene vrste i veličine. Dubrovačka parobrodarska plovidba obvezala se da će u desetogodišnjem razdoblju održavati svojim parobrodima redovite linije za promet putnika i robe te za prijevoz pošte, što je utvrđeno u "Mreži pruge". Glavne linije u toj mreži od deset putničkih i teretnih linija bile su: Trst – Split - Dubrovnik, Trst – Split – Dubrovnik - Kotor, Split - Dubrovnik i Split – Dubrovnik - Kotor. Sporedne bile su, uključujući liniju Dubrovnik - Bari, uz sedam lokalnih linija na dubrovačkom području koje su povezivale Gruž s Velom Lukom, Velikim Stonom i Cavtatom. Brodovi DPP na spomenutim linijama bili su prema ugovoru obvezni prevaliti 182.500 morskih milja, za što je godišnja naknada iznosila 11,675.600 dinara.<sup>16</sup>

Postojali su i drugi ugovori o državnoj subvenciji - s Jugoslavenskim Lloydom za redovitu liniju do Buenos Airesa, u iznosu od 8,5 milijuna dinara, i s Oceanijom, u iznosu od 6 milijuna dinara za deset linija do Las Palmasa. Oceanija je bila obvezna izgraditi dva nova parobroda tijekom deset ugovorenih godina, a Jugoslavenski Lloyd u pet godina četiri nova parobroda za dugu plovidbu s ukupno najmanje 32.000 tona nosivosti.<sup>17</sup>

Najveće dubrovačko parobrodarsko društvo, ujedno i najveće u Kraljevini SHS - Jugoslavenski Lloyd a. d., nastalo je 14. prosinca 1928. fuzijom Atlantske plovidbe Ivo Račić (osnovane još 1910.) i Jugoslavensko američanske plovidbe (osnovane 1924. na poticaj Boža Banca).<sup>18</sup> Atlantska plovidba Ivo Račić uspješnim poslovanjem u dvogodišnjem razdoblju od 1925. do 1927. popunila je svoj plovni park kupnjom pet teretnih parobroda: *Vidovdan*, *Nemanja*, *Dušan Silni*, *Carica Milica* i *Istok*. S druge strane, Jugoslavensko američanska plovidba u svega nekoliko godina poslovanja nabavila je deset velikih teretnih preokooceanskih parobroda: *Marija Petrinović*, nosivosti od 8.900 t, *Jugoslavija*, od 8.250 t, *Vojvoda Putnik*, s 9.450 t, *Nikola Mihanović*, s 8.200 t, *Njegoš*, 7.500 t, *Zrinski*, s 8.825 t, *Preradović*, od 8.600 t, *Gundulić*, od 8.620 t, *Aleksandar*, s 9.850 t, i *Tomislav*, nosivosti od 8.700 t.<sup>19</sup>

Najveći dio prometa Jugoslavensko američanska plovidba ostvarivala je s Južnom Amerikom, i to ponajviše s Argentinom i Čileom. Jača povezanost s Južnom Amerikom bila je zajednička odrednica ovih obaju parobrodarskih društava, što je rezultiralo osnivanjem stalne linije s tim područjem i otvaranjem agencije u Buenos Airesu. I ne samo to - Atlantska plovidba Ivo Račić i Jugoslavensko američanska plovidba imale su više zajedničkih obilježja prije udruživanja u Jugoslavenski Lloyd: dobrim dijelom iste dioničare i članove uprave, svoje su skupštine od 1925. do 1928. održavale u istom danu, i to uvijek u prostorijama Trgovačke i obrtničke komore u Splitu; skupštine su imale iste predsjedatelje i iste zamisli o poslovanju. Flotu obaju društava činili su samo brodovi duge plovidbe. Zajednički interesi rezultirali su i prvim zajedničkim ulaganjima, kao što je kupnja zemljišta u Splitu.<sup>20</sup> Dok je kapital iseljenika bio dominantan u Jugoslavensko američanskoj plovidbi, najjači dioničar Jugoslavenskog Lloyda postala je Srpska banka d.d. Zagreb, s više od 39% dionica.

## 2.2. Brodarstvo u uvjetima velike ekonomske krize 1929. – 1933.

### *Shipping Industry under the Great Depression (1923. – 1933.)*

Početak svjetske ekonomske krize 1929. godine, zatekao je dubrovačko pomorstvo u velikom poslovnom zamahu. Te godine parobrod Dubrovačke parobrodarske plovidbe prevezli su 420.000 tona tereta (ruda, fosfat, žito, nitrat i sl.) i 8.000 m<sup>3</sup> drva na 45 putovanja, od kojih je 11 bilo preokooceanskih. Na mreži linija prevezeno je ukupno 159.960 putnika, 8.310 tona tereta, 2.974 m<sup>3</sup> drva i 1.800 grla stoke. Na parobrodima bilo je zaposleno ukupno 566 članova posade, od kojih 124 časnika.<sup>21</sup>

U siječnju 1929. započela je djelovati nova broderska tvrtka d. d. Slobodna plovidba. Prvi parobrod ovog

dobrotvor. // Dubrovačko pomorstvo : u spomen sto godina nautičke škole u Dubrovniku. Dubrovnik : Odbor za proslavu sto godina nautičke škole, 1952, str. 109-116.

<sup>13</sup> Podaci preuzeti iz: I. Belin, Stanje i razvitak našeg pomorstva. // Jadranska straža br. 1. Split : Jadranska straža, 1927, str. 7. i I. Perić, isto djelo, str. 239.

<sup>14</sup> Jugoslavenski pomorac, br. 6. Zagreb, 1927, str. 3.

<sup>15</sup> Opširnije o ugovoru: I. Perić, isto djelo, str. 242-243. i M. Mirković, *Ekonomika historija Jugoslavije*. Zagreb : Informator, 1968, str. 368.

<sup>16</sup> I. Perić, isto, str. 243. i ilustrirani zvanični almanah - Šematizam Zetske banovine... str. 378.

<sup>17</sup> M. Mirković, isto djelo, str. 368.

<sup>18</sup> Više u: Z. Marijan Jelaska, Nastanak parobrodarskog društva

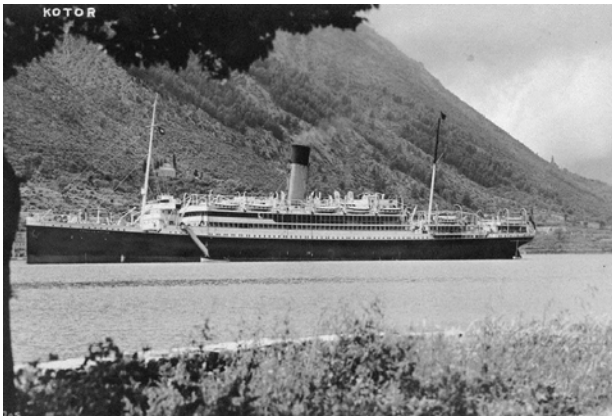
Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društva čijim je združivanjem nastalo. // Anali zavoda za povijesne znanosti JAZU, 42(2004), str. 231-272.

<sup>19</sup> Dubrava, br. 27 (1935), str. 13-14. pod naslovom Jugoslavenski Lloyd a. d.

<sup>20</sup> Z. Marijan Jelaska, isto djelo, str.251.

<sup>21</sup> Tribina, br. 68 (1930), str. 5.

društva bio je *Koločep*, ali je ubrzo prodan jer se nije moglo uspješno poslovati. Drugi parobrod d. d. Slobodna plovidba bio je *Duba*, 7.200 tona nosivosti, a s njim je ovo društvo nastavilo i početkom II. svjetskog rata. Sljedeće, 1930. godine osnovana je Plovidba "Rad", koja je započela poslovati s istoimenim parobrodom od 7.400 tona. Poslije je nabavljen i remorker *Rudnik*.<sup>22</sup> Ta, 1930. godina bila je tragična za DPP, ali i cijelo dubrovačko područje, kad je 26. siječnja u Biskajskom zaljevu potonula *Daksa* s ukupno 38 članova posade. Najmlađi nastradali član posade imao je svega 18 godina, a najstariji 47. Ostalo je 43 siročadi. Kako je dotad najveća tragedija nekog broda iz dubrovačkog područja bolno odjeknula u pomorskom Dubrovniku, najbolje se vidi iz onodobnog tiska.<sup>23</sup>



Dvije godine nakon osnutka Jugoslavenskog Lloydja, na poticaj generalnog direktora Boža Banca kupljena su dva velika putnička broda - *Kraljica Marija*, nosivosti od 17.500 t, i *Princeza Olga*, od 14.350 t. Njima su se obavljala turistička kružna putovanja po Jadranu i Sredozemlju, te putnička linija do Levanta. U posjedu ovoga društva bila je i luksuzna jahta *Tiha*. Najveću nosivost brodovlja imao je Lloyd na početku svojega djelovanja jer, zbog velike svjetske krize i skorog početka rata, tonaža njegova teretnog brodovlja bila je u stalnom padu. Međutim, s 21 teretnim i s dva putnička broda, ukupne nosivosti od oko 200.000 t, Jugoslavenski Lloyd a. d. raspolagao je gotovo polovicom sveukupne tonaže u tadašnjoj državi. Zanimljivo je spomenuti da su Atlantska plovidba Ivo Račić i Jugoslavensko američka plovidba za sjedište izabrali Split, a uprava Jugoslavenskog Lloydja a. d. nalazila se na Jelačićevu trgu u Zagrebu. Iako su u spomenutim društvima prevagu imali dioničari iz dubrovačkog područja, razlog toj pojavi bila je konkurencija jake DPP u Dubrovniku.

Sve brodarske tvrtke pretrpjele su znatne štete zbog krize pa njezine posljedice nisu zaobišle ni DPP. Naime, prvi se put u poratnim godinama posluje s gubitkom. Povod takva negativnog trenda u poslovanju bio je nagli pad engleske funte, kojom su se iskazivale pomorske vozarine. Osim toga, devizna i valutarna ograničenja imala su za posljedicu pad prometa stranaca na dubrovačkom području. DPP, obavljajući redovitu obalnu plovidbu gotovo samo prijevozom putnika, bila je izravno pogođena.

S druge strane, konkurentne inozemne parobrodarske tvrtke, koje su uživale obilne subvencije i raznovrsne poticaje, uspijevale su privući dobar dio putničkog prometa. Tako je redovita teretna linija do Levanta bila na stalnom gubitku, a linije su male obalne plovidbe pod jakim talijanskim pritiskom jer su subvencije talijanske vlade bile četverostruko veće od domaćih. Dovoljno je spomenuti da je gubitak DPP u 1931. bio veći od fonda amortizacije, i činio je oko 10% uložene glavnice.<sup>24</sup> Godišnji zaključni račun o poslovanju iz 1931. godine bilježi gubitak od 3.719.794 dinara, koji je pokriven prijenosom iz 1930. od 7.926.198 dinara. Preostali je iznos prebačen na novootvoreni račun, s kojega je Upravno vijeće tijekom 1932. trebalo isplatiti dioničarima akontaciju dividende. Između članova Upravnog vijeća i pojedinih dioničara znalo je dolaziti i do oštrih sukoba, ali su zasigurno najnezadovoljniji u DPP bili članovi posada.

Primjerice, mjesečna primanja u DPP u svibnju 1928. na parobrodima male obalne plovidbe iznosila su za I. strojara od 2.493 do 3.189 dinara, a na parobrodima duge plovidbe za I. strojara 3.189 dinara.<sup>25</sup> Prianja u maloj obalnoj plovidbi bila su manja od onih u dugoj plovidbi koja su pak ostala jednaka ili su znatno niža od predratnih.<sup>26</sup> Uvjeti za rad pomoraca bili su teški. Uprava ovoga društva izdvajala bi skroman iznos za hranu svakog člana posade, dok se na maloj obalnoj plovidbi, te posebno na brodovima Jadranske plovidbe, umjesto hrane davao novac na ruke. Zbog niskih primanja, loše hrane, produljenoga radnog vremena, izostanka godišnjih odmora, nepovoljnih radnih prilika - bio je učestao bijeg članova posade u stranim lukama. Bježali su ne samo mornari nego i časnici. Najviše članova posade u okvirima tadašnje države izgubila je DPP. Prema nekim pokazateljima, u razdoblju od 1921. do 1926. čak 5% ukupne posade.<sup>27</sup>

<sup>22</sup> Dubrava, br. 27 (1935), str. 14. - pod naslovom „Daljnji pothvati Dubrovnika u pomorstvu“.

<sup>23</sup> Više o toj tragediji u: Narodna svijest, br. 6 (1930), str. 4. pod naslovom „Katastrofa parobroda Daksa“.

<sup>24</sup> Dubrovačka parobrodarska plovidba. Izvještaj i zaključni računi za godinu 1931, Dubrovnik, 1932.

<sup>25</sup> Prianja II. strojara iznosila su od 1.939 do 2.216 dinara, III. strojara 1.899 dinara na parobrodima male obalne plovidbe, a na parobrodima duge plovidbe za II. strojara 2.164 dinara, III. strojara 1.800 dinara... (Jugoslavenski pomorac, br. 16. Zagreb (1928), str. 7.)

<sup>26</sup> Detaljnije o primanjima pomoraca u: B. Čurić (ur.), isto djelo, str. 85-87.

<sup>27</sup> Isto, str. 91.

Tablica 3. Nosivost brodova Dubrovačke parobrodarske plovidbe 1931. godine  
 Table 3. Deadweights of Ragusan Shipping company in 1931.

Br.	Ime parobroda	BRT	Nosivost (t)	God. izgradnje
<b>Duga plovidba</b>				
1.	Bosanka	3.456	6.200	1905.
2.	Dubac	2.819	4.800	1901.
3.	Dubravka	3.786	6.500	1905.
4.	Durmitor	5.613	9.400	1913.
5.	Federiko Glavić	5.283	9.900	1925.
6.	Nikola Pašić	4.752	8.200	1927.
7.	Pracat	2.319	3.500	1900.
8.	Princ Andrej	5.042	9.400	1930.
9.	Srebreno	3.304	5.800	1901.
10.	Srđ	3.644	6.300	1905.
11.	Sveti Vlaho	5.965	9.900	1928.
<b>Obalna plovidba</b>				
12.	Cavtat	115	10	1900.
13.	Dubrovnik	924	200	1909.
14.	Jakljan (pomoćni)	272	500	1924.
15.	Korčula	108	20	1914.
16.	Kumanovo	1.409	150	1907.
17.	Kupari	108	20	1914.
18.	Lopud	25	-	1890.
19.	Mljet	180	50	1902.
20.	Olipa (pomoćni)	26	40	1890.
21.	Pelješac	123	50	1882.
22.	Petka	498	300	1896.
23.	Ston	201	50	1909.
24.	Šipan	350	120	1931.
	<b>Ukupno</b>	<b>50.322</b>	<b>81.410</b>	

Izvor: Ilustrirani zvanični almanah-Šematizam Zetske banovine, Državna štamparija Sarajevo, Sarajevo, 1931, str. 379.

Ipak sve to nije spriječilo Dubrovačku parobrodarsku plovidbu da u 1931. poveća svoj plovni park za dvije jedinice, i to teretni parobrod *Durmitor*, kupljen sredstvima preostalim nakon isplate osiguranja potopljenog broda *Daksa*, i putnički *Šipan*. Tako je krajem poslovne 1931. godine DPP imala ukupno 24 parobroda, s 50.322 BRT i 81.410 tona nosivosti, i to 11 parobroda duge plovidbe i 13 parobroda male obalne plovidbe – vidi tablicu 3. Sljedeće je godine pušten u promet i novoizgrađeni i dotad najveći putnički parobrod za obalnu plovidbu - *Kralj Aleksandar*, izgrađen u Glasgowu.<sup>28</sup>

Naši parobrodi su se održavali u svjetskoj konkurenciji upravo zbog znatno manjih troškova od onih u konkurentskim državama. Brodovlasnici su, u težnji za profitom, ne samo do krajnje mjere iskorištavali mornare nego su ugrožavali sigurnost i živote posada. Naime, brodovlasnici starih brodova iz velikih zapadnih kapitalističkih država prodavali su ih kao staro željezo, koje su kupovali brodovlasnici u zaostalim kapitalističkim zemljama. I jugoslavenski brodovlasnici sudjelovali su u kupnji starih brodova, zbog niske nabavne cijene. Zapovjednik i ostali članovi posade bili su znatno slabije plaćeni, a visina njihovih primanja na brodovima iste veličine ovisno o pripadnosti broda pojedinim državama, varirala je za 50%, 60%, pa čak i 70%.<sup>29</sup> Isto tako, na

brodovima iste veličine manji broj posade smanjivao je ukupne brodske troškove, ali je povećavao radno vrijeme zaposlenih. S druge strane, osiguranje naših parobroda bilo je neusporedivo niže zbog njihove velike starosti. Zato u razdoblju izrazito niskih vozarina, kad je dobar dio svjetske mornarice bio privezan u lukama, hrvatski su parobrodi plovili jer su manja izdvajanja dopuštala zaradu i s niskom vozarinom.

### 2.3. Razdoblje nakon velike ekonomske krize

#### *Period after the Great Depression*

Tek se u 1935. znatnije poboljšavaju prilike u brodarstvu. Naime, dolazi do porasta vozarina, ali, s druge strane, rastu i cijene brodova, što dodatno otežava nove nabave. Dubrovačka parobrodarska plovidba je 1935. posjedovala ukupno 11 brodova duge plovidbe, s 46.002 BRT, ili 79.900 t nosivosti, te 14 brodova male obalne plovidbe, s 52.936 BRT, tj. 81.410 t nosivosti.<sup>30</sup> Godine 1937. Dubrovačka parobrodarska plovidba izgubila je još jedan brod u pomorskom sudaru sa švedskim parobrodom *Haga*.<sup>31</sup> Od 31 člana posade potopljenog parobroda *Srđ* dvojica su izgubila život. Godinu dana poslije ovo društvo nabavlja novi brod na naftni pogon. To je bio najmlađi i najmoderniji teretni brod tadašnje države - parobrod *Dubrovnik*, s 5.156 BRT.<sup>32</sup>

<sup>28</sup> Detaljni opisi parobroda *Kralj Aleksandar* u: A. Martinović, Dubrovačka plovidba 1880-1946, postanak i razvitak. // Naše more, 27, 6 (1980), str. 221-237.

<sup>29</sup> Prema pregledu o visini mjesečnih primanja zapovjednika i kvalificiranih kormilara u pojedinim državama u 1931. godini u: M. Mirković, isto djelo, str. 370.

<sup>30</sup> Popis brodovlja u: Dubrovačka parobrodarska plovidba a.d. Dubrovnik: Jadran, 1935, str. 12.

<sup>31</sup> Narodna svijest, br. 1 (1938), str. 1.

<sup>32</sup> Detaljniji opisi parobroda *Dubrovnik* u: A. Martinović, isto djelo, str. 221-237.

Krajem tridesetih godina prošlog stoljeća kapacitet brodovlja na dubrovačkom području bio je sljedeći: Dubrovačka parobrodarska plovidba imala je 23 broda, s 50.708 BRT i 640 članova posade, Jugoslavenski Lloyd 19 brodova, s 98.806 BRT i 598 članova posade, Slobodna plovidba 1 brod, s 4.080 BRT i 30 članova posade, Plovidba Rad 1 brod, s 4.210 BRT i 30 članova posade, Prvo dalmatinsko trgovačko društvo 1 brod, s 1.930 BRT i 23 člana posade, Jugolevant 1 brod, s 1.909 BRT i 28 članova posade, te Aces iz Orebića 2 broda, s 2.544 BRT i 52 člana posade. Dakle, dubrovačko područje imalo je ukupno 48 brodova, s kapacitetom od 164.187 BRT i 1.401 članom posade.<sup>33</sup>

U međuratnom razdoblju Dubrovačka parobrodarska plovidba povećala je svoju flotu tako da je na početku 1939. imala 24 broda, od čega njih deset duge plovidbe

(*Bosanka, Dubac, Dubravka, Dubrovnik, Durmitor, Federiko Glavić, Nikola Pašić, Princ Andrej, Srebreno i Sv. Vlaho*) i 14 obalne plovidbe (*Cavtat, Dedinje, Jakljan, Korčula, Kralj Aleksandar, Kumanovo, Kupari, Lopud, Mljet, Olipa, Pelješac, Petka, Ston i Šipan*), s ukupno 52.171 BRT, ili 80.810 tona nosivosti (dok je jugoslavenska trgovačka mornarica te godine imala 187 brodova, s 413.823 BRT i 629.150 tona nosivosti).<sup>34</sup> DPP je neprekidno ulagala u modernizaciju svoga plovnog parka, pa je već 1940. godine jedina u okvirima tadašnje države imala tri broda s pogonom na naftu, *Dubrovnik, Kralj Aleksandar* i *Kumanovo*.<sup>35</sup> Glavnica ovoga društva iznosila je 32.250.000 dinara, dok je vrijednost flote bila procijenjena na 200.000.000 dinara.<sup>36</sup> S druge strane, Jugoslavenski Lloyd je 1940. raspolagao sa 16 teretnih parobroda, jednom jahtom i dva putnička parobroda, s ukupno 104.196 BRT i 153.600 tona nosivosti – vidi tablicu 4.

**Tablica 4. Jugoslavenski Lloyd: brodovi, BRT, nosivost i godina izgradnje**  
**Table 4. Yugoslav Lloyd: ships, G. R. T., tonnage and the year of building**

Red. br.	Ime parobroda	BRT	Nosivost (t)	God. izgradnje
1.	Aleksandar I.	5.948	9.750	1927.
2.	Carica Milica	6.390	9.950	1928.
3.	Istok	5.908	9.670	1913.
4.	Ivo Račić	3.718	6.560	1906.
5.	Izgleđ	4.303	7.770	1911.
6.	Kraljica Marija	10.226	7.810	1906.
7.	Mar. Petrinović	5.699	8.900	1918.
8.	Marija Račić	4.200	7.280	1911.
9.	Nemanja	5.226	8.220	1918.
10.	Njegoš	4.376	7.510	1908.
11.	Preradović	5.340	8.750	1907.
12.	Princesa Olga	8.480	6.000	1915.
13.	Tomislav	5.411	8.725	1928.
14.	Trepča	5.051	8.920	1930.
15.	Triglav	6.363	10.760	1929.
16.	Vidovdan	5.581	8.725	1906.
17.	Vojvoda Putnik	5.875	9.450	1916.
18.	Zrinski	5.635	8.850	1920.
19.	Tiha (jahta)	466		1902.
	<b>Ukupno</b>	<b>104.196</b>	<b>153.600</b>	

Izvor: I. Šišević, *Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon*. Rijeka : Savez društava za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije u Rijeci, 1980, str. 413.

<sup>33</sup> Pomorski godišnjak za 1939-40, XII-XIV god. Beograd: Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije; Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, 1940, str. 71-105.

<sup>34</sup> I. Perić, isto djelo, str. 260.

<sup>35</sup> Kako su se u to vrijeme suvremeni brodovi gradili na motorni pogon, Dubrovačka parobrodarska plovidba je 1939. godine promijenila ime tvrtke (ispustivši iz starog imena riječ parobrodarska) u Dubrovačka plovidba.

<sup>36</sup> I. Perić, isto djelo, str. 260.

U 1939. godini putnički promet na jugoistočnoj obali Jadrana gotovo je u potpunosti opao, posebno turistički. Nasuprot tako slabom poslovanju putničkih brodova u posljednjoj trećini 1939., prijevoz tereta morem bio je konjunkturan i svi kapaciteti teretnih brodova bili su popunjeni. Uspješno poslovanje donosilo je veliku dobit, ali je rizik plovidbe navodio brodovlasnike na dodatna osiguranja brodovlja, uz porast primanja pomoraca, što je uzrokovalo veliku zabrinutost dioničara. Iste te predratne godine osnovana je nova brodarska tvrtka, Jugolevant, s glavnicom od 200.000 dinara i sjedištem u Dubrovniku, a uprava je bila u Sušaku. Društvo je u promet uključilo parobrod velike obalne plovidbe *Vido*, s 1.919 BRT, 3.700 tona nosivosti i 26 članova posade.<sup>37</sup>



Uz navedeno, od posebnog je značenja činjenica da su dubrovački brodovlasnici, osim što su značajan dio novca polagali u strane banke, stečeni kapital ulagali i u druge djelatnosti, poput hotelijerstva, industrije i rudarstva, i to uglavnom izvan dubrovačkog područja. Na taj način utjecali su i na razvoj nove, rastuće djelatnosti u strukturi gospodarstva – hotelijerstvo, tj. turizam. Tako je Dubrovačka parobrodarska plovidba kupila hotel *Milino* u Zagrebu i preimenovala ga u hotel *Dubrovnik* 1939. godine. Pomorskim kapitalom Jugoslavenskog Lloyda izgrađen je i hotel *Excelsior* u Dubrovniku. Pomorski kapital osim u hotelijerstvu Dubrovnika, Zagreba i Beograda imao je udio i u borskom rudniku, u rudniku salitre u Čileu i u nekim inozemnim bankama.<sup>38</sup>

<sup>37</sup> Isto djelo, str. 271.

Osim spomenutih brodarskih društava na dubrovačkom području između dva svjetska rata djelovalo ih je još nekoliko. Prvo dalmatinsko trgovačko društvo osnovano je 1907. godine, pa je uspješno poslovalo pred I. svjetski rat, tijekom njega i neposredno nakon njega. Društvo je 1924. registriralo parobrodarski odsjek i nabavilo prvi parobrod *Prvi dalmatinski*, s 620 BRT i 24 člana posade, koji je prodan 1927. Do početka II. svjetskog rata kupljena su još četiri parobroda: *Drugi dalmatinski*, s 1.180 BRT (prodan 1937.), *Treći dalmatinski*, s 3.819 BRT (potopljen 1935. kod Brindizija zbog prodora vode u spremište, bez ljudskih žrtava), *Švarcog*, s 997 BRT, i *Četvrti dalmatinski*, s 1.937 BRT, koji je prodan 1940. nakon čega se društvo prestalo baviti pomorskom djelatnošću (prema - M. Kapović, Dubrovačko pomorstvo 1880-1941. // *Naše more*, 1-2 (1980), str. 7-23. i Dubrava, br. 27 (1935), str. 14. pod naslovom „Daljnji pothvati Dubrovnika u pomorstvu“.) Najveći brod koji je posjedovao mali brodovlasnik bio je parobrod *Vojislav*. Bio je u vlasništvu Josipa Učovića do 1927. godine, kada je prodan, a 1930. godine nabavljen je motorni škuner *Marija*.

<sup>38</sup> A. Kobašić, Pomorske djelatnosti u dubrovačkom gospodarstvu 20. stoljeća do 1990. godine. // *Naše more*, 20, 5-6 (1993), str. 277-283.

## 2.4. Neke specifičnosti brodarstva na otoku Korčuli

### *Some Specific Qualities of Shipping on the Island of Korčula*

Na otoku Korčuli od 1903. do 1914. djelovala je Korčulanska plovidba Ivan Foretić i dr. s parobrodom za malu obalnu plovidbu nazvanim *Prvi*, a poslije je nabavljen i parobrod *Drugi*. Društvo je obavljalo prijevoz robe i putnika po Korčulanskom kanalu i na relacijama do Metkovića. Intervencijom političara ono je dobilo državnu subvenciju od 750.000 za linije parobroda *Drugi*, koja je vrijednost iznosila samo trećinu spomenutog iznosa. Budući da je društvo imalo monopol za subvenciju, prodalo je brod i subvenciju skupa za iznos vrijednosti broda povećane visinom godišnje subvencije. Od 1914. do 1926. djelovalo je društvo Depolo i Smrkinić, koje je kupilo parobrod *Prvi*, te plovidbu popunilo još jednom jedinicom - *Dražicom*. Već spomenuto društvo Hum djelovalo je u razdoblju od 1915. do 1925. s jedinim parobrodom - *Petar Zrinski*. Sva ta korčulanska parobrodarska društva jedva su životarila i konačno su se ugasila u međuratnom razdoblju. Glavnu ulogu odigrala su u razdoblju I. svjetskog rata, kada su sva veća parobrodarska društva obustavila redovite linije između Splita i Dubrovnika, te Korčule i Metkovića. Tad su *Dražica* i *Petar Zrinski*, kao jedini parobrodi, razvozili putnike i teret na relacijama Split - Korčula, Korčula - Metković, dok je na liniji Korčula - Dubrovnik plovio i manji parobrod *Epidauro* dubrovačkog broдача i kapetana Batinovića.<sup>39</sup>

Na drugoj strani otoka, Vela Luka imala je razvijeniju prometnu povezanost sa Splitom - lokalnom linijom preko Hvara četiri puta tjedno, i to brodovima Jadranske plovidbe. Sa Splitom je vezu jedanput na tjedan brodom *Šipan* održavala i Dubrovačka plovidba. Vožnja je trajala četiri i pol sata. Bila je dva puta u tjednu pomorska veza s Korčulom i Dubrovnikom.<sup>40</sup>

## 3. Lučka djelatnost

### *Port Activity*

Lučke kapetanije na dubrovačkom području između dva svjetska rata nalazile su se u Dubrovniku, Korčuli i Veloj Luci. Manja pristaništa na kopnu bila su Slano, Zaton i Cavtat, a na poluotoku Pelješcu: Crkvice, Janjina, Orebić, Trpanj, Trstenik i Ston. Na otocima je bilo zabilježeno samo pet manjih pristaništa: Vela Luka, Prigradica i Korčula na otoku Korčuli, te Sobra (Babino Polje) na otoku Mljetu.<sup>41</sup>

Na dubrovačkom području u međuratnom razdoblju dubrovačka luka Gruž (smještena 2 km sjeverozapadno od Grada) bila je glavna luka, dok su u staru Gradsku luku pristajali samo manji putnički i teretni brodovi. Još od uvođenja uskotračne željeznice 1901. godine pa sve do pred I. svjetski rat luka Gruž nije dosegla razinu moderne

<sup>39</sup> V. Foretić, Korčula u prošlosti i sadašnjosti našeg pomorstva. // *Naše more*, 2 (1954), str. 73-79.

<sup>40</sup> Naša kupališna i turistička mjesta; Vela luka. // *Jugoslavenski turizam*: vjesnik primorskih saveza za unapređenje turizma. 1, 5(1936), str. 55-56.

<sup>41</sup> Banovina Zetska: opšti pregled. Zagreb: izdanje Kr. banske prave na Cetinju, 1931, str. 10.



trgovačke luke jer je ostala izolirana od svoga prirodnog zaleđa, bez suvremene lučke opreme, sa zaobilaznom željeznicom slaba kapaciteta. Politika razvoja željeznice i luke Gruž nije išla u prilog trgovačkim interesima dubrovačkog područja.<sup>42</sup> Naime, uskotračna pruga nije omogućivala da se postigne zadovoljavajući kapacitet transporta, dok cestovni prijevoz s lošim makadamskim putovima, kakvi su bili u tom razdoblju, nije mogao nadoknaditi nedostatak željeznice široka kolosijeka. Zato su iz Dubrovnika u više navrata pristizali zahtjevi da se poboljša veza sa zaleđem. S druge strane, prijetila je stalna opasnost od izgradnje konkurentne luke u Pločama.

Neposredno pred I. svjetski rat, 1913. godine izvezeno je preko dubrovačke luke 1,367.523 tone tereta, od čega 1,342.867 tona drveta. Cijelo dubrovačko područje ovisilo je u prometnom i trgovačkom smislu o Trstu ili Rijeci jer se preko tih luka obavljan uvoz i izvoz. Geopolitičke prilike u tom razdoblju usmjeravale su i robni promet u spomenutom smjeru. Istodobno su se preko gruške luke uvozile sirovine potrebne bosanskoj industriji, posebno

koks, te povrće iz Italije - ukupno 9.706 tona u 1913., dok je cijeli izvoz, osim izvoza drva, iznosio 11.441 tonu. Dobar udio u izvozu robe te godine imala je sarajevska pivovara s 3.613 tona tereta i odredištima u Italiji, Albaniji i dr.<sup>43</sup>

Posebna evidencija robnoga prometa vodila se za Gradsku i luku Gruž sve do 1922. godine. Kasnije statistike tretirale su te dvije luke lukama jednog grada, pa su davale skupne podatke o prometu pod naznakama Dubrovnik I. i Dubrovnik II. (za Gruž). U toj prvoj godini otkad se vodi zajednička evidencija za obje luke, u Gradsku luku uplovilo je i iz nje isplovilo 1.399 brodova, s ukupno 82.749 tona tereta. U luku Gruž je iste, 1922. godine uplovilo i iz nje isplovilo 3.787 brodova, s ukupno 1,563.671 tonom tereta.<sup>44</sup> Za luku Korčulu podatci o lučkom prometu iz prve polovice 1921. iznose 701 brod s ukupno 116.969 tona tereta.<sup>45</sup> Pregled broja brodova i njihove tonaže pristiglih u luke Dubrovnik I. i II. i Korčulu do 1932. priložen je u tablici 5. U promatranih deset godina ukupno je luka Dubrovnik I. i II. primila 77,25% više brodova od luke Korčule, uz 137,20% veću tonažu.

**Tablica 5. Pregled brodova pristalih u luke Dubrovnik I. i II. i Korčulu (1913. i 1924. - 1932.)**  
**Table 5. Schedule of ships arrived at the ports of Dubrovnik I. and II. and Korčula (1913. and 1924. - 1932.)**

Godina	Dubrovnik I. i II.		Korčula	
	Brodovi	Tonaža	Brodovi	Tonaža
1913.	3.720	1,233.490	2.144	709.388
1924.	3.237	916.153	1.770	294.198
1925.	3.264	1,082.815	1.995	432.195
1926.	3.849	1,259.339	1.968	434.404
1927.	3.848	1,377.483	2.216	551.867
1928.	4.466	1,573.395	2.530	657.690
1929.	4.588	1,592.779	2.449	619.164
1930.	4.680	1,580.641	2.805	685.991
1931.	4.769	1,712.709	3.149	784.186
1932.	4.427	1,796.993	2.019	786.091
<b>Ukupno</b>	<b>40.848</b>	<b>14,125.797</b>	<b>23.045</b>	<b>5,955.174</b>

Izvor: Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1932. Split : Trgovinsko – industrijska i zanatska komora u Splitu, 1933., str. 14. i 15. i vlastiti obračun.

<sup>42</sup> L. Vidak, Iz stoljetne borbe Dubrovnika za veze sa zaleđem. // Beretićev zbornik, Dubrovnik, 1960, str. 307-317.

<sup>43</sup> Izvještaji Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku, br. 5 (1930), Dubrovnik : Trgovačko-obrtnička komora, 1930, str. 68-69.

<sup>44</sup> I. Perić, isto djelo, str. 274.

<sup>45</sup> Almanah Kraljevina SHS za 1921-1922, sv. 1, dio 1-3, str. 236.

Zbog slabljenja trgovine u usporedbi s predratnim razdobljem, ali i zbog nepovoljnih prilika u gospodarstvu, djelatnost luke Gruž bila je znatno smanjena i dosegla je predratni opseg prometa tek 1922. godine. Sljedeće dvije godine bilježi se ponovni nazadak u lučkom prometu, pa je predratni promet zapravo premašen tek 1925. godine. Godine 1913. registrirani ukupni promet iznosio je 188.749 i 1925. godine 216.482 tone.<sup>46</sup> Teretni je promet rastao sve do prvih godina svjetske krize. Nakon 1929. nastupa stanoviti pad, s najmanjim zabilježenim prometom od 222.820 tona u 1932. godini. Od 1933. promet opet postupno raste sve do 1938., kada postiže najveće iznose u međuratnom razdoblju. Te, 1938. godine prevezeno je ukupno 516.698 tona tereta, od čega 477.218 tona u prometu s inozemstvom<sup>47</sup> – vidi tablicu 6. Gruška luka bila je u velikoj većini orijentirana na promet roba s inozemstvom. Tako je bilo u cijelom međuratnom razdoblju. U godinama 1913. i 1925. – 1939. robni promet s inozemstvom iznosio je u ukupnom prometu 91,52%.

izvozna luka za obradivo drvo iz unutrašnjosti, zatim rude, pa za industrijsko bilje. Gruž je sudjelovao s trećinskim udjelom u ukupnom izvozu drva preko svih luka u državi. Od ruda u izvozu su najviše bili zastupljeni boksit, bakar i magnezij. Od poljoprivrednih proizvoda zastupljenije je bilo voće, žitarice i industrijsko bilje.<sup>50</sup> S druge strane, najviše su se uvozili rudarski proizvodi, i to kameni ugljen i koks; oni su se željeznicom prevozili u Bosnu i Bor. Preko Gruža se uvozilo 80% ukupne količine koksa u međuratnom razdoblju. Nakon rudarskih proizvoda najveći dio uvoza je činilo južno voće.<sup>51</sup>

Putnički promet preko dubrovačkih luka u međuratnom razdoblju pokazivao je veće oscilacije, na što je velik utjecaj imalo kretanje turista. Dvadesetih godina prošlog stoljeća taj je promet bio skromniji, i najvećim su dijelom to bili domaći putnici u lokalnom prijevozu. Nakon kriznih tridesetih godina, putnički je promet u stalnom porastu, a vrhunac je 1937. godina.<sup>52</sup> Tada je u Dubrovniku zabilježeno čak 228.485 putnika u odlasku i dolasku. Znatniji pad putničkoga prometa uslijedio je iduće dvije godine, a posebice 1939., kao posljedica izostanka čeških turista. U cjelokupnom razdoblju od 1927. do

**Tablica 6. Promet roba u luci Gruž (1913. i 1925. - 1939.)**  
**Table 6. Traffic of goods in the port of Gruž (1913. and 1925. - 1939.)**

Godina	Tuzemstvo			Inozemstvo			Sveukupno
	Uvoz	Izvoz	Ukupno	Uvoz	Izvoz	Ukupno	
1913.	19.771	2.437	22.208	32.188	134.353	166.541	<b>188.749</b>
1925.	18.920	16.085	35.005	52.302	129.175	181.477	<b>216.482</b>
1926.	5.251	18.431	23.682	39.606	125.637	165.243	<b>188.925</b>
1927.	11.685	11.739	23.424	33.549	151.817	185.366	<b>208.790</b>
1928.	12.389	8.482	20.871	52.807	233.787	286.594	<b>307.465</b>
1929.	17.766	10.874	28.640	103.626	234.561	338.187	<b>366.827</b>
1930.	15.169	7.838	23.007	101.456	208.828	310.284	<b>333.291</b>
1931.	10.209	8.190	18.399	139.753	131.711	271.464	<b>289.863</b>
1932.	10.868	7.808	18.676	105.733	98.411	204.144	<b>222.820</b>
1933.	11.916	7.998	19.914	120.956	121.654	242.610	<b>262.524</b>
1934.	14.488	7.621	22.109	135.027	149.156	284.183	<b>306.292</b>
1935.	13.529	8.887	22.416	160.120	237.911	298.031	<b>320.447</b>
1936.	15.470	15.316	30.786	110.313	144.800	255.113	<b>285.899</b>
1937.	20.880	13.002	33.882	202.064	278.199	480.263	<b>514.145</b>
1938.	23.824	15.656	39.480	202.317	274.901	477.218	<b>516.698</b>
1939.	24.023	10.783	34.806	105.897	248.519	354.416	<b>389.222</b>

Izvor: R. Jelić, Gruška luka. // Dubrovačko pomorstvo : u spomen sto godina nautičke škole u Dubrovniku.

Dubrovnik : Odbor za proslavu sto godina nautičke škole, 1952, str. 424. i vlastiti obračun

Napomena: Iz navedenog djela preuzeti su samo podatci o prometu u izvozu i uvozu s tuzemstvom i inozemstvom, a obračunat je ukupni i sveukupni promet.

Luka u Gružu bila je uoči II. svjetskog rata na prvome mjestu u okvirima tadašnje države po ukupnom skladišnom prostoru, na trećemu (iza Sušaka i Splita) po lučkom prometu i broju prevezenih putnika, ali zato po mehanizaciji, opremljenosti - na zadnjemu.<sup>48</sup> Bile su samo dvije dizalice u luci, i to obje pomoćne.<sup>49</sup>

Glavnina tereta transportiranoga preko ove luke bila je u tranzitu, podrijetlom iz uvoza za daljnji transport ili iz unutrašnjosti za izvoz. Luka Gruž bila je prije svega

1939. od ukupnog prometa putnika u odlascima i dolascima od 2,005.519 - onih iz tuzemstva bilo je 91,38% - vidi tablicu 7.

<sup>46</sup> Vidi opširnije R. Jelić, Gruška luka. // Dubrovačko pomorstvo : u spomen sto godina nautičke škole u Dubrovniku. Dubrovnik : Odbor za proslavu sto godina nautičke škole, 1952, str. 417-434.

<sup>47</sup> Isto, str. 424. i Pomorska statistika za Kraljevinu Jugoslaviju za 1938. godinu, Split, 1939, str. 113.

<sup>48</sup> Pomorska enciklopedija, sv. II, Zagreb, 1975, str. 264.

<sup>49</sup> Pomorski godišnjak za 1939-40... str. 296.

<sup>50</sup> R. Jelić, isto djelo, str. 428.

<sup>51</sup> Isto, str. 426-427.

<sup>52</sup> Detaljni pregled prometa turističkih i sportskih brodova u Dubrovniku za 1936. i 1937. godinu u: Dubrovački turizam, III, Dubrovnik : Savez za unapređenje turizma, 1937, str. 52-64.

Tablica 7. Promet putnika u lukama Gruž i Dubrovnik (1927. - 1939.)  
 Table 7. Passenger traffic in the ports Gruž and Dubrovnik (1927. - 1939.)

Godina	Tuzemstvo			Inozemstvo			Sveukupno
	Dolazak	Odlazak	Ukupno	Dolazak	Odlazak	Ukupno	
1927.	66.980	59.792	126.772	4.566	3.710	8.276	<b>135.048</b>
1928.	70.660	63.648	134.308	4.841	4.391	9.232	<b>143.540</b>
1929.	72.524	63.334	135.858	6.017	5.824	11.841	<b>147.699</b>
1930.	77.720	55.758	133.478	5.708	6.135	11.843	<b>145.321</b>
1931.	63.794	68.507	132.301	4.855	4.523	9.378	<b>141.679</b>
1932.	45.886	41.533	87.419	2.998	3.427	6.425	<b>93.844</b>
1933.	56.139	50.912	107.051	4.134	4.777	8.911	<b>115.962</b>
1934.	63.898	60.852	124.750	5.599	6.290	11.889	<b>136.639</b>
1935.	69.614	67.285	136.899	9.622	10.374	19.996	<b>156.895</b>
1936.	75.916	75.408	151.324	7.359	9.205	16.564	<b>167.888</b>
1937.	104.088	103.187	207.275	9.841	11.369	21.210	<b>228.485</b>
1938.	92.290	84.590	176.880	10.986	13.104	24.090	<b>200.970</b>
1939.	92.113	86.142	178.255	6.279	7.015	13.294	<b>191.549</b>

Izvor: R. Jelić, Gruška luka. // Dubrovačko pomorstvo : u spomen sto godina nautičke škole u Dubrovniku.

Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina nautičke škole, 1952, str. 432. i vlastiti obračun

Napomena: Iz navedenog djela preuzeti su samo podatci o dolascima i odlascima putnika, a obračunat je ukupni i sveukupni promet.

Broj radnika u gruškoj luci stalno se povećavao, ali u razdoblju velike ekonomske krize uvjeti rada postali su iznimno teški. Sat rada obalnih radnika vrijedio je dva i pol do četiri i pol dinara, a u lošim vremenskim prilikama nisu dobivali nikakvu nadoknadu. Radnici nisu bili zaštićeni, pa se radilo i po tridesetak sati bez prekida, a često su bila zaposlena djeca od 14 godina. U rujnu 1934. zastaje organizirani štrajk obalnih radnika koji su inzistirali na kolektivnom ugovoru o radu. Sporazum između poslodavaca i njih je postignut, pa je njime određen osmosatni radni dan, vrijednost satnice od 6 do 8 dinara, isplata prekovremenog i noćnog rada.<sup>53</sup> Poslodavci su se obvezali da neće progoniti radnike zbog sudjelovanja u štrajku, ali je znatan broj njih ipak bio otpušten. Samo četiri godine poslije postignut je i kolektivni ugovor između strukovnog Saveza pomoraca Jugoslavije i Saveza pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije. U zahtjevima obalnih radnika i pomoraca bio je jak utjecaj Komunističke partije Jugoslavije.

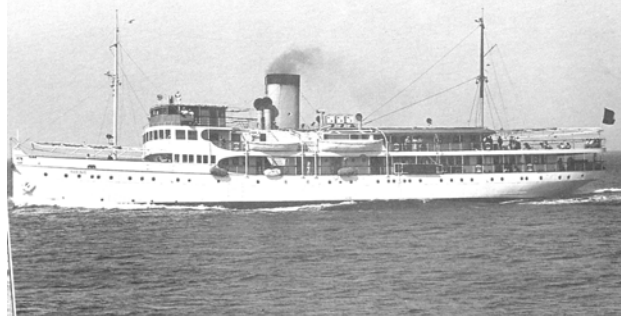
#### 4. Zaključak

##### Conclusion

Pomorski je promet tijekom čitave povijesti bio jedna od temeljnih djelatnosti u strukturi gospodarstva na dubrovačkom području. Na početku dvadesetog stoljeća pomorstvo je prolazilo kroz krizno razdoblje, na što je utjecalo više čimbenika (prelazak s jedrenjaka na parobrode, opadanje brodogradnje, jaka konkurencija u prijevozu tereta, nepovoljne geopolitičke prilike i dr.). Međutim, s vremenom je nastupio oporavak pa je pomorska orijentiranost dubrovačkog područja ponovno jačala i na kraju međuratnog razdoblja pomorske su

djelatnosti – brodarstvo i lučka djelatnost – bile vodeće u gospodarskoj strukturi.

Početak dvadesetog stoljeća obilježen je u brodarstvu poslovanjem pet jačih konkurentskih pomorskih tvrtka: Dubrovačke parobrodarske plovodbe, Unione, Naprijeda, Balkana i Slobodne plovodbe Ivo Račić. Dubrovačka mornarica je 1913. imala 25 parobroda duge plovodbe i 8 parobroda male obalne plovodbe. Svi dubrovački brodovi, kao i ostali brodovi u Austro-Ugarskoj, bili su rekvirirani 1918., da bi, prema zaključku Mirovne konferencije u Parizu iz 1919., dubrovačkim brodarima bila vraćena 23 parobroda (u većini stara, između 20 i 30 godina), te korčulanskim 3.



Između dva svjetska rata vrlo dinamičan razvoj bilježila je Dubrovačka parobrodarska plovodba, koja je od 1909. poslovala kao dioničko društvo. Godine 1917. ona je preuzela devet parobroda društava Naprijed i Unione, pa se vrlo uspješnim poslovanjem dvadesetih godina prošlog stoljeća razvila u najveću parobrodarsku tvrtku u tadašnjoj državi. Međutim, koncem 1928., fuzijom Atlantske plovodbe Ivo Račić i Jugoslavensko američke plovodbe, osnovano je najveće dubrovačko

<sup>53</sup> M. Kapović, Štrajk obalnih radnika u Gružu rujna 1934. godine i njegov odjek u štampi. // Naše more, 11, 5-6 (1964), str. 45-48.

parobrodarsko društvo - Jugoslavenski Lloyd, najveće i u tadašnjoj državi.

Za velike ekonomske krize 1929.-1933. dubrovačko brodarstvo, kao i većina hrvatskog brodarstva, održalo se u svjetskoj konkurenciji zbog znatno manjih troškova od brodara iz konkurentskih država. Kupnja starih brodova po niskim cijenama, zapošljavanje manjeg broja posada uz niske plaće i plaćanje osiguranja neusporedivo manje od konkurenata iz razvijenih zemalja (zbog velike starosti brodova), doveli su do toga da su, dok je veliki dio svjetske mornarice bio privezan u lukama, dubrovački i hrvatski parobrodi plovili ostvarujući profite i uz niske vozarine.

Tridesetih godina prošlog stoljeća s porastom vozarina poboljšavaju se prilike u brodarstvu. Krajem tridesetih godina Dubrovačka parobrodarska plovidba ponovno je vodeće brodarstvo poduzeće, s 24 broda, i to 11 duge plovidbe i 13 obalne plovidbe, stalno modernizirajući plovni park. Tako je ovo društvo 1940. godine, jedino u tadašnjoj Jugoslaviji, posjedovalo tri broda s pogonom na naftu, pa dok je glavica društva narasla na 32,25 milijuna dinara, vrijednost flote bila je procijenjena na 200 milijuna dinara.

Dubrovački su brodovlasnici stečeni kapital ulagali i u druge djelatnosti, napose u hotelijerstvo, i na taj su način utjecali na razvoj turizma – nove rastuće djelatnosti u strukturi gospodarstva.

Na dubrovačkom području u međuratnom razdoblju dubrovačka luka Gruž bila je glavna luka. U promatranih deset godina (do 1932.) ukupno su luka Gruž i Dubrovnik za 77,25% primile više brodova od luke Korčula, uz 137,20% veću tonažu. Iako je 1901. uskotračna željeznica došla do Dubrovnika, luka Gruž nije nikad dosegla razinu tadašnjih modernih trgovačkih luka. Tako je, izolirana od prirodnog zaleđa sa zaobilaznom željeznicom uskog kolosijeka i malog kapaciteta, s lošim makadamskim putovima, te bez suvremene lučke opreme, uoči II. svjetskog rata, iako prva po ukupnom skladišnom prostoru, bila na trećem mjestu po lučkom prometu i broju prevezenih putnika, a po opremljenosti na zadnjemu. Gruška luka bila je u velikoj većini orijentirana na promet roba s inozemstvom. Tako je bilo u cijelom međuratnom razdoblju. U godinama 1913. i 1925. – 1939. promet roba s inozemstvom iznosio je u ukupnom prometu 91,52%. Potrebno je istaknuti da je, nakon kriznih godina u tridesetima, s razvojem turizma putnički promet bio u porastu, s najvećim ostvarenjem 1937., ali i da je u cjelokupnom razdoblju od 1927. do 1939. od ukupnog prometa putnika u odlascima i dolascima od 2,005.519, promet putnika iz tuzemstva iznosio čak 91,38%.

## Literatura

### References

Almanah Kraljevina SHS za 1921-1922., sv. 1, dio 1-3.  
Banovina Zetska, opšti pregled, Zagreb, izdanje Kr. banske prave na Cetinju, 1931.  
Belin, I., Ekonomsko-financijalno značenje našeg pomorstva. Almanah Jadranska straža za 1927. godinu / urednik Stanko Banić, Split, Jadranska straža, 1927.

Belin, I., Stanje i razvitak našeg pomorstva. Jadranska straža, br. 1. Split, Jadranska straža, 1927.

Čurić, B. (ur.), *Privreda i radnici u Dalmaciji*, Split, Radnička komora za Dalmaciju, 1929.

Dubrava, br. 27 (1935)

Dubrovačka parobrodarska plovidba a.d. Dubrovnik, Jadran, 1935.

Dubrovačka parobrodarska plovidba. Izvještaj i zaključni računi za godinu 1931., Dubrovnik, 1932.

Dubrovački list, br. 23 (1925)

Dubrovački turizam, III. Dubrovnik, Savez za unapređenje turizma, 1937.

Foretić, V., Korčula u prošlosti i sadašnjosti našeg pomorstva, Naše more, 2 (1954)

Ilustrirani zvanični almanah - Šematizam Zetske banovine, Državna štamparija Sarajevo, Sarajevo, 1931.

Izvještaji Trgovačko-obrtničke komore u Dubrovniku, br. 5 (1930), Dubrovnik, Trgovačko-obrtnička komora, 1930.

Jadranska straža: glasilo Udruženja «Jadranska straža», Split, 3, 8(1923)

Jelaska, Marijan, Z., Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društva čijim je združivanjem nastalo, Anali Zavoda za povijesne znanosti JAZU, 42(2004)

Jelić, R., Gruška luka. Dubrovačko pomorstvo, u spomen sto godina nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik, Odbor za proslavu sto godina nautičke škole, 1952.

Jugoslavenski pomorac, br. 6, Zagreb (1927)

Jugoslavenski pomorac, br. 16, Zagreb (1928)

Kapović, M., Dubrovačko pomorstvo 1880 - 1941. Naše more, 1-2 (1980)

Kapović, M., Štrajk obalnih radnika u Gružu rujna 1934. godine i njegov odjek u štampi, Naše more, 11, 5-6 (1964)

Kobašić, A., Pomorske djelatnosti u dubrovačkom gospodarstvu 20. stoljeća do 1990. godine, Naše more, 20, 5-6 (1993)

Kraljevina SHS, Beograd, Jugoslavensko novinarsko udruženje, 1927.

Martinović, A., Dubrovačka plovidba 1880-1946, postanak i razvitak, Naše more, 27, 6 (1980)

Mirković, M., *Ekonomska historija Jugoslavije*, Zagreb, Informator, 1968.

Narodna svijest, br. 13 (1925)

Narodna svijest, br. 6 (1930)

Narodna svijest, br. 1 (1938)

Naša kupališna i turistička mjesta, Vela Luka. Jugoslavenski turizam, vjesnik primorskih saveza za unapređenje turizma, 1, 5 (1936)

Perić, I., *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Zagreb, JAZU, 1984.

*Pomorska enciklopedija*, sv. II., Zagreb, 1975.

Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1932. Split, Trgovinsko-industrijska i zanatska komora u Splitu, 1933.

Pomorska statistika za Kraljevinu Jugoslaviju za 1938. godinu, Split, 1939.

Pomorski godišnjak za 1939-40, XII-XIV god. Beograd, Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, 1940.

Šišević, I., Sporazum Trubić-Bertolini u sklopu rješavanja Jadranskog pitanja, Pomorski zbornik, 3, Zadar, 1965.

Šišević, I., *Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon*, Rijeka, Savez društava za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije u Rijeci, 1980.

Tribina, br. 68 (1930)

Vidak, L., Iz stoljetne borbe Dubrovnika za veze sa zaleđem, Beretićev zbornik, Dubrovnik, 1960.

---

Rukopis primljen: 20.9.2005.

