

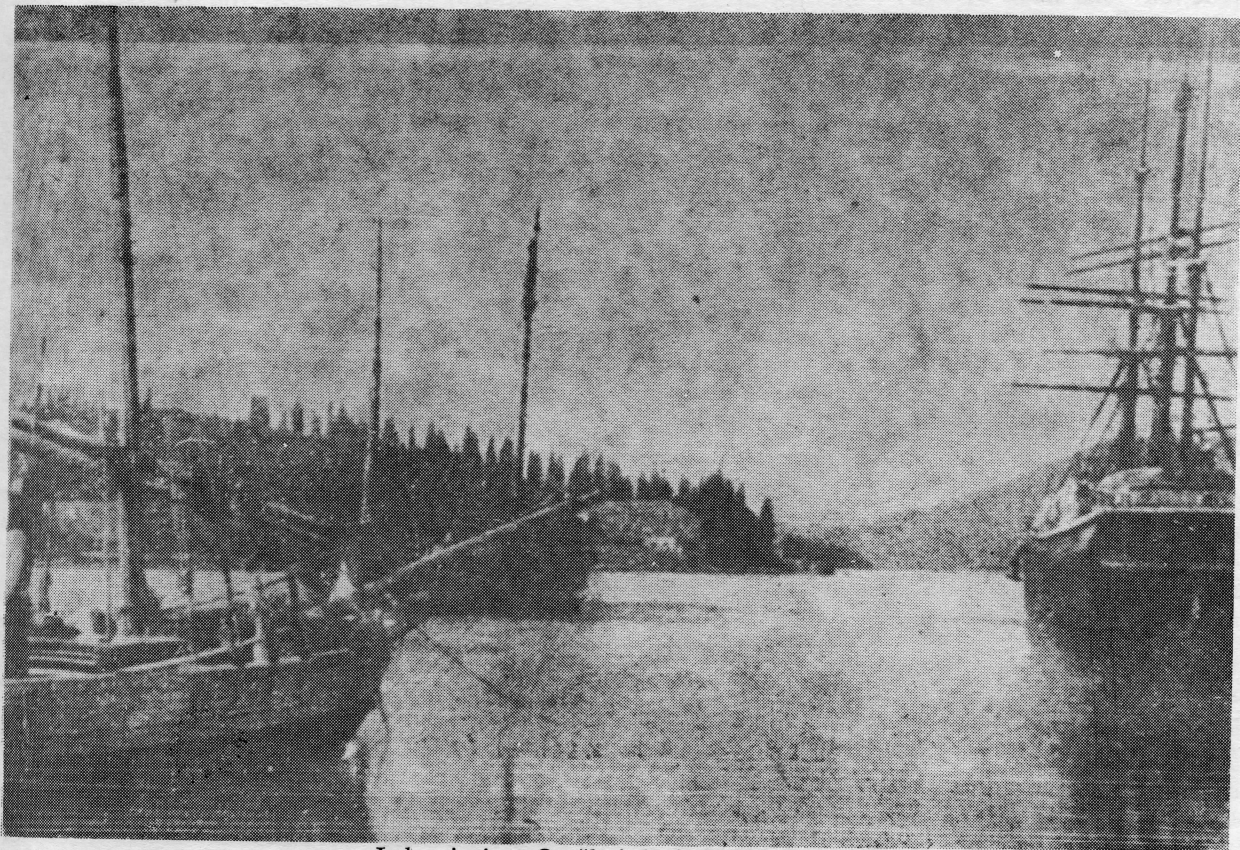
## Dubrovačko pomorstvo 1880 - 1941.

»Gdie je tvoieh trista drieva  
slavni Gružu moj?  
Gdie veselje njekieh dnevi  
gdie neukrotjen goj?  
Gdie je žamor, gdie je yika  
gdie je verveć puk?  
Ah na žalih tvim se šika  
neprobudien muk.

tuguje Antun Kazali u svojoj »Zlatki« nad sudbinom poznatih gruških škara i pomorske slave nekadašnje Dubrovačke Republike. Ali u drugoj polovini XIX stoljeća opet se ne na obzoru pojavio tračak nade formiranjem »Dubrovačkog pomorskog društva«, koje je u veoma kratkom vremenu uspjele nabaviti trinaest jedrenjaka. Godine 1870. sagrađen je na Rijeci »Prvi dubrovački« dok je na gruškom škaru 1875. uz prisustvo cara Franja Josipa porinut najveći brod »Dvanaesti dubrovački«. Posljednjem brodu je dato ime »Petka«. On je značio i radost i tugu, jer »je bio posljednji brod kojeg je s porinuća pozdravio mali top na gruškom škaru, kao zadnji bljesak harnog djela gruških prota, meštara i kalafata. Na gruškom škaru odjeknuli su posljednji udarci kladiva. Ponosnim jedrenjacima, koji su kroz milenijsku prošlost Dubrovnik raznosili slavu Grada i cijeloga

našega naroda po svim morima, to su bili posljednji dani.«

A evo kako je gruški parok Mato Vodopić, pisac »Tužne Jele« i čovjek, koji je sigurno najbolje promiknuo u dušu gruških pomoraca, brodograditelja, njihovih obitelji, doživio svečani trenutak oživljavanja gruških škara: »3. ožujka. (1870). Danaska bi svečano uzdignut prvi komad tako nazvat »Asta od prove« od prvoga broda koga Dubrovačko Pomorsko Društvo gradi u Gružu. Na 9 1/2 ura jutra ja sam reko svetu Misu u Nikoljoj crkvi na škaru, nakon koje prisustvujući Upraviteljstvo Društva, kapetan dubrovačke luke G. Leva, mnogo gospode iz grada i silni puk, blagosloviyo sam gori spomenuti puk i vas škar. Biaše jur sve pripravljeno da se komad počne uzdizati. Svi meštari, rabotnici škara, i mnogo ine čeljadi i iste gospode razdijeljeni s jedne i druge strane ogromne dvonoge (Biga) držahu konop od paranka na kojemu komad imao se je tegliti. Na glas prota gradioca Marina Kapora i s usklikom svega mnoštva, umjerenijem potezanjem počne komad malo po malo izdizati se dok na 10 1/2 ura jutra izdignut posadi se na pripremljenu postelju. Radost kojom prosivahu svačija lica trudno je opisati; biaše ova tolika da od radosti mnogo i pla-



Jedrenjaci u Gruškoj luci, XIX stoljeće

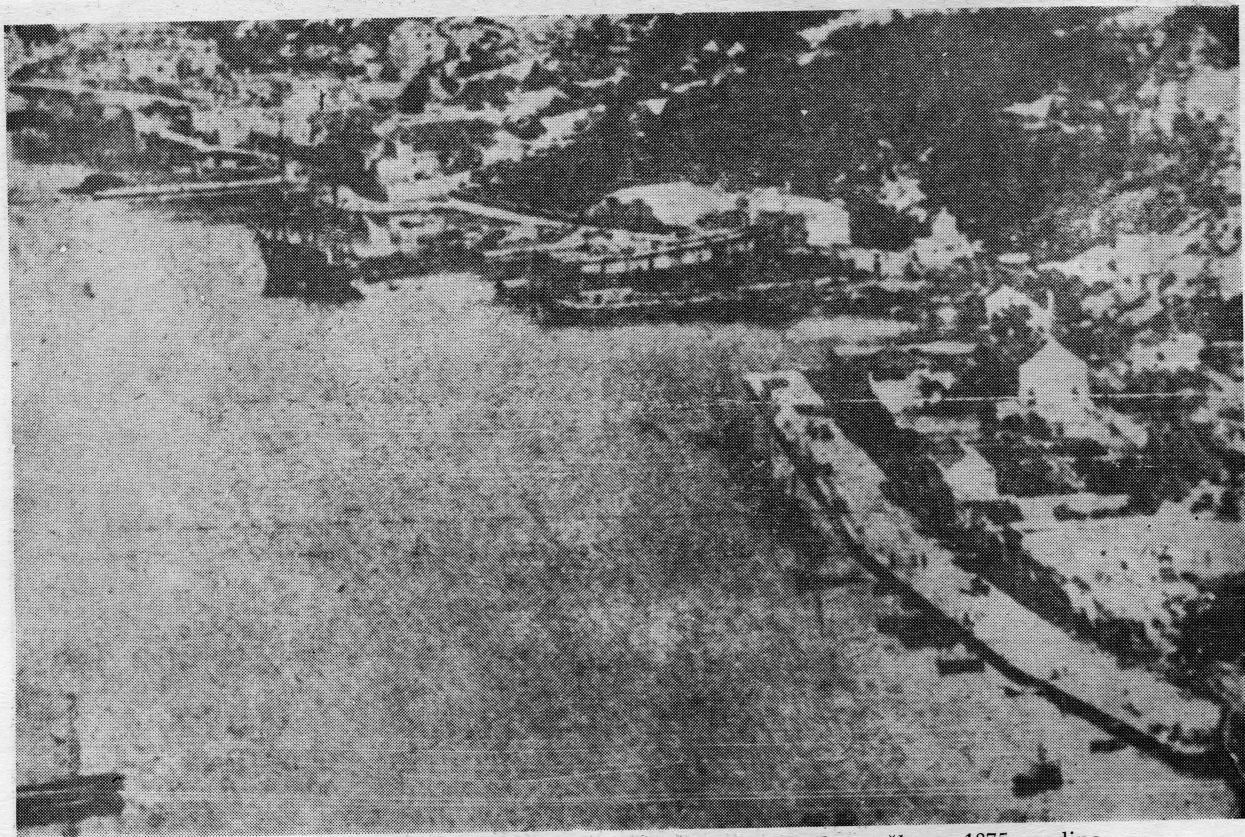
kahu. A kako nećeš? Kad evo istom nakon petnes godina, da se opet u Gružu podiže prvi veljački brod na škar? U ovo vrijeme biaše malo manje neg opustjelo mjesto, sva mladost i meštiri izbjegli na more s trbuhom za kruhom, malo biaše već osto koji god, koji je znao bradvom i sjekirom vladati; cienilo se je da zanat škarski za vazda propoje. Nu opet Bog spomene se Gruža, pomiluje ga i nadari ga s Dubrovačkim Pomorskim Društvom, te netom se razglasi da opet nastalo bi gradivo na našijem škarima pohrlište s mora mladost i meštiri. I evo danas brojio sam samijeh meštara gružana biaše četrnaest, osvem radobnika koji nijesu od bradve, i mladosti koja pristaje da zanatu se uči. Osvem ovijeh četrnaest ima jošter petnaest drugijeh koji ili su joštera brodima na moru, ili zadržati oko načinjanja i pripravljenja brodsokoga u istom Gružu, i koji zato nijesu se mogli naći na današnjoj svečanosti.«

## I

Pojavom parnog stroja počinje novo razdoblje u razvitku pomorstva. Jedrenjaci dubrovački, iako građani po najmodernijim principima i čija je slava bila poznata širom svijeta, morali su malo po malo ustupati mjesto parobrodima. Ovaj proces mijenjanja staroga novim i boljim našao je svog odraza i u Dubrovniku. Duh Miha Pracata lebdio je uvijek pred njihovim očima. Postojanje stoljetne tradicije, koja se prenosila s generacije na generaciju, da je more neiscrpni izvor blagostanja i bogastva, potaknulo je i domaće poslovne ljude, da i oni uzmu učešće u novom razvitku po-

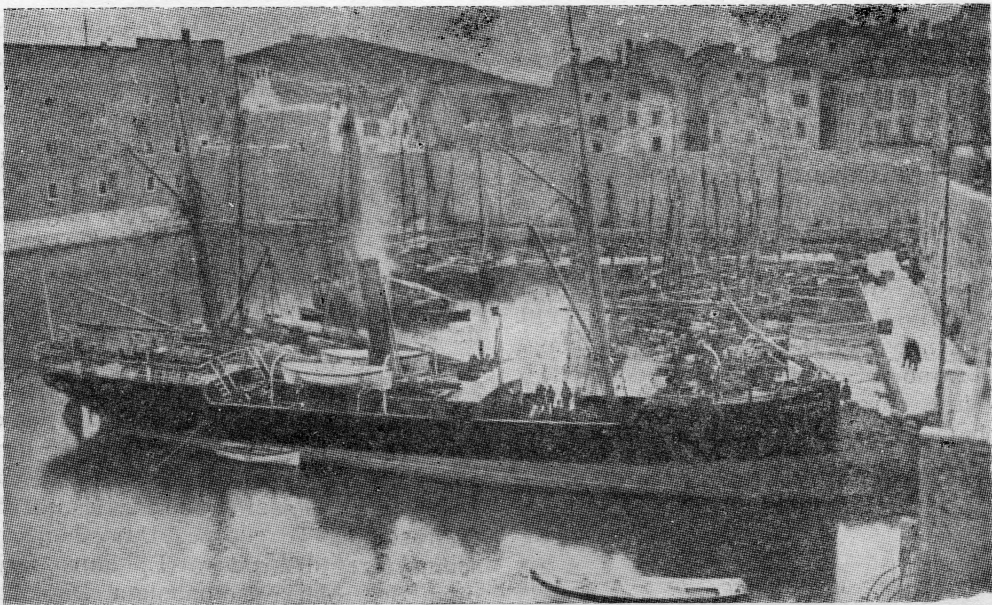
morstva. Međutim, već u prvoj polovini XIX stoljeća djelovalo je u Trstu »Prvo austrijsko parobrodarsko društvo«, čiji su brodovi uspostavili liniju do Dalmacije i Dubrovnika. Pet godina nakon porinuća posljednjeg broda na gruškome škaru stigao je u Dubrovnik (1880. godine) prvi dubrovački parobrod. Ime mu je bilo »Dubrovnik«; imao je 219 BRT i 310 tona nosivosti. Izgrađen je iste godine u Dumbartonu, Engleska. Interesantno je napomenuti da su parobrod nabavili u Glasgovu Aleksandar Opuić i dr., s ciljem da se roba direktno doprema u staru gradsku luku, jer su druga parobrodarska društva odbijala takve vrste usluga. Slobodno možemo reći da je novonabavljeni parobrod bio vjesnik razvitka dubrovačkog pomorstva. Vlasništvo broda je bilo podijeljeno na karate a vlasnici (karatisti) su sačinjavali udruženje pod nazivom »Dubrovačka parobrodarska plovidba«.

»Dubrovnik« je vršio direktnu pomorsku liniju između Dubrovnika i Trsta, a prvi komandant je bio kapetan Vlaho Podić. Za njega se sa punim pravom govorilo, da je pravi »morski vuk« dok se njegov brod nije zaustavljao ni onda, kada bi se svi drugi sklanjali u najbliže luke. Dubrovačka parobrodarska plovidba je stalno povećavala svoj plovni park. »Dubrovnik« je 1892. godine preuzeo vršenje lokalne pruge a zatim je prodan Petru Rismondu (1893) u Makarsku, te je nastavio ploviti pod imenom »Biokovo«. Umjesto njega plovio je novi »Dubrovnik«. Parobrodu »Dubrovnik« pripala je čast da vodi dubrovačku delegaciju 1890. godine na proslavu otkrivanja spome-



Gruški škar (brodogradilište) i porinuće »Dvanaestog Dubrovačkog« 1875. godine





Parobrod »DUBROVNIK« ulazi 1880. godine u dubrovačku (staru) luku

nika Andriji Kačiću Miošiću. Evo kako je jedan od učesnika delegacije opisao taj put: »I pored raznoraznih pokušaja da se spriječi odlazak delegacije, 25. kolovoza preko 70 ljudi iz svih društvenih slojeva uz pratnju gradske glazbe krenulo je parobrodom »Dubrovnik« za Makarsku. Čitava gradska luka vrvila je od mnoštva svijeta kad se »Dubrovnik« oko 18 sati otisnuo od obale. I dok je brod prolazio pored gradskih utvrda pozdravljanje je trajalo: sa prozora, sa krovova, sa Brsalja, sa Konala, narod je bijelim maramama želio delegaciji sretan put. Kad se brod približio Koločepu pozdravljen je gruvanjem mužara dok se na suprotnoj obali skoro cijeli Orašac spustio na obalu šaljući radosne pozdrave onima koji će prisustvovati otkrivanju spomenika starcu Milovanu. Na brodu je vladalo svečano raspoloženje a između ostalih, u delegaciji su bili: dr Pero Čingrija, dr Mišetić, poznati češki historičar profesor Jireček, Niko, knez Pucić, Marinica Giorgi, dok su se naročito isticali Konavljani u narodnoj nošnji i grupa dubrovačkih djevojaka. Oko polnoći brod je uplovio u Korčulu čija se obala crnila od mnoštva svijeta. Obje glazbe, dubrovačka na brodu i korčulanska na obali, završale su dobrodošlicu, nakon čega se delegacija Korčule i Pelješca od 30 ljudi ukrcala na brod. Na brodu je malo tko spavao jer su svi bili uzbuđeni trenutkom kada će ugledati Biokovo i Makarsku. Oko 6 sati dok je sunce obasjavalo najveće vrhunce Biokova »Dubrovnik« je lagano uplovljavao u Makarsku pozdravljen od mnoštva svijeta i dviju glazbi koje su svirale na obali. Njima je sa broda odgovarala dubrovačka glazba. Čim je spušten most dođe na brod odbor za proslavu da pozdravi delegaciju. Niko, knez Pucić iziđe prvi sa odborom i delegacija krene u čitaonicu koja joj je stavljena na raspoloženje. Tokom dana delegacija je prisustvovala svim svečanostima vezanim za otkrivanje spomenika. Među vijencima naročito je bio zapažen onaj kojeg je uputila dubrovačka narodna čitao-

nica. Dubrovčani su donijeli i pjesmu koju su za ovu prigodu sastavili. Na brodu je vodio razgovore sa dubrovačkom delegacijom i poznati političar, rođeni Konavljanin, don Miho Klaić. Dubrovačkoj delegaciji je u Makarskoj ukazivano najveće gostoprimstvo. Navečer je priređen veliki vatromet. I kad je »Dubrovnik« oko 9 1/2 ura napuštao Makarsku priređen mu je zaista veličanstven ispraćaj uz sviranje glazbi i pucanje pušaka, što je još jednom potvrdilo duboko prijateljstvo Makarske i Dubrovnika. Nakon što se iskrcala delegacija Korčule i Pelješca brod je zoram osvanuo pred Dubrovnikom da bi još jednom bio pozdravljen sa Koločepa, Orašca, Gruža, Brsalja, Konala. Tako se i narod Dubrovnika dostojno odužio velikom sinu i pjesniku, čije su pjesme ovjekovječile herojske podvige naših naroda u borbi za slobodu.«

»Dubrovačko pomorsko društvo« uvidjevši nemogućnost rentabilnog poslovanja sa jedrenjaci- ma o novostvorenoj situaciji odlučilo se 1888. godine na likvidaciju. Pionirsku akciju »Dubrovačke parobrodarske plovidbe« slijede i ostali dubrovački pomorci, zamjenjujući dotadašnje jedrenjake parobrodima. Među značajnije svakako spada- ju: Fabo Matijević i dr. koji 1887. godine nabav- ljaju parobrod »Scutari«; 1889. Fabo Matijević, Božo Banac i dr. nabavljaju parobrod »Arrigo« a poznati pomorac i brodovlasnik u Buenos Airesu Nikola Mihanović parobrod »Austria M«; Jakov Bojanić iz Rijeke Dubrovačke nabavlja 1890. paro- brod »Ančica« dok te iste godine Mato Katić s dru- govima kupuje dva parobroda davši im imena »Balkan D« i »Gundulić«.

Godine 1890. formira se parobrodarska zajed- nica »Unione« čiji su udruženi članovi također za- snivali svoje djelovanje i poslovanje kao karatisti.

Na istom principu formirana je 1894. godine parobrodarska zajednica »Naprijed«. I pelješki brodovlasnici nastavljaju svoju slavnu pomorsku

tradiciju, te oko 1895. godine Ivo Braili, Ivo Krstelj i Niko Luketa imaju udjela u parobrodima »Josip Braili«, »Sofija Braili« i »Ivan Braili«; Ivo i Miho Bjelić imaju udjela u parobrodu »Mrav«, a Stijepo Bjelovučić i dr. u parobrodima »Kimor« i »Katek«. U ovom periodu i Niko Vidulić iz Gruža ima udjela u parobrodu »Barone Chlumetzko«, a Lovro Čurlica 1897. u parobrodu »Ana Goić«. Kosović i dr. nabavljaju 1897. parobrod »Unione«, a zatim »Olimpo« (1898), »Proteo« i »Clio« 1900, »Dardania« 1901, »Eros« 1908. i »Nereide« 1910. Fabo Matijević nabavlja 1898. parobrod »Triglav«, a 1901. »Triestino«. Godine 1901. Frano Goll iz Gruža posjeduje parobrod »Ida« a Niko Srinčić parobrod obalne plovidbe »Elena«. Značajno je da se pojavljuju i manji parobrodi kao što su bili »Olga M« (1890), vlasništvo porodice Milovčić iz Kobaša, te »Kobaš« (1896), vlasništvo Nika Hrdala.

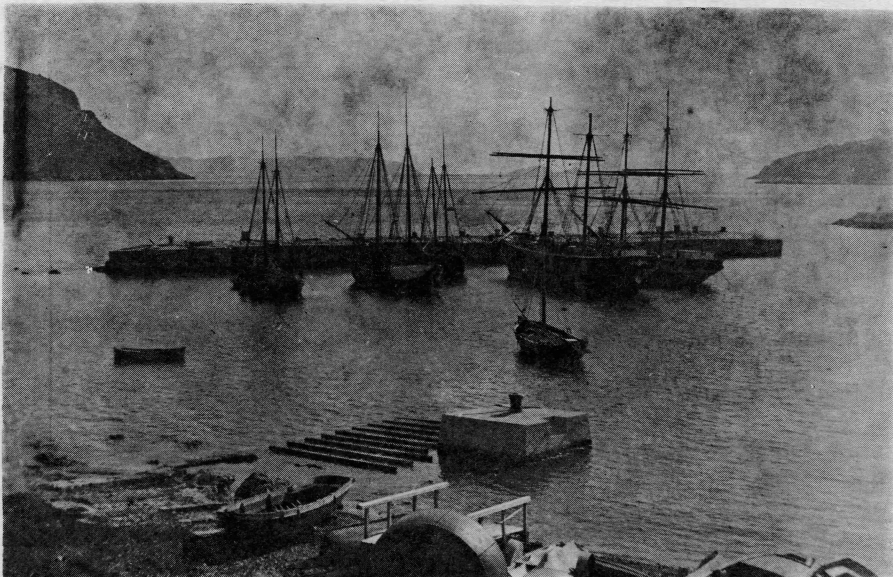
## II

Velikih zasluga za razvitak, ne samo dubrovačkog pomorstva i parobrodarstva, već uopće parobrodarstva na našoj obali ima Ivo Račić. Iako je krajem XIX st. raspolagao sa znatnim brojem

mali i spori brodovi ostvarivali rentabilno poslovanje, iako su uglavnom prevozili domaće stanovništvo. (Ovdje isključujem organizacije koje su od države, prije 1918. i poslije, primale dotacije).

U doba kada austrijski i mađarski kapitalisti počinju posvećivati sve veću pažnju pomorstvu i orijentaciji na parobrodarstvo, te osnivati u Trstu i Rijeci parobrodarska društva, smatrajući da će i to pridonijeti germanizaciji, odnosno mađarizaciji naših primorskih krajeva, Ivo Račić prvi uviđa kolika opasnost od takve akcije prijete našem narodu, te uz pomoć nekolicine bogatijih ljudi osniva u Dalmaciji prvo parobrodarsko društvo duge plovidbe. Prvi parobrod je dobio ime »Oskar«. Potkraj 19. stoljeća Ivo Račić je već na čelu spomenute parobrodarske zajednice »Unione« u kojoj će 1907. godine zbog izvjesnih trzavica doći do rascjepa. Te godine »Unione« je posjedovalo sedam teretnih brodova (Epidauro, Orjen, Leopoldina, Srđ, Maria Immaculata, Dan, Istok).

Prilikom djelidbe Ivu Račiću (i drugovima) su pripali brodovi: Epidauro, Orjen i Dan, dok su preostali nastavili ploviti u sastavu zajednice »U-



Jedrenjaci pod »Kašama« u gradskoj dubrovačkoj luci — XIX stoljeće

jedrenjaka, on je shvatio kakvu prednost imaju brodovi na parni pogon, te je polagano ali sigurno u svoju flotu uvrštavao parobrode. Zahvaljujući pomoći bogatijih Dubrovčana najprije nabavlja prilično stari i maleni parobrod »Cavtat« s kojim uspostavlja stalnu prugu između Cavtata i Dubrovnika. Nešto kasnije, zapravo 1895. godine, ovaj parobrod je zamijenjen novim, koji je nastavio ploviti pod istim imenom. Ivo Račić 1903. godine posjeduje dva nova broda »Ston« i »Gruž« otvorišći s njima novu putničko-teretnu prugu Dubrovnik — Ston. Njemu zaista pripada zasluga što je Dubrovnik i okolicu povezao parobrodarskim vezama, koje su imale stalan vozni red. Svakako da bi bilo interesantno — pogotovo u eri turizma — proanalizirati, kako su i na koji način ti prilično

nione«. U tim trenucima Ivo Račić se bavi mišlju da sjedište svog poslovanja prebaci u Trst, vjerujući da će se tako najbolje oduprijeti tuđinskom kapitalu, koji je sve više prodirao na Jadran. Do tada je svoje sjedište u Trst prenijelo nekoliko naših brodovlasnika, a među ostalima i Pelješčanin Kosović, osnovavši »Pomorsko društvo slobodne plovidbe«, koje je 1914. godine imalo 4 parobroda sa 13.239 BRT. Od 1910. godine Ivo Račić nastavlja svoju djelatnost u Trstu dajući društvu naziv »Slobodna plovidba Ivo Račić«. Ova odluka, koliko god bila donesena iz ekonomsko-patriotskih pobuda, znatno je oslabila Dubrovnik u pomorsko-privrednom pogledu, ne samo zbog gubitka »jednog značajnog pomorskog društva« iz svoje sredine«, već »i zbog odlaska jednog odličnog i vrs-

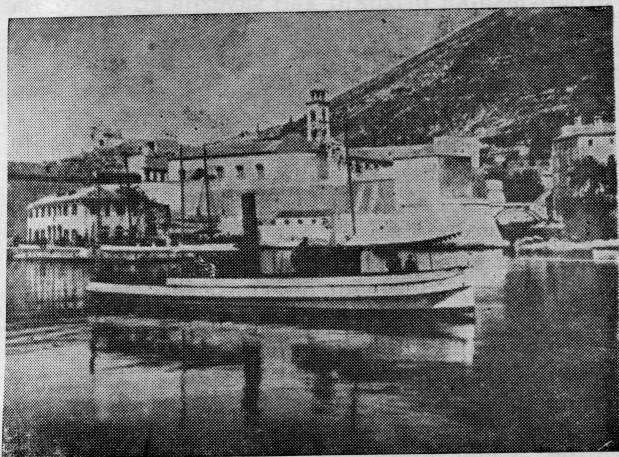


nog organizatora i iskusnog pomorca«. »Slobodna plovidba Ivo Račić« stalno je pojačavala svoj plovni park, tako da je uoči prvog svjetskog rata imala deset prekoceanskih brodova (Iskra, Istina, Izvor, Izrada, Izgled, Izabran, Marija Račić, Epidauro, Orjen, Dan) sa ukupnom tonažom od 66.166 BRT.

Dubrovački iseljenici su se također proslavili kao brodovlasnici i pomorci. Nikola Mihanović iz Dola je započeo svoju karijeru u Argentini prilično skromno, ali je s vremenom postao glavni i najvažniji argentinski brodovlasnik. Postepeno je povećavajući broj brodova stekao gotovo monopolski položaj. Tako je 1903. godine osnovao pod svojim imenom parobrodarsko poduzeće, a slične pomorske kompanije osnivao je i u susjednim državama Urugvaju i Paragvaju. Kao brodovlasnik isticao se i njegov brat Miho. Međutim, nakon prvog svjetskog rata braća Mihanović u Južnoj Americi napuštaju parobrodarsko poslovanje (1918—1920). Parobrodarsko društvo koje je nastavilo poslovanje u Argentini sačuvalo je u čast Mihanovića u nazivu društva njegovo ime.

### III

Uspion dubrovačkog pomorstva nastavlja se i početkom XX stoljeća. Tako Salamon Mandolfo i dr. osnivaju pomorsko društvo kupivši brodove »Balkan D« i »Gundulić«. Značajno je spomenuti i osnivanje »Obalne plovidbe« 1909. godine, koja je u to vrijeme posjedovala brodove »Naš« i »Mljet«. Iste godine kapetan Mato Krunajević i Ivo Jelić kupuju dva broda na kotače »Adam« i »Eva«, a slijedeće, 1910. godine Mato Gracić je vlasnik pa-

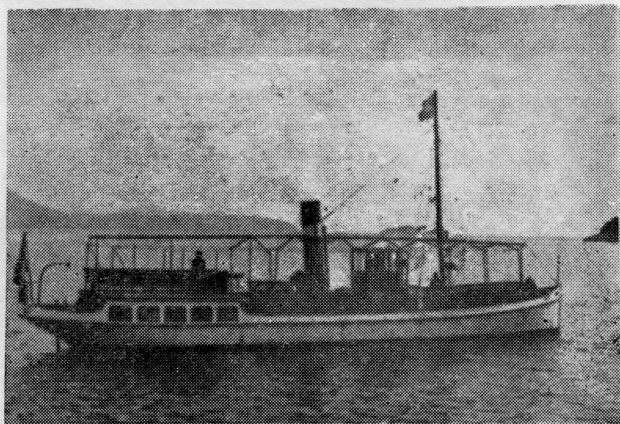


P/b »SOKO« u gradskoj luci (1904)

robroda »Soko« i »Venčeslav«. Društvo »Unione« 1912. godine posjeduje još i »Daksu«, dok Marinović i Negrini kao suvlasnici društva »Naprijed« te iste godine posjeduje 8 parobroda (Bosanka, Dubac, Gradac, Pracat, Predsjednik Becker, Beatrice, Lapad i Naprijed), sa ukupnom tonažom od 20.463 BRT.

»Dubrovačka parobrodarska plovidba« ili »Ragusea« je do 1895. godine raspolagala sa brodovima (Albanija, Bojana, Dubrovnik, Epidauro, Gruž,

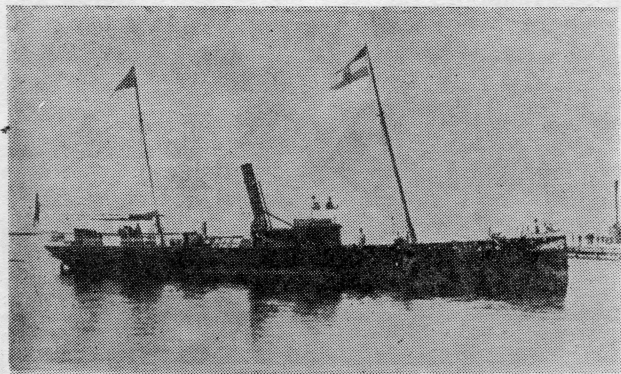
Lapad), da bi 1909. godine raspolagala sa četiri broda duge plovidbe (Lopud, Lokrum, Lovrijenac, Petka), te 4 broda obalne plovidbe sa ukupnom tonažom od 4.333 BRT. U ovom vremenskom periodu 1880—1909. istakli su se radom i inicijati-



P/b »SOKO« (II) ispred Porporele (1912)

vom u korist Dubrovačke parobrodarske plovidbe: Niko Bošković, Vlaho i Ivo De Giulli, Ivo Jelić, Mato kap. Marinović, Vlaho i Fabo Matijević, Lazar Milin i Ivo kap. Papi. Vlasnici parobroda (karatisti) bili su većinom Dubrovčani, a bilo je i nekoliko Dalmatinaca i Bokelja nastanjenih u Trstu. Imajući pred očima napredak dubrovačke plovidbe i smatrajući da za to nije podesan dotadašnji oblik organiziranja postojećeg poduzeća većina karatista zaključuje, da se pod istim imenom, osnuje akcionarsko društvo. Svojim rješenjem od 21. travnja 1909. godine Dalmatinsko namjesništvo je odobrilo novi pravilnik akcionarskog društva »Dubrovačke parobrodarske plovidbe«. Službeno konstituiranje »Društva« na novim osnovama izvršeno je na skupštini od 18. lipnja 1909. u prisustvu 35 akcionara s ukupno 2158 akcija. Osnovna glavnica je tada iznosila 1,200.000 kruna, od kojih je 960.000 kruna bilo pokriveno aportom šest parobroda predašnjeg udruženja karatista, a 140.000 kruna isplatom u gotovom. Međutim, već se na toj skupštini izglasala odluka o povećanju glavnice na 2,000.000 kruna izdavanjem 1600 akcija po nom. od 500 kruna. U prvi upravni odbor su bili izabrani: Nikola Bartole, dr Ivo De Giulli, Federiko Glavić, Ivo Jelić, Fabo Matijević, dr Vlaho Matijević, kap. Mato Marinović, Lazar Milin i kap. Ivo Papi; članovi Nadzornog odbora: dr Stijepo Knežević, Stijepo Matučević, a njihovim zamjenicima: dr Melko Čingrija i Luko Pehovac. Uprava je odmah poduzela korake da se već slijedeće godine sagrađe dva nova broda. To su bili brodovi blizanci sagrađeni u brodogradilištu Monfalcone (924 BRT). Brodovi su bili namijenjeni putničkom prometu, veoma udobni, sa imenima »Lokrum« i »Lovrijenac« (kasnije se prozva »Dubrovnik«). Veoma značajan polet Društvu je dao Federiko Glavić, koji je u doba krize otkupio znatan dio akcija od njihovih vlasnika u Trstu i time mnogo pridonio da se akcije koncentriraju u Dubrovniku, te osiguraju nove emisije. Federiko Glavić je u tome

imao i svoju računnicu, jer će njegov utjecaj u Društvu sve više rasti. Prema statistici iz 1912. godine dubrovačka pomorska društva su pred prvi svjetski rat imala »Naprijed« 20.463 BRT, »Unione« 17.765, »Ragusea« (Dubrovačka parobrodarska



»HRVAT« — prvi naš parobrod na Jadranu (1872)

plovidba) 3.250 (već su bili prodali brodove Lapad i Šipan) i »Obalna plovidba« 444 BRT. Ovdje nisu uračunati brodovi izvan Društava, te Ivo Račić, koji se već nalazio u Trstu.

#### IV

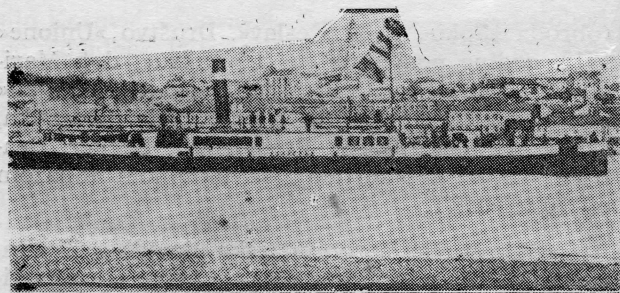
Izbijanjem rata 1914. godine odmah je obustavljen cjelokupni preokoceanski promet brodova s područja Austro-Ugarske, a zbog ratnih opasnosti znatno je smanjen i putničko-teretni promet duž obale. Vojne vlasti su istovremeno rekvirirale sve parobrode za svoje potrebe, a savezničke su podmornice već 9. svibnja 1916. torpedirale kod Hvara parobrod »Dubrovnik« na kojem je bilo žrtava, te 7. lipnja u Draču parobrod »Lokrum«. Tokom rata stradala su još tri dubrovačka broda (Gradac, Istok, Dubrovnik). Ovaj gubitak brodova društvima nije nikada nadoknađen, iako je bilo zahtjeva. Tako se plovni park društva »Ragusea« sveo na tri broda (Lovrijenac, Petka, Albanija) sa ukupno 1845 BRT. Osim toga Ragusea je u periodu rata imala i drugih materijalnih gubitaka u visini od oko 1.200.000 zlatnih kruna.

Budući da se osjećao skori kraj prvog svjetskog rata, uprave Dubrovačkih pomorskih društava, uz svesrdnu podršku banaka, započele su razmišljati o novim organizacionim formama, kako bi spremno dočekale kraj ratovanja i što brže uključivanje u privredne tokove zemlje. Već tokom 1917. godine od uprava pomorskih društava »Naprijed« i »Unione« izražena je želja, da se preko posebnog odbora ispita mogućnost njihovog spajanja sa »Dubrovačkom parobrodarskom plovidbom«. Taj odbor su sačinjavali: Luko Bona, Federiko Glavić, Ivo Jelić, Rajmond Negrini, dr Antun Pugliesi. Odbor je uskoro iznio prijedlog fuzije spomenutih društava: »Dubrovačka parobrodarska plovidba preuzima parobrode zadruga »Naprijed« i »Unione«, odnosno one udjele sa kojim pojedini karatisti hoće da učestvuju na osnovi osobite procjene, koje će platiti svojim akcijama a po nom. 500 dinara.« Posebni sindikat dubro-

vačkih banaka preuzeo je obavezu da za svaku akciju od 500 kruna nominalnih plaća 800 kruna u gotovom novcu. U svrhu preuzimanja parobroda društava »Naprijed« i »Unione« izdala je »Dubrovačka parobrodarska plovidba« odgovarajući broj akcija, te je 31. prosinca 1918. akcijska glavnica iznosila kruna 13.337.000 (26.674 akcije po 500 kruna).

Nakon sklopljenog primirja 1918. godine austro-ugarsku flotu su preuzeli Saveznici, s tim što je Italija upravljala sa preko 90% brodova a ostatom Engleska i Francuska. Italija je u tom periodu nastojala da otkupom akcija dođe u posjed dovi na uspostavljenim prugama na Jadranu nosili talijansku zastavu, postojala je opravdana mogućnost da prilikom njihovog pristajanja u pojedinim lukama dođe do demonstracija, te je općina Dubrovnik, na molbu francuskog zapovjednika Dehove, izdala proglas u kojem objašnjava stanovništvu Gruža zašto brodovi nose i talijansku zastavu: »Talijska je mornarica od toga Odbora određena da rekvirira pod talijansku zastavu brodove koji se nalaze u Jadranskom moru. Treba dakle dobro shvatiti da ti brodovi ne plove za račun Italije, nego za račun toga Odbora »Comite Interallite des transports maritimes« iz Londona. Nije se moglo, naravno, dopustiti tim brodovima vijanje stare austrijske zastave, a jugoslavenska zastava još nije priznata.«

Prilikom sklapanja primirja sa Austro-Ugarskom prihvaćeno je gledište da se Hrvati, Srbi i Slovenci priznaju kao suborci za vrijeme rata, dok je Mirovna konferencija u Parizu 21. XI 1919) priznala da se brodovi jugoslavenskih i talijanskih brodovlasnika priznaju kao savezničko dobro. Nastojeći da se Jugoslaviji osigura onoliki postotak brodovlja koji joj prema vlasnicima akcija i pripada, ministar vanjskih poslova dr Ante Trumbić je predložio slijedeći aranžman: »1. Da se, prema odluci Vrhovnog vijeća od 21. XI 1919, cijela austro-ugarska trgovačka flota preda nama i Talijanima; 2. Da se podjela brodova predloži na nadležno odobrenje; 3. Da se nama ustupe ona društva u kojima su u većini naši interesi, a Talijanima ona s njihovim interesima u većini; 4. Da neprijateljeve interese u našem i talijanskom dijelu ocijeni Komisija za reparacije; 5. Da i mađarski brodovi budu stvarno podijeljeni, uz rezervu prava svojine, kad ugovor o miru sa Mađarskom stupi u život« (Pomorska enciklopedija, br. 3).





Nadležna Komisija je prihvatila ovakav prijedlog, prema kojem bi Jugoslaviji pripalo oko 150.000 BRT brodovlja, dok je Trumbić insistirao da se nama dodijeli još 50.000 BRT brodovlja (uglavnom duge plovidbe) »kao djelomična naknada za sniženje ratne štete za 5%«. Prema prijedlogu, broderska bi društva prenijela svoja sjedišta u Jugoslaviju, vijala našu zastavu, a brodovi se registrirali na području od Splita do Kotora.

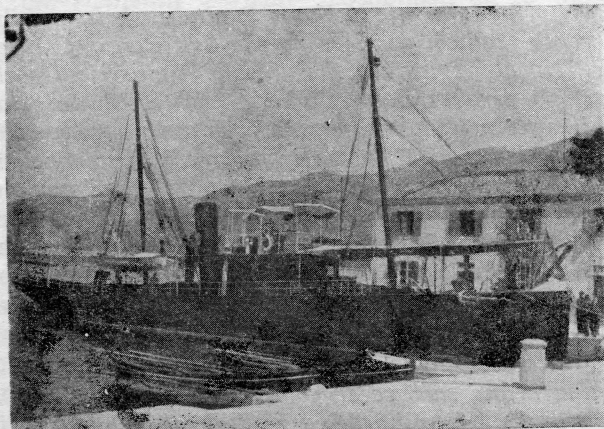
Međutim, prije nego iznesemo i sam konačni sporazum između Italije i Jugoslavije, smatramo da će biti veoma korisno objaviti nekoliko originalnih dokumenata koji se odnose na tu problematiku, a koji ukazuju na svu složenost tog pitanja i napore koji su sa strane Jugoslavije ulagani u tom pravcu. Dokumenti su sačuvani u arhivskoj ostavštini dr Melka Čingrije, koji je u sastavu delegacije sudjelovao na mirovnim pregovorima u Parizu.

#### »PRIMJEDBE SA EKONOMSKOG GLEDISTA NA REVENDICATIONS DE L'ITALIE, S OBZIROM NA JADRAN

Da se razumije pravi cilj tih rivendikacija i mentalitet koji ih je začeo, treba imati pred očima imperijalistički talijanski program vjerno iznesen od Maria Alberti u knjizi »Trieste e la sua fisiologia economica«. Mi ćemo ga zato ovdje doslovce u glavnim tačkama citirati: (str. 18—23) (Nažalost u materijalima taj citirani tekst nedostaje, primjedba K. M.). Ko pomno uporedi taj program sa rivendikacijama, lako će se uvjeriti da se potpuno slažu. Rivendicirajući osim Trsta i čitave Istre, Rijeku sa Sušakom, a Dalmaciju od sjeverne granice do Trogira i sve otoke, Italija teži jasno da zagošpoduje potpuno Jadranom, a preko njega i Sredozemnim morem, pa da eksploatira istočnu obalu Jadrana i njezino zaleđe, a monopolizira cijeli promet sa istokom. Koliko se takova težnja razlikuje od njemačkog »Drang nach osten« koji je bio jedan od povoda današnjem ratu svatko će sam zaključiti. Rivendikacije osnivaju pravo Talijana na razloge geografske, historijske i na nadmoćnost u građanskom i ekonomskom životu. Prepuštajući drugima da pobiju, koliko je potrebno, geografske i historijske, mi ćemo se osvrnuti samo na ekonomske razloge.

Ne odgovara faktičnom stanju tvrdnja da talijanski elemenat na istočnoj obali Jadrana pokazuje neku nadmoćnost u ekonomsku životu. Upravo je obrnuto. Kad bi istinita bila ta tvrdnja

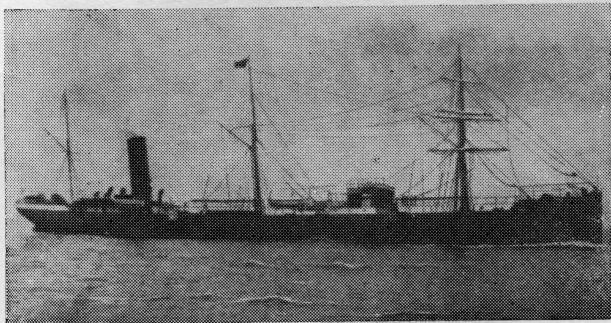
Rivendikacije, onda bi se ta nadmoćnost imala da odražuje najbolje ondje gdje bi talijanski elemenat bio u većini kao u Trstu, Rijeci i Zadru. Pro-motrimo. Uzme li se da je Trst, ta najveća luka



bivše monarhije i veliki trgovački centar, nastavan pretežno Talijanima, upadno je kako oni malo ekonomske snage pokazale. U pomorstvu n.p. ne pokazale nikada ni inicijative ni sposobnosti da podignu nešto jače. Već pri osnivanju austrijskog Lloyd-a (da u doba jedrenjaka ne zalazimo, koje je još nepovoljnije) bili su baš Srbi i Hrvati dalmatinski, ti koji su dali mornarski elemenat za upravu i brodarenje (Visković, Lemešić, Ivanović). Taj je elemenat ostao pretežan do dana današnjega. I poslije Lloyd-a sva preduzeća pomorska bila su podignuta inicijativom Jugoslavena iz Dalmacije i otoka. Niz imena, jedino poznatih u pomorskom svijetu: Kozulić, Tripković, Jorolimić, Račić, Martinolić, Kosović, Polić, najbolji su dokaz tome. Ako je pak koji od njih u trščanskom millieu na svoje podrijetlo zaboravio, pa se priznao Talijanom, podlegao je istodobno njemačkom ekonomskom uticaju i njihova preduzeća postadoše preduzeća njemačkih banaka (Kozulić, Martinolić). Jedino Jugoslaveni znadoše očuvati svoju samostalnost od Nijemaca (Račić, Kosović) i ne premetnuše se u pionire njemačkog Dranga.

Ista pojava opaža se i kod novčanih zavoda koji su odraz ekonomskog života. Talijani nikad ne bijahu kadri da podignu i uzdrže jedan jači novčani zavod. Banca Commerciale Triestina od 8 milijuna kruna osnovana kao talijanski zavod, postane plijenom već 1904. Wiener-Bank-vereina a preko njega oruđe Deutsche-Bank u Berlinu. Banca Popolare sa kapitalom od 1 milijun kruna propade, a sve ostale njihove banke ne predstavljaju 3 milijuna kapitala. Tako gotovo cijeli život finansijsko-ekonomski talijanskog elementa u Trstu nije nego na uslugu velikih austro-njemačkih zavoda, koji imadu tamo svoje filijalke kao Credit-Anstalt, Union Bank, Anglo-Ost. Bank, Depositen Bank, Zentral Bank deutscher Sparkassen itd.

Sasma je drukčiji pojav kod Jugoslavena u Trstu. Oni osnovaše Jadransku banku od 30 mil. kruna, koji je najjači novčani zavod Trsta, uz to ima filijalu Ljubljanske Kreditne Banke i više jakih štedionica, koje sve žive svojim životom, i



jedini oni zapriječiše da njemački kapital ne zavla-  
da suvereno tršćanskim tržištem.

Istu ulogu igraju Talijani u Trstu i u svim  
važnijim industrijskim poduzećima, koja gotovo  
sva pripadaju njemačkom kapitalu, kao stabili-  
mento tecnico, cantiere navale San Rocco, Cantie-  
re Navale Triestino, Krainische Industrie Gesel-  
schaft, Dreher, Adriawerke, Greinitz itd. Još sla-  
bije prolazi ta »ekonomska nadmoćnost« na Ri-  
jeci. Uzmemo li u obzir trgovačku mornaricu,  
vidjet ćemo da u njoj nema nego 6% talijanskog  
kapitala, prema 28% jugoslavenskoga. U toj mor-  
narici imade 70.3% jugoslavenskih kapetana pre-  
ma 12.4% talijanskih, a 62.8% jugoslavenskih stro-  
jara, prema 22.3% talijanskih, dok su mornari  
isključivo Jugoslaveni (99%).

Kapital jugoslavenskih banaka iznosi 29 mili-  
juna kruna sa 8 rezerala, a godišnjim prometom  
od preko 2.5 milijarde; a kapital talijanski 2 mili-  
juna sa prometom od 250 milijuna. U štedionica-  
ma ista slika. Cassa Comunale di Risparmio ima-  
de K. 21.700.000 uložaka, od tih je sigurno 30%  
jugoslavenskih ulagatelja. Prva hrvatska štedionica,  
podružnica na Rijeci, čisto privatni jugosla-  
venski zavod, imade pak 28.500.000 uložaka.

Glavne grane trgovine: vino, drvo, živo i osta-  
lo isto su pretežno u rukama Jugoslavena, a samo  
velika industrija, zbog velikih subvencija ugarske  
vlade, nalazi se u rukama madžarskih banaka.  
Gornje cifre dovoljno ilustriraju baš nadmoćnost  
Jugoslavena u ekonomskom životu na Rijeci, i u  
današnjim po njih vrlo nepovoljnim političkim  
prilikama, a kad Talijani kao vjerni pomagači i  
pristaše madžarske državne ideje prije rata, a  
otvoreni protivnici Entente rata, uživahu sve po-  
vlastice.

Da se kome ne pričini da je ova potonja tvrd-  
nja netemeljita, citirat ćemo doslovce riječi uprav-  
ljene od trgovačke i obrtničke komore Riječke,  
ugarskom ministru trgovine gosp. barunu Ivanu  
Harkany de Taktaharkany a potpisane od pred-  
sjednika C. Conighi i tajnika Ad. E. Gotthardi:  
»Quando con l'aiuto della provvidenza la Monar-  
chia, spalleggiata dalla fedele sua alleata, avra

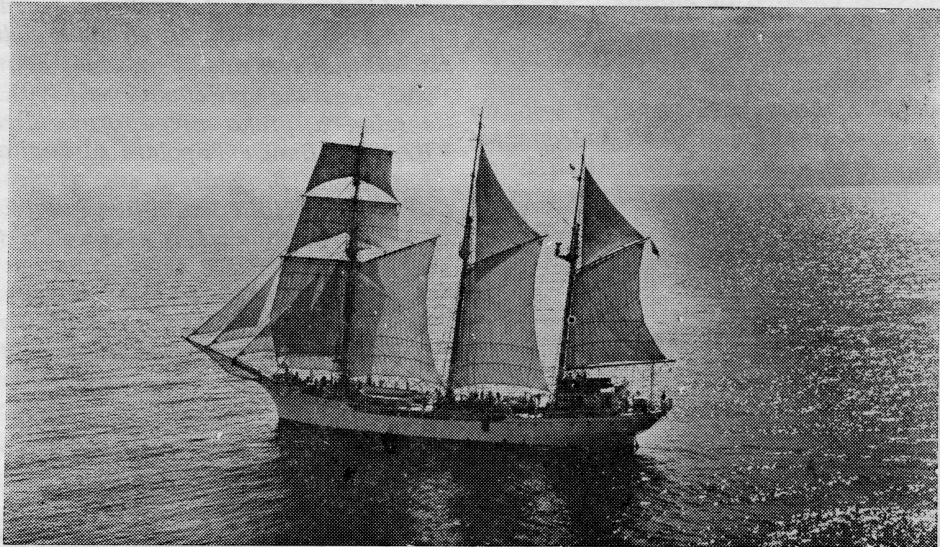
aqvarciato il tenebroso velo che nasconde l'avveni-  
re, nuovi compiti, piu vasti, piu gradniosi s'affa-  
cierrani ai reggitori della vita economica della  
patria e lo scalo marittimo ungerese cominciera  
una vita nuova, un periodo di poderoso progresso  
che sara, fra i tanti altri, un ben meritato premio  
agli enormi sacrifici offerti dalla nazione intera,  
con ammirabile prontitudine, sull'altare della pa-  
tria nei momenti di grave periglio.

Con ansia e trepidazione, ma ferma nel con-  
vincimento d'una completa vittoria finale della  
nostra causa, ch'ela sola giusta e retta, la Camera  
spera in un avvenire grande della amata patria.»

Ti ljudi Conighi i Gotthardi najugledniji su  
sada članovi Consiglio nazionale na Rijeci, koji  
svojata Rijeku za »madre patria« Italiju, i ti ljudi  
danas traže od Entente i Amerike da njima za  
volju otrgnu Rijeku Jugoslaviji, koja je u ovom  
ratu dala za ideju Saveznika preko milijun života.

Zadar pak, ta tobožnja kula talijanstva u Dal-  
maciji, čisto je birokratičan grad, pa baš taj biro-  
kratizam austrijski uzdizao je njegovo talijanstvo,  
jer u suštini ovo nije bilo drugo nego mržnja bi-  
rokrate na seljaka. Ekonomski zaostaje za drugim  
gradovima Dalmacije, gdje talijanski elemenat i  
ne dolazi u obzir, n.p. sa Dubrovnikom, koji iako  
pučanstvom manji od Zadra, ekonomski ga bez  
prisudobe nadkriljuje; sa svojom razvijenom  
mornaricom, sa trgovačkim životom, sa kapitalom  
i novčanim zavodima. Upravo prošlost toga gra-  
da dokazuje najbolje u b i t a č n i u t j e c a j ta-  
lijanskog gospodstva na istočnim obalama. Jedini  
je Dubrovnik, koji je imao sreću da ne podleđe  
talijanskom gospodstvu, pokazao u prošlosti u  
civilnom i ekonomskom životu — kako niko ospo-  
riti ne smije — veliku superiornost nad svim osta-  
lim gradovima istočnog Jadrana, a to baš zato  
što je mogao da živi svojim životom, ne eksploati-  
ran od prekomorskog susjeda, koji je svu tu obalu  
u mrtvilo bio stjerao, i koji bi i u buduće to uči-  
nio.

Vidimo dakle da »la predominance dans la  
vie economique« ne govori u korist Italije.





Same Rivendikacije osjećaju apsurdnost svojih zahtjeva, pa da predusretnu kritiku, hvale se »moderacijom«. Tu moderaciju opravdavaju tim što tvrde, da od obale, koja se prostire od Rijeke do Bojane, ne bi Italija primila nego 117 lega, dok bi Jugoslaviji ostalo 647 lega. Da ta »moderacija« iskoči u potpunom svijetlu mi ćemo nadodati samo ovo: u ono 117 lega što Italija svojata, nalazi se jedina luka na istočnoj obali Jadrana (osim Trsta) koja je željezničkom mrežom spojena sa zaleđem, sa svijetom, nalazi se najljepša luka u Dalmaciji, Šibenik, sa željeznicom u bliže zaleđe za šume i rudnike, nalazi se najbogatiji dio Dalmacije sa vodenom snagom i rudnicima, te svi otoci, dok u ono 647 lega velikodušno pripuštenih, nema jednog pristaništa koji bi bio kao luka uređen a niti jednog koji bi bio vezan željeznicom sa zaleđem, osim Dubrovnika (Metković — Zelenika), koji imade samo spoj sa bosanskim uskotračnim željeznicama, koje kao takve nemaju direktna spoja sa ostalim svijetom, a k tomu kao strateška građevina, ne mogu da dolaze za trgovački promet u obzir. Dakle, na svih onih 647 nema jedne prave luke za spoj sa ostalim jugoslavenskim zemljama a kamo li sa ostalim svijetom. Luke se preko noći ne stvaraju. Trebalo je 50 godina najživljeg i najintenzivnijeg rada da Rijeka bude ono što je danas. Uz najbolju volju i nastojanje Jugoslavije ne bi mogla da kroz 30 godina stvori nešto što bi moglo Rijeku nadomjestiti. Što pak znači državi koja se rađa na moru, ostati 30 godina bez luke, danas kad desetak godina u ekonomskom životu više znači nego prije čitav vijek, svakomu je jasno. Pogledom na sve to, razumljivo je što se Rivendikacije osobito trude da dokažu »pravo« Italije na Rijeku. One osobito hoće da djeluju na saveznike tim što ističu da je potrebno da Rijeka bude talijanska zbog obrane protiv germanstva, jer da bi jugoslavenska Rijeka značilo isto što i austro-ugarska ili njemačka Rijeka.

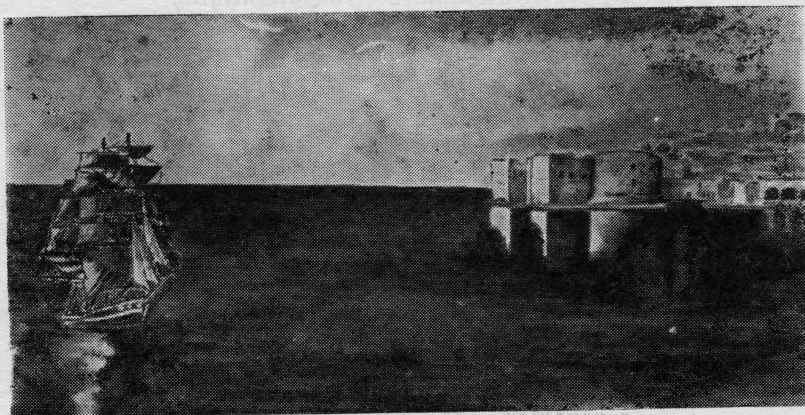
Takove tvrdnje nemaju opravdanja ni oslonca. Baš iz činjenice koje smo naveli proizlazi da je jedino jugoslavenski elemenat i u sklopu austro-ugarskom, u kom je čitav aparat bio, protiv njega uperen, znao da se »svojom snagom« opire infiltraciji njemačko-madžarskoj, da podržava svoje trgovačke, mornarske, novčane institucije, ko-

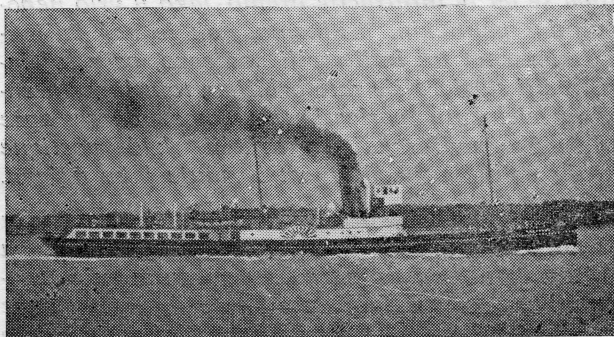
jima se od te infiltracije branio, iako u vrlo nepovoljnim političkim prilikama, dok je baš talijanski elemenat toj infiltraciji podlegao, pače toj infiltraciji služio. Nije zato ozbiljno, tom jugoslavenskom elementu poricati sposobnost da se opre njemačko-madžarskoj infiltraciji, kad postigne svoju političku neodvisnost i osnuje jaku državu.

Isto tako nije ozbiljna tvrdnja da se Rijeka samo u talijanskim rukama može da razvija, pa dilema koju memorandum neće: »ou la ruine economique, ou l'aide, et alors l'hegemonie, ne fut-ce qu' economique des Allemands« dokazuje samo da se preveć računa sa nepoznavanjem prilika onih koje se hoće da uvjeri. Što se tiče »ekonomske propasti«, dosta je spomenuti da je Rijeka sada jedini izlaz na more cijelog jugoslavenskog područja, a naravni barem za 2/3 tog područja, pa da mu je za to zajamčen razvoj kao jugoslavenskoj luci, dok u rukama talijanskim, s jedne strane s obzirom na interes što ga Italija mora imati za očuvanje razvoja tršćanske luke, a s druge, s obzirom da zaleđe jugoslavensko neće biti sklono talijanskoj Rijeci, njoj doista prijeti ekonomska propast. Što se pak tiče bojazni pred njemačko-madžarskom hegemonijom, već smo prije istakli koliko je to neopravdano, no upravo je začudno da Italiju ta bojazan spopada sada kad se radi da Rijeka pripadne jednoj savezničkoj naciji od 12 milijuna, koja je njemstvo obarala, dok u istom memorandumu kao prirodnu stvar spominje, da u ugovoru londonskom Rijeka nije bila predviđena za Italiju, jer se Habsburškoj monarhiji rezerviralo »la domination politique d'un port libre dans l'Adriatique«.

\*  
\* \* \*

Rivendikacije nijesu ispravnije ni u svojim statističnim dokazima. Da se dokaže kako Rijeka nije potrebna Hrvatskoj odnosno Jugoslaviji, tvrde da cjelokupni promet Hrvatske (uvoz i izvoz) ne iznosi nego 7% ukupnog prometa luke, a ukupni promet Hrvatske, Slavonije, Dalmacije, Bosne i Hercegovine samo 13%. To su cifre arbitarne, a navedene su samo stoga što službena statistika Rijeke nije specijalizirala promet pojedinih pokrajina, već samo po državnoj podjeli Austrije i





Ugarske. To ipak ne ovlašćuje da se slične tvrdnje u ozbiljnoj raspravi podižu. I sam pogled na statističku tablu ih obara.

Godine 1913. iznosio je:

uvoz morem	9.275.189 q
izvoz morem	11.809.903 q
ukupno	21.085.092 q.

Sam izvoz drva iznosi preko 3.360.000 a kad se zna da to drvo dolazi skoro isključivo iz Hrvatske, onda vidimo da skoro 30% ukupnog izvoza ili 16% sveukupnog prometa otpada samo na tu stavku u korist Hrvatske; uzme li se pak druga roba što je predmet uvoza i izvoza Hrvatske, Slavonije, Dalmacije, Bosne i Hercegovine, kao žito, brašno, sijeno, vino, cement, itd. itd. ... onda se

bez pretjerivanja dolazi do rezultata da preko 50% ukupnog prometa luke Rijeka pada na Hrvatsku, Slavoniju, Dalmaciju, Bosnu i Hercegovinu. No u toj enumeraciji pokrajina što ih čini talijanski memorandum nijesu sve jugoslavenske zemlje, njima treba pridodati sve slovenačke zemlje i Istru, pa onaj dio Ugarske kao Bačka i zapadni Banat te Međumurje, koji su jugoslavenski. Kad se pak uzme u obzir da će ubuduće u prometu Rijeke da sudjeluje i Srbija, koja je do sada bila isključena iz političkih motiva, onda se dolazi do uvjerenja da jugoslavenska Rijeka sa samim jugoslavenskim zaleđem mogla bi da uzdrži sadašnji njezin ukupni promet. Ovo može biti neugodno kompilatorinma talijanskih rivendikacija na Rijeku, ali zato ne prestaje biti istina.

Italija ide za tim da Jugoslaviju liši mora, da je priduši te ekonomski eksploatira, pa preko nje, ekonomski mrtve, da zavlada istokom. Italija tako u velikom stilu ponavlja austrijsku politiku koja je potkapala obale zaleđu balkanskom zadirući do Spića ne dajući mu na more, te htjela od Jugoslavije napraviti most za Istok. Austrije je radi toga nestalo. Italija ne može da je izmijeni.

## Prilog II

TABLEAU  
de la Marine Marchande ci-devant austro-hongroise  
Situation en 1914  
I ENTREPRISES YOUGOSLAVES  
A) Cabotage

Nom de la compagnie	nomb.: bat.:	tonn.: brut.:	Capit.: Y—Sl.	Coule a la guerre bat. I tonnage
1. Ungaro-Croata, Fiume	46	17450	90%	5 2273
2. Dalmatia, Trieste	33	9570	70%	1 405
3. Dubrovačka, Dubrovnik	6	3520	90%	2 1320
4. Hrvatsko Parobr. Društvo, Senj	3	470	100%	— —
5. Austro-Croata, Punat	4	555	100%	— —
6. Bokeška Plovidba, Kotor	3	175	100%	— —
7. Jadran. Spalato	2	708	100%	1 362
8. Dubrovačka Ob. Plovidba, Dubrovnik	4	444	100%	— —
9. Diverses petites entreprises	8	659	100%	— —
	109	35551	—	9 4360

### B) Navigation libre (transatlantique)

1. Ungaro-Croata pour la Navig. libre, Fiume	6	22666	90%	2 6908
2. Dubrovačka Plovidba	10	31147	90%	2 5513
3. Racich et Co. Dubrovnik	10	39112	90%	3 12517
4. T. Cossvich et Co. Trieste	4	13289	60%	— —
5. Oceania, Trieste	4	11696	90%	— —
	34	117910	—	7 24938

### II ENTREPRISES ITALIENNES:

1. Istria-Trieste, Trieste	11	2190	85%	de capital italien
2. Tarabocchia, Trieste	2	7043	90%	„ „
3. C. Martinolich e Figlio, Trieste	7	4754	90%	„ „
4. Perseveranza e Immacolata, Trieste	1	9000	80%	„ „
5. Pio Negri et Co Trieste	1	3000	90%	„ „
a reporter	23	26987	—	— —



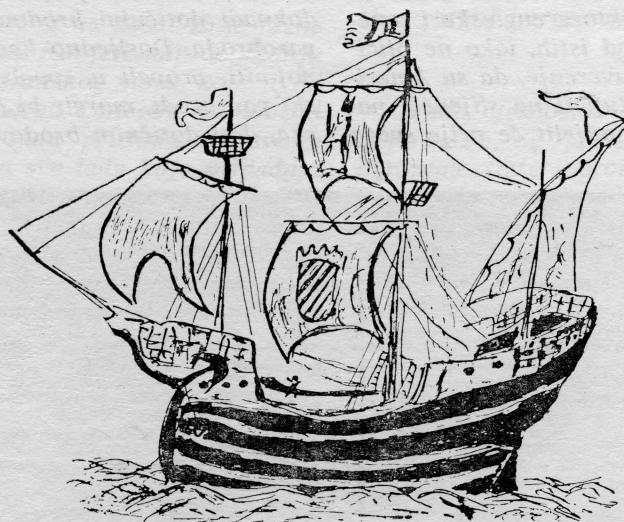
Nom de la compagnie	nomb.: bat.:	tonn.: brut.:	Capit.: Y—Sl.	Coule a la guerre bat. I tonnage
---------------------	-----------------	------------------	------------------	-------------------------------------

### III ENTREPRISES AUSTRO-ALLEMANDES ET MAGYARS:

1. Lloyd Autrichien Trieste	66 bat.	278191 ton. br.	80%	capital allemand
2. Adria, Fiume	33 bat.	71746 ton. br.	90%	capital magyar
3. Atlantica, Fiume	11 bat.	43784 ton. br.	90%	capital magyar
4. Levante, Fiume	12 „	42169 „ „	90%	„ „
5. Indeficienter, Fiume	1 „	2333 „ „	90%	„ „
	123 bat.	438223 ton. br.		12 bat. coules ou vendus

### III ENTREPRISES MIXTES:

1. Austro-Americana Trieste	34	144704	60%	25%	15%
2. Navigazione Generale Austr. (Gerolimich) Trieste	10	40598	60%	40%	
3. Navigazione Libera Triestina, Trieste	11	42015	60%	—	40%
4. Martinolich et Co Lussinpiccolo	8	34551	40%	60%	—
5. Lussino, Lussinpiccolo	5	19332	50%	50%	—
6. Premuda et Co Trieste	5	20000	50%	50%	—
7. Eredi Matteo Premuda Lussinpiccolo	5	15932	50%	50%	—
8. Huit petites entreprises Trieste	5	10000	50%	50%	—
9. Tripkovich et Consorts Trieste	17	63337	—	50%	50%
10. Tripkovich et Co Trieste	33	8697	—	50%	50%
11. Orinet, Fiume	6	26403	—	60%	40%
	142	425621	(16 bateaux coules ou vendus pendant la guerre).		



Dubrovačka galija

Pomorska sekcija

Hotel Beau-Site

Prilog III

U Parizu 25. juna 1919.

#### DELEGACIJI KRALJEVINE SRBA, HRVATA I SLOVENA

na Mirovnoj Konferenciji  
u Parizu

Došlo je do znanja potpisane Pomorske sekcije da su se razna naša parobrodarska društva obratila na Ministarstvo Saobraćaja u Beogradu žaleći se što talijanski konsorciji, bez dvojbe usljed poticaja talijanske vlade, koja njima nabavlja novčana sredstva, rade oko toga da nabave što veći broj dionica naših pomorskih poduzeća, te na taj način prisvoje sebi najveći deo jugoslavenske flote, što bi za našu državu bilo od ogromne štete,

jer lišena svoga brodovlja ne bi mogla uzdržati obalnu plovidbu, a za prekookeanske sveze zavisila bi od inozemnih armatera, osobito od talijanskih, koji su joj pred kućnim pragom. Za doći lakše do ovoga cilja, ti talijanski konsorciji, služe se svakojakim sredstvom: prijeteci nasiljem sa strane talijanske vlade, a preko toga plašeci naše brodovlasnike time što im stavljaju u izgled da će njihove lađe biti sekvestrirane u svrhu oštete za gubitke koje su Saveznici pretrpjeli na moru.

Usljed toga, spomenuta parobrodarska društva predložila su Ministarstvu Saobraćaja da će oni vinkulirati kod jedne banke, u korist naše države, više od polovice akcionog kapitala kojim oni raspolazu, a zato da im Kraljevska Vlada zajamči stanovitu oštetu za slučaj ako bi brodovlje bilo zaplijenjeno od Saveznika.

\*  
\*   \*  
\*

Iako nam te molbe nisu bile službeno saopćene na izvještaj, potpisana Pomorska Sekcija smatra za dužnost da se svojom inicijativom zauzme za ovo pitanje u svrhu da Delegacija izvoli preispitati pravo stanje stvari glede naših parobroda, da istoj bude time omogućeno zauzeti stanovište naspram želje parobrodarskih društava.

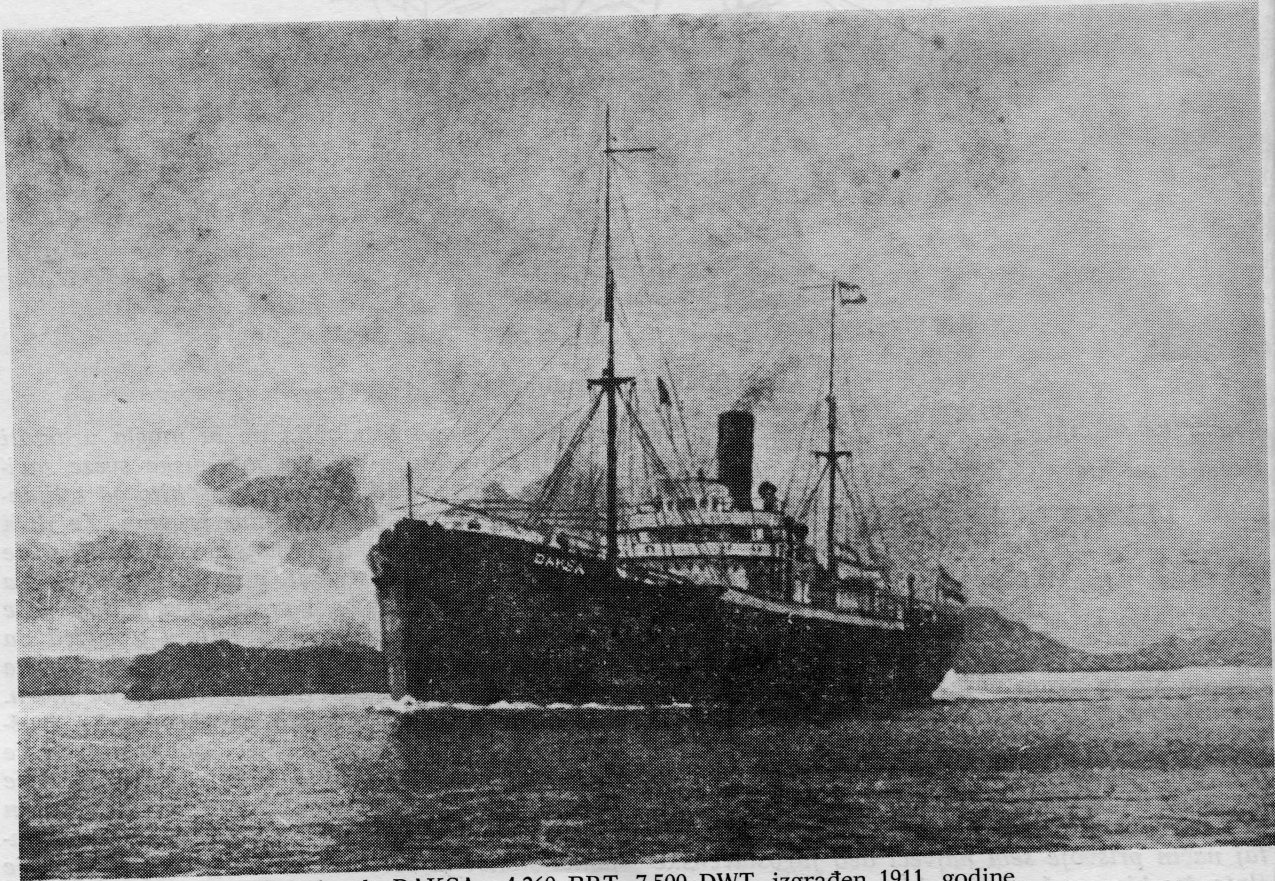
Situacija naše mornarice prema Ententi je slijedeća:

Kad je sklopljen armistis sa Austro-Ugarskom, Saveznici su zauzeli stanovište da brodovi jugoslavenskih i talijanskih armatera ne smiju se smatrati neprijateljskim, te prema tome u paragrafu 5 pomorskih uvjeta armistisa izrečeno je načelo da će jedna posebna komisija ustanoviti iznimak za blokus.

U nacrtu mirovnog ugovora sa Austrijom, ustanovljeno je da Austrija mora predati Saveznicima sve lađe svojih pripadnika, pak i bez onih iznimaka koji su bili učinjeni na korist Njemačke. U tom nacrtu nije bila učinjena nikakva iznimka za jugoslavenske i talijanske brodovlasnike, pak se Pomorska Sekcija, budući da se tekst nacрта ovako i onako tumači, obratila za razjašnjenje na službene faktore engleske i američke delegacije, te dobila od istih, iako ne oficijelno, a svakako oficijelno uverenje, da su Amerika i Engleska odlučile postupati na slijedeći način: Komisija za reparacije odjelit će prije svega

od Austro-Ugarske flote polovinu lađa od 1000 do 1600 bruto tona, kao što i sve lađe ispod 1000 tona (skupa oko 40.000 bruto tona) te će iste predati Jugoslaviji i Italiji u razmjeru kao što pripadaju jugoslavenskim i talijanskim armaterima. Dakle što se tiče tih parobroda, Jugoslaveni i Talijani dobit će i dijelove pripadajuće austrijskim Nijemcima. Svi ostali parobrodi bivše austrijske mornarice bit će, sa strane rečene komisije, predmetom jedne istrage, u svrhu da se ustanovi narodnost vlasnika kojim su pripadali 1. augusta 1914. Lađe koje su pripadale tada Jugoslavenima, bit će dosuđene Jugoslaviji — dotično one koje su pripadale talijanskim brodovlasnicima bit će dosuđene Italiji. Italija mora da pristane na ovaj sporazum između Amerike i Engleske, jer inače ako bi jugoslavenska flota propala u »pool« isto bi tako morala propasti i ona, pripadajuća talijanskim armaterima, te bi usljed toga Italija izgubila nekoliko stotina hiljada tona. Nema dvojbe, dakle, da će se ova osnova izvršiti, a što vrijedi za Austriju, razumije se vrijedi i za mirovni ugovor sa Mađarskom.

Svakako postoji načelo istaknuto u mirovnom ugovoru sa Njemačkom po kojemu država na račun koje idu zaplijenjeni parobrodi, mora da nadoknadi dotičnim brodovlasnicima vrijednost tih parobroda. Dosljedno kad bi, što mi ne možemo pojmiti, propali u »pool« jugoslavenski i talijanski parobrodi, morale bi Austrija, odnosno Mađarska, dati dotičnim brodovlasnicima oštetu za iste.



Parobrod »DAKSA«, 4.260 BRT, 7.500 DWT, izgrađen 1911. godine u Sheuth Shields (Engleska)



\*  
\* \*

Dobro bi bilo da naša vlada obavijesti brodo vlasnike o ovom stanju stvari, za ojačati njihovu otpornu snagu protiv spleta i pritiska italijanskih konsorcija i talijanske vlade, a vlada može, s obzirom na potrebu da se očuvaju naša parobrodarska društva od pohote talijanskih krugova, poduzeti shodne mjere.

Pomorska sekcija  
Hotel Beau-Site

Prilog IV  
Pariz, 28 juna 1919.

DELEGACIJI KRALJEVINE SRBA,  
HRVATA I SLOVENA  
na Mirovnoj Konferenciji  
u Parizu

Ugarsko-Hrvatsko Parobrodarsko Društvo na Rijeci prikazalo je 8. juna 1919. gosp. Ministru Saobraćaja u Beogradu molbu koja je dopisom od 11. juna 1919, pod brojem 7386, Ministra Spoljnih Poslova podnesena ovoj Delegaciji na nadležnost, a uručena ovoj Sekciji pod brojem 2269 za uviđaj.

Proučivši rečenu molbu, čast nam je predložiti Delegaciji da izvoli uputiti na Mirovnu Konferenciju sledeću notu.

— N O T A

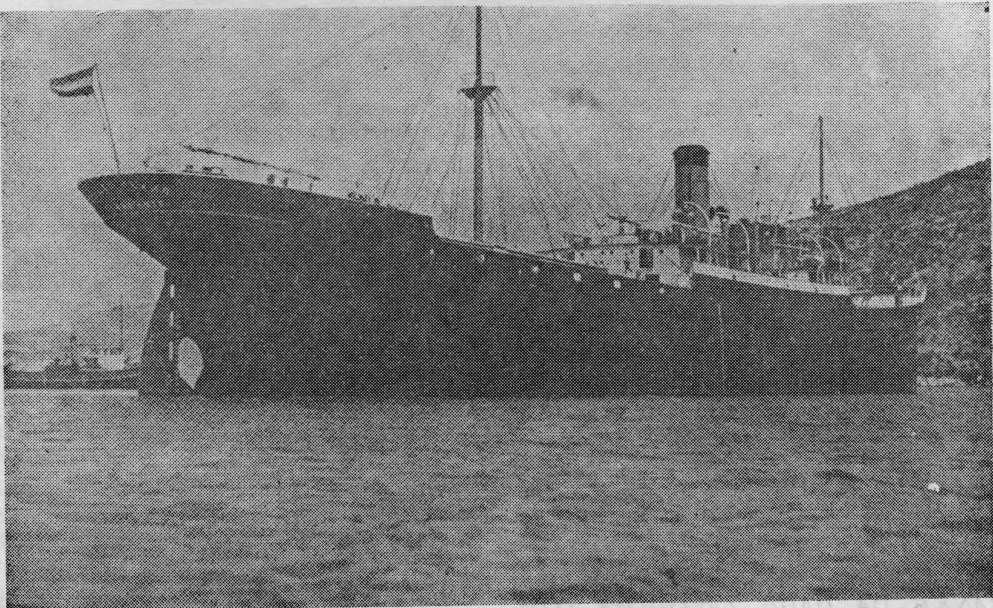
Slobodni smo pozvati se na dosadašnje razne note, upućene na Mirovnu Konferenciju u pitanju trgovačke mornarice Jadranskog mora, koja je od tolike važnosti za naš narod i njegov ekonomski razvitak. Naša država, sada priznata od svojih Saveznika, ima pravo na sve lađe koje pripadaju našim jugoslavenskim društvima, nu na žalost ona danas ne raspolaže ni sa jednom svojom lađom, tako da njoj nije moguće da sebi uredi ma i najnužniji promet. Naši slavenski pomorci odstranjeni su od lađa koje su pod rekvizicijom talijanske vlade, iako te lađe putuju pod savezničkom zastavom. Veliki deo rekviriranih lađa, a naročito sve lađe obalne plovidbe (cabotage) talijanska vlada

upotrebljava za svoje političke i ekonomske svrhe; ove lađe, natovarene talijanskom robom, šalju se iz Italije u naše krajeve da se isključi svaka druga utakmica. Talijanski konsorciji, poduprti od talijanske vlade, nabavili su velik broj akcija ranije austrijskih društava, kao na primer »Austrijskog lloyda«, »Austro-Amerikane« itd. ... te preuzeli ista društva. Oni kušaju da djeluju drugim sredstvima na jugoslavenske brodo vlasnike u svrhu da dobiju i njihove lađe, a baš time što se traži od njih izjava da žele ostati u dosadašnjoj lučkoj matici u Trstu i na Rijeci i ploviti pod talijanskom zastavom, te prihvatiti dakle talijanski nacionalitet. Za postignuti tu svrhu, poručuju našim brodo vlasnicima da ako ne bi to uradili, da će uprava njihovog brodo vlja biti njima oduzeta te poverena jednom talijanskom poduzeću — naprotiv, budu li oni pristali na taj uvjet, da će i oni uživati one pogodnosti koje su određene na korist talijanskih pristaša. Te su poruke učinjene sa strane delegata bivših austrijskih odnosno ugarskih brodo vlasnika kod Ministra Prevoza u Rimu, a to su bivši austrijski državni poznati kao agenti i predstavnici njemačkog Lloyd a i Hamburg — Amerika Linie, iako upravitelji onog brodogradilišta u Monfalconu gde su se gradile podvodne lađe koje su nanijele tolike štete Savezničkoj ratnoj i trgovačkoj mornarici.

\* \*

\*

Tako nesnosno stanje traje već kroz 8 mjeseca, te je isto nanijelo našem narodu ogromne štete i prouzrokovalo sveopću ogorčenost. Nije moguće da naš narod još na dalje trpi takve nepravedne prilike koje su pak u protuslovlju sa samim uvjetima armistisa. Kad bi se htjelo čekati još dalje dok to pitanje bude riješeno putem Mirovnog Ugovora sa Austrijom i sa Mađarskom, to bi značilo otežati još nekoliko mjeseci, što bi imalo katastrofalne posledice za naše pučanstvo, te bi ga moglo dovesti do očaja. Usljed



P/b »Sveti Vlaho«, jedan od najvećih teretnih parobroda  
Dubrovačke plovidbe

toga, Delegaciji S. H. S. čast je priopćiti Mirovnoj Konferenciji ove žalosne prilike i ponovno zamoliti istu da kao jedini lek, bez daljnjeg oklevanja, sazove naročitu komisiju koja će u smislu paragrafa 5 pomorskih uvjeta armistisa sa Austro-Ugarskom osloboditi od rekvizicije i povratiti njihovim vlasnicima sve one lađe bivše austrijske i ugarske mornarice koje su uvijek pripadale jugoslavenskim društvima i armaterima, da budu ovi u stanju urediti opet saobraćajnu službu duž naše obale i uspostavili sveze sa inostranim svetom.

Prilog V

Beograd, 30. septembra 1919. god.

Velecijenjeni Gospodine Doktore,

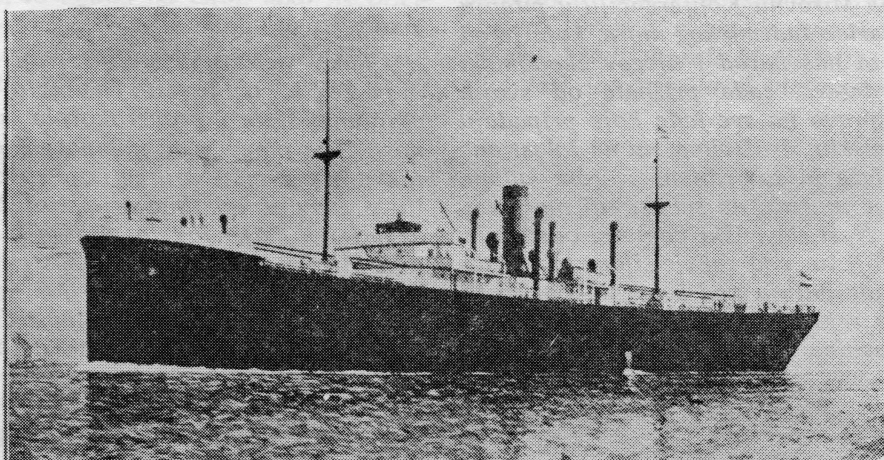
Na sednici Upravnog Vijeća našega Zavoda obdržavane 19. ov. mj. u Zagrebu zaključeno je, da se traži od Vlade u Beogradu garancija Države za nakup dvaju parobroda u Americi u smislu predloga Gosp. Ravnatelja Gjivića, koji je bio, došao tek iz Pariza. Meni je bilo povjereno, da iznesem tu odluku pred vladu u Beogradu. Došav amo bilo mi je saopšteno, da je Ministarsko Vijeće već odlučilo dati državnu garanciju za nakup od 10 parobroda u smislu predloga Pomorske sekcije u Parizu, koji zaključak sam odmah javio brzojavno g. Glavnom Ravnatelju Hercegu u Za-

KOLIKO BUDE TREBALO ZA ISPLATU PAROBRODA TO JEST ZA CIRKA 18 DO 20 MILIONA KRUNA STOP ZAGREBAČKI ZAVODI MOGU SUDJELOVATI KOD OSNUTKA SAMO U TOM SLUČAJU AKO DOBIJU OD NARODNE BANKE KREDIT«. Iz navedenoga opazit ćete, da između Zagreba i Beograda t.j. između propozicija Banka i želje Vlade ne postoji još potpun sporazum. U interesu je da se taj sporazum čim prije postigne. U tu svrhu potrebno je, da na čelo akcije oko osnutka Društva i sabiranja kapitala stupi jedan odličan naš čovjek, koji će intencije Vlade i želje interesenata čim prije stopiti u jedno, a podesnije osobe za taj zadatak nema do Vaše. Za to je od prijekne nužde, da Vi i neki članovi, koji bi imali sačinjavati odbor, potrudite se do Beograda, gdje ćete na licu mjesta poduzeti sve nužne korake oko što skorijeg osnutka društva.

Pravnički posao oko osnutka društva kao i rukovođenje kancelarije odbora moglo bi se povjeriti g. Dru. Ulisku Štangeru, biv. tajniku »Euxine« u Beču i Trstu.

Iz pisma banke od danas razabrati ćete, da su poteškoće formalne oko osnivanja jednog akcijskog društva u Srbiji prilično velike.

Po primitku ovog odanog izvolite telegrafski saopćiti nam na adresu banke, da li ćete Vi moći



P/b »Federiko Glavić«, 9,900 dut, najveći teretni parobrod Dubrovačke plovidbe pred II svjetski rat

grebu. Odgovorno na tu obavijest primio sam sljedeću depešu od g. Hercega: STAVITE SE ODMAH U SPORAZUM SA TAMOŠNJIM BANKAMA DA SE OSNUJE »JUGOSLAVIJA POMORSKO PAROBRODARSKO DIONIČKO DRUŠTVO SA KAPITALOM OD CIRKA 60 MILIONA KRUNA UPLAĆENO 30% ZA NABAVU 4 DO 5 PAROBRODA STOP PRAŠTEDIONA ESKOMPTNA SRPSKA UZEĆE PO DESET PO STO KAPITALA JADRANSKA DVADESET PET POSTO PROKOLACIJA DRUŠTVA U BEOGRADU DIREKCIJA ZA SADA U BAKRU STOP. PAROBRODI SE IMAJU UPIŠATI U POMORSKI REGISTAR DUBROVNIK SPLIT ŠIBENIK I BAKAR STOP RADI POMANJKANJA GOTOVINE INTERVENIRAJTE KOD NARODNE BANKE DA DADE ZAVODIMA LOMBARD NA DRŽAVNE BONOVE RESPEKTIVE DA STAVI ZAVODIMA TOLIKO TUĐE VALUTE

i htjeti skoro doći amo. U protivnom slučaju krenuti ću ja odmah za Pariz, jer po zaključku Upravnog Vijeća od 19. ov. mj. meni je podijeljen nalog doći čim prije u Pariz i poraditi tamo oko osnutka jedne trgovačke agencije i nabave kredita u društvu dvojice naših ljudi, koji se već nalaze na putu za Pariz.

Očekujući Vaše cijenjene vijesti pozdravljam Vas

s veleštovanjem odani Vam  
Krstelj

Poštovani Gospodin  
Dr. Melko Čingrija, Upravni Vijećnik Jadranske Banke itd....

PARIZ

Sporazumom o podjeli Austro-ugarske mornarice sklopljenom 7. rujna 1920, a sankcioniranom od Komisije za reparacije u Parizu 21. kolovoza



1921. godine, Jugoslaviji su pripali: »Dubrovačka plovdba« s 12 brodova i 25.737 BRT, »Ivo Račić« sa 6 brodova i 22.304 BRT, »Obalna plovdba« s 4 broda i 444 BRT, »Batinić et Co« sa 1 brodom od 75 BRT. (Navedeni su samo brodovi dubrovačkih vlasnika).

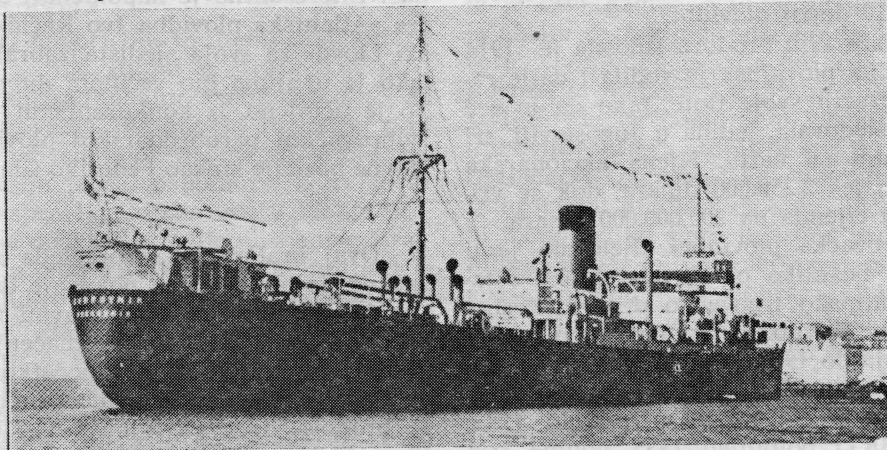
Osim toga Italija se obavezala vratiti brodove »Dan« i »Daksa« koji su bili proglašeni za ratni plijen, te platiti za odštetu za brodove »Marija Račić«, »Izgleđ« i »Izabran« jer su potopljeni dok su plovili u službi talijanske vlade. (Detaljnije o sporazumu Trumbić — Bertolini: Ivo Šišević, Sporazum Trumbić — Bertolini u sklopu rješavanja Jadranskog pitanja, Pomorski zbornik, 1965, 3, Zadar).

## V

U vremenu između dva rata Dubrovnik je nastavio da izgrađuje svoju pomorsku flotu, jer je u njoj vidio glavni izvor svog prosperiteta. Najvažniju je ulogu i dalje imala »Dubrovačka parobrodarska plovdba«. U godini 1919. prodan je mali brod »Albanija«, a sve ostale parobrode rekvirirale su savezničke države Francuska i Italija držeći ih pod rekvizicijom do polovine 1921. go-

vosti. Ukupno je na parobrodima bilo zaposleno 600 namještenika. Deset brodova je vršilo putničku službu, dvije jedinice su služile kao pomoćni brodovi u gruškoj luci, dok je preostalih 11 teretnih brodova duge plovidbe društvo upotrebljavalo u slobodnoj prekookeanskoj plovidbi, a jedan od tih na stalnoj pruzi Trst — Grčka — Sirija — Anadolija — Egipat. Akcijska glavnica je iznosila 32,250.000 dinara, razdijeljenih u 258.000 akcija po 125 dinara. Srednja burzovna vrijednost akcije iznosila je 380 dinara.

Radi održavanja putničkih i putničko-teretnih pruga na Jadranu Ugovorom o organizaciji i vršenju redovnog pomorskog saobraćaja i prevoza pošte morem od 15. III 1929. godine, koji je sklopljen između Ministarstva saobraćaja i Dubrovačke parobrodarske plovidbe (popularno nazvane Ragusea) ova se obavezala da će za vrijeme od 10 godina održavati s posebnim parobrodima redovite pruge za saobraćaj putnika i robe kao i za prevoz pošte kako je utvrđeno u posebnoj »Mreži Pruge«. Društvo je svojim brodovima imalo prevaliti 190.800 n. m. i primiti godišnju naknadu od 11,675.600 dinara. U tom smislu su se održavale



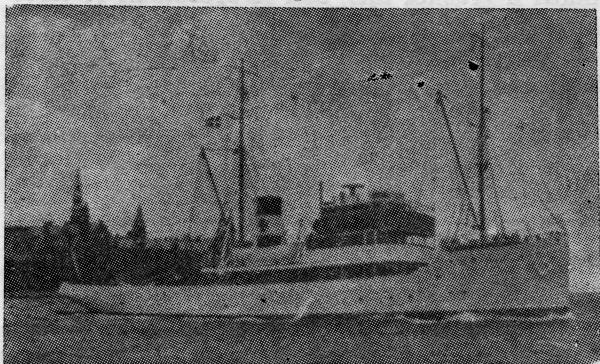
P/b »Dubrovnik«, izgrađen 1938. godine, 9.200 dwt, do II svjetskog rata najmoderniji parobrod jugoslavenske trgovačke mornarice

dine, »Daksu« čak do veljače 1922. godine. Odslijedeće glavne pruge (ukupno 12): Trst — Split — Dubrovnik, Trst — Split — Dubrovnik — Kotor, Split — Dubrovnik, Split — Dubrovnik — Kotor. Ostale su pruge bile sporedne i to: Dubrovnik — Bari i sedam lokalnih pruga u vodama Dubrovnika i Korčule. Interesantno je da se na spomenutim prugama u 1930. godini prevezlo 178.561 od čega 2/3 u lokalnom saobraćaju. Redovna teretna pruga za Levant je tokom 1930. godine imala 8 putovanja i prevezla oko 40.000 tona robe. Slobodna plovidba je sa 10 parobroda izvršila 72 putovanja, prevalila 312.000 nautičkih milja i prevezla 426.800 tona tereta.

Društvo je te godine posjedovalo slijedeće brodove: Duga plovidba — Bosanka, Daksa, Dubravka, Durmitor, Federiko Glavić, Nikola Pašić, Pracat, Princ Andrej, Srebrenko, Srđ, Sveti Vlaho; Obalna plovidba — Cavtat, Dubrovnik, Jakljan, Korčula, Kumanovo, Kupari, Lopud, Mljet, Olipa, Pelješac, Petka, Ston, Šipan.

Usred ovako velikih uspjeha i napretka Du-

brovačku parobrodarsku plovidbu, Dubrovnik i cijelu Jugoslaviju zadesila je 26. siječnja 1930. godine velika pomorska tragedija, jer je u Biskajskom zaljevu potonuo parobrod »Daksa« sa svih



svojih 38 vrijednih pomoraca. To je bila najteža pomorska nesreća koja je zadesila Društvo od njegovog osnivanja. (Detaljniji prikaz tragedije donosimo na kraju priloga.)

»Dubrovačka parobrodarska plovidba« je sve do početka drugog svjetskog rata stalno uvećavala svoj plovni park, tako da je 1940. godine posjedovala 24 plovne jedinice, od kojih je 14 pripadalo obalnoj a 10 dugoj plovidbi.

Ukupna tonaža svih brodova iznosila je 51914 BRT. »Dubrovačka plovidba« je vodila i dalje računa o modernizaciji svoje flote, tako da je već 1940. godine posjedovala, jedina u Jugoslaviji, tri broda s pogonom na naftu. Njena akcionarska glavnica iznosila je 32,250.000 dinara, dok se vrijednost brodova cijnila na 200,000.000 dinara.

Osim »Dubrovačke plovidbe« djelovalo je u Dubrovniku još nekoliko parobrodarskih društava. »Prvo dalmatinsko trgovačko društvo« osnovano 1907. godine bavilo se i pomorstvom, te je od svog osnivanja do 1940. godine nabavilo 5 brodova: »Prvi Dalmatinski« (620 BRT) prodan 1927, »Drugi Dalmatinski« (1180 BRT) prodan 1937, »Treći« (3819 BRT) potopljen 1935. godine kod Brindizija zbog prodora vode, »Švarcog« (997 BRT) prodan 1935, te »Četvrti« (1937 BRT) koji je prodan 1940. godine i time se Društvo prestalo baviti pomorskom djelatnošću.

»Slobodna plovidba Dubrovnik« osnovana je 1929. godine, te je posjedovala dva broda »Koločep« i »Daksu«. Plovidba »Rad« osnovana je 1931. godine i jedinom brodu kojeg je posjedovala dala je ime samoga društva. Parobrodarsko društvo »Jugolevanat« osnovano 1939. godine imalo je brod »Vido«. Josip Učović je 1924. kupio parobrod »Vojislav« a 1930. motorni škuner »Mariju«.

Međutim, treba naglasiti da je znatan broj Dubrovčana ulagao svoj kapital i u ostala parobrodarska društva, a to se naročito odnosi na »Jadransku plovidbu«. Svi pokušaji da se ostvari integracija Dubrovačke i Jadranske plovidbe nisu uspjeli. Jedino se manje dubrovačko društvo »Obalna plovidba« fuzioniralo sa »Jadranskom plovidbom«, zbog čega je ona preuzela lokalnu plovidbu unutar užeg dubrovačkog područja.

Ivo Račić nije doživio slom Austro-Ugarske, jer je nakon svog preseljenja u Zagreb početkom

1918. godine umro. Najveći dio njegovog bogatstva prenesen je na »Zakladu Ivo Račić« s ciljem školovanja pomorskog kadra. Tako je njegova ljubav prema Dubrovniku ovjekovječena u oporuci njegove supruge Marije iz 1919. godine u kojoj se kaže: »Općim baštinikom cijele moje imovine imenujem Pomorsko-trgovačku akademiju, koja će se ustanoviti u Dubrovniku i nositi ime moga muža Iva Račić na njegovu uspomenu.«

Kontinuitet njegova stvaralaštva nastavljen je u »Atlanskoj plovidbi Ivo Račić«, koja je 1926. godine posjedovala 59.348 BRT brodova duge plovidbe. Sjedište društva je od 1922. godine bilo u Splitu.

Braća Mihanovići, zajedno s bogatim iseljenikom u Čileu Paskom Baburicom s dubrovačkog otoka Koločepa i Franom Petrinovićem s Braća, osnovali su 1924. godine u Jugoslaviji parobrodarsko poduzeće »Jugoslovensko-amerikanska plovidba« A. D. sa sjedištem u Splitu. Godine 1929. ona će se skupa sa »Atlanskom plovidbom Ivo Račić« ujediniti u »Jugoslovenski Lloyd«, koje je tako postalo najjače parobrodarsko društvo stare Jugoslavije. Najjače pozicije u društvu steći će Božo Banac. Interesantno je napomenuti da su oba društva »Atlantska plovidba Ivo Račić« i »Jugoslovenski Lloyd« za svoja sjedišta izabrali Split i Zagreb, iako je u njima bio većinom dubrovački kapital. To je učinjeno iz konkurentskih razloga prema Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi u kojoj je glavne pozicije stekao Federiko Glavić.

## VI

Ovaj kratki prikaz pregleda razvitka dubrovačkog parobrodarstva pokazuje da je Dubrovnik i u tom periodu nastavio slavnu tradiciju svojih predaka. Govoreći o snazi i značenju dubrovačkog pomorstva krajem XIX i početkom XX stoljeća dr Grga Novak ističe: »Dubrovnik je 1885. imao 17 brodova duge plovidbe s 13.810 BRT, Orebić 19 sa 11.246 BRT, a Kućište 3 sa 1554 BRT. Nakon toga osjeća se sve više nadmoć Dubrovnika u pogledu razvijanja pomorstva, tako da 1898. već ima 8 parobroda duge plovidbe sa 9480 BRT, a od ostalih dalmatinskih luka imao je samo Orebić 4 lađe duge plovidbe s 3468 BRT. Dubrovnik sve više jača i postaje centar jake plovidbe«. Jezgru jugoslavenske trgovačke mornarice nakon prvog svjetskog rata sačinjavali su upravo brodovi dubrovačkih društava i pojedinaca. Vodeću ulogu u razvitku jugoslavenskog pomorstva Dubrovnik je u periodu između dva rata ne samo zadržao nego i stalno povećavao, tako da su prema statističkim podacima iz 1940. godine Dubrovčani posjedovali preko 50% cijele jugoslavenske trgovačke flote. (Uračunati su i brodovi društava gdje su Dubrovčani bili dioničari.) Ratni vihor omeo je daljnji uspon dubrovačkog pomorstva, ali je ona svoje »velike tradicije posvjedočila stojeći predano u službi velike ideje slobodoljubivih naroda u borbi protiv fašističkih osvajača«.

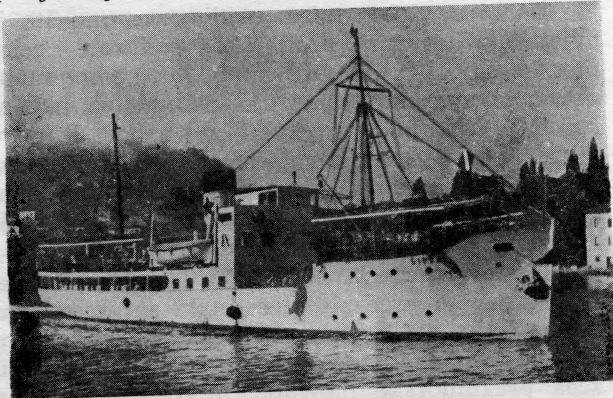
Ovaj pregled povijesti dubrovačkog pomorstva (1880—1941) bio bi nepotpun, kad se ne bi osvrnuli i na život pomoraca i njihovu borbu za ostva-



riavanje svojih prava. Nemamo podatke o eventualnim akcijama i sindikalnim pokretima naših pomoraca do prvog svjetskog rata. Međutim, nakon 1918. godine »Savez jugoslavenskih pomoraca« vodio je duge pregovore sa Savezom jugoslavenskih brodara radi rješavanja najvažnijih problema pomoraca. Tako je 1921. godine Savez jugoslavenskih pomoraca predložio »nacrt minimalne posade sa kolektivni ugovor«, ali je prijedlog odbijen s motivacijom da će se to pitanje riješiti posebnim zakonom. Tokom čitave 1922. godine Savez pomoraca nastoji spor riješiti mirnim putem. O prijedlogu da se zajednički poradi na stvaranju ustanove koja bi se brinula za pomorce u slučaju nezgode, starosti i bolesti, Savez jugoslavenskih brodovlasnika nije htio ni čuti. O tom problemu je raspravljao i kongres pomoraca održan od 28. do 30. srpnja 1922. godine u Bakru. U rezoluciji koja je tom prilikom donesena, »kongres ovlaštuje se potpunim povjerenjem upravu Saveza da poradi glede uređenja i osiguranja radnika, za slučaj bolesti i nezgode, spojivši s ovim zakon osiguranja protiv starosti i iznemoglosti, na način kako bi interesi općeg radništva u pomorskoj industriji bili najbolje zaštićeni.«

Pošto su svi naponi bili uzaludni pomorci su 1. lipnja 1923. godine stupili u štrajk. On je u potpunosti paralizirao obalni saobraćaj a to se odrazilo i na trgovački, poštanski i turistički promet. Brodovlasnici su uporno odbijali svaku pomisao o povećanju plaća, napominjući, da će se o tome moći raspravljati, kada vlada odobri subvencije. Da bi se donekle ublažile posljedice štrajka stavljene su u pokret jedinice ratne mornarice, te je na liniji Dubrovnik — Ston saobraćao jedan minonosac. Brodovlasnici su pokušali riješiti problem angažiranjem neorganiziranih pomoraca te je Dubrovačkoj plovidbi pošlo za rukom da pomoću njih opremi brodove »Lovrijenac« i »Petka«. Jadranska plovidba nije bila iste sreće, te se za pomoć obratila komandi mornarice, koja je opremila parobrod »Salonu« mornarima, vojnim obveznicima. Da bi se spriječile daljnje akcije Dubrovačke plovidbe u Dubrovnik dolazi tajnik Saveza pomoraca kapetan Anton Glavan. On je uz pomoć svojih kolega u Gružu uspio novoangažiranim mornarima dokazati štetnost njihovog postupka. Njegovo djelovanje se odmah osjetilo a to se najbolje vidi iz prijava Dubrovačke plovidbe koja traži zaštitu žandarmerije za posade brodova opremljene neorganiziranim pomorcima. Političke vlasti Dubrovnika su mnogobrojne pomorce strajkaše protjerale u zavičajne općine a među njima i tajnika Saveza pomoraca Antuna Glavana. Ministarstvo unutrašnjih poslova izvještavajući podčinjene vlasti o tom protjerivanju ističe: »Pri pripremanju parobroda »Naš«, »Kraljevica«, »Frankopan«, »Sušak« ... štrajkaši, vođeni od kapetana Glavana, sekretara Saveza pomoraca na Sušaku, pretili su, pa čak i napadali one svoje drugove, koji su bili spremni da preduzmu posao. Na energičnu intervenciju komesara policije u Gružu kapetan Glavan sa još nekoliko izgrednika — štrajkaša uklonjen.«

Krajem kolovoza vlada je pozvala na pregovore predstavnike Saveza pomoraca odobrivši istovremeno i dotaciju za obalnu plovidbu. Nakon dvomjesečne teške borbe i mnogobrojnih iskušenja pomorci su konačno ostvarili svoj cilj. Ova pobjeda je imala veliko značenje jer je pokazala



P/b »Šipan« u vožnji

neorganiziranim pomorcima da se samo organiziranom borbom i ujedinjenim snagama može postići uspjeh. Druga velika akcija pomoraca poduzeta je 1940. godine. Naime, tokom ljeta pokrenuta je akcija za zaključivanje novog kolektivnog ugovora. Zbog odugolačenja od strane brodovlasnika Udruženje pomoraca u Splitu i Sušaku javno objavljuje da će pomorci u slučaju neprihvatanja njihovih zahtjeva stupiti u štrajk. Komesarijat željezničarsko-parobrodске pogranične policije u Dubrovniku predlaže da se u slučaju štrajka, koji bi nanio veliku štetu turizmu, proglasi vojna mobilizacija »jer militarizacijom posada bi bio barem spašen naš putnički saobraćaj i turizam« a »u slučaju da izbije generalni štrajk pomoraca izdao sam već naređenje, da se svi brodovi sa posadama stave pod oružanu stražu, i da se zabrani svaki silazak odnosno dolazak na te brodove.« A koliko je brodovlasnicima bilo stalo do života naših pomoraca najbolje pokazuje izvještaj kojeg je zastupnik jugoslavenskog brodovlasnika poslao dr Kneževiću iz Buenos Airesa. On u izvještajima mornare niziva »kukavicama« jer ne žele ploviti. Međutim, istina je bila sasvim drugačija. Brodovlasnici su usljed ratne konjunktore ubirali velike profite, a mornarima se davao samo neznatan dio. Kad mornar, koji ploveći riskira svoj život, traži pravedniju naknadu za svoj rad i rizik, onda je on »kukavica« kojeg će argentinske vlasti »prisiliti da krene ili uhapsiti i sudu predati«. Već navedeni komesar željezničko-parobrodarske policije kao uzročnika »tih nereda« optužuje Savez pomoraca, koji je potpuno u komunističkim rukama, te je »mišljenja da se Savez raspusti i postave komesari«. Nadležne političke vlasti nakon ovakvih izvještaja uperile su oštricu svojih napada na Savez pomoraca tražeći njegovo raspuštanje ili barem isključivanje iz članstva komunistički nastrojanih poedinaca.« A da naši pomorci nisu kukavice, najbolje su pokazali tokom drugog svjetskog rata, ploveći neustrašivo u savezničkim konvojima širom svijeta i braneći drvenim barkama i skoro goloruki svoju rodnu grudu.