ANTUN MARTINOVIĆ

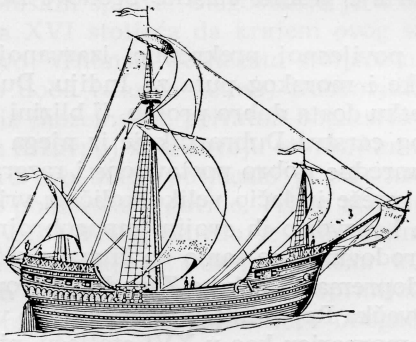
„Dubrovačka plovidba" 1880-1946, postanak i razvitak

Pregled pomorske djelatnosti Dubrovnika, oličene u društvu »Dubrovačke plovidbe«, bit će cjelovitiji i iscrpniji, ako se u najkraćim crtama obrade i razlozi, događaji i ličnosti koje su utjecale na stvaranje i razvoj pomorstva od davnih vremena na ovom dijelu obale, počevši od osnivanja Dubrovnika.

Od svog postanka tijekom stoljeća Dubrovnik je prolazio kroz razna razdoblja svog privrednog života. Iako je često bio uzdrman velikim nesrećama — nerodne godine s glađu, strahovite epidemije kuge, žestoki zemljotres — što je imalo utjecaja na prosperitet grada, Dubrovačka Republika je istrajala mnoga stoljeća protiv toliko udaraca i nevolja održavši se i razvivši do zavidne visine tekovine na polju kulture i privrede, a naročito pomorstva.

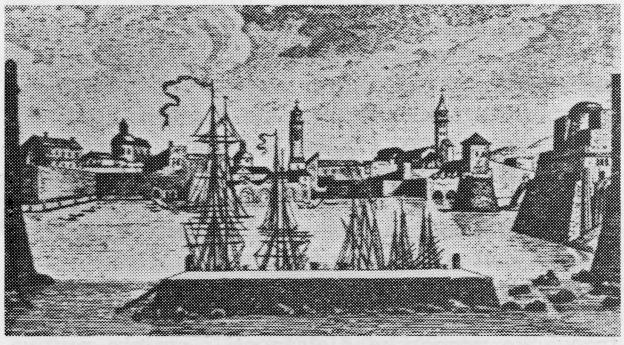
Stanovnici starodrevnog grada Epidaura koji se nalazio otprilike na mjestu današnjeg Cavtata, a koji su Avari i Slaveni razorili u svom naletu polovinom VII stoljeća, sklonili su se na nepristupačnije i za obranu mnogo povoljnije mjesto svega desetak kilometara sjeverozapadno od porušenog Epidaura, na hridinastom otočiću na podnožju strmih obronaka brda Sv. Srđa.

Teško je reći nešto izvjesno kakav je bio život bjegunaca u početku, ali su se oni vjerojatno u javnom životu vladali po uzoru na svoj život kakav su provodili u razorenom gradu, a u privatnom životu bavili se ribarstvom, kao i pučanstvo mnogih drugih naših pomorskih mjesta, iz kojega se postepeno razvijalo brodarstvo. Nemajući plodne zemlje bili su upućeni da nabavljaju kruh od susjednog stanovništva i daljih zemalja. To ih je uputilo da se bave brodarenjem, najprije manjim brodićima do najbližih obala, pa postepeno većim po svim morima. Pritisnuto neplodnošću krševita tla, romansko stanovništvo Dubrovnika, upućeno od početka na more i trgovinu, uskoro je pokrenulo akciju da svoj teritorij proširi i da svoje brodarstvo razvije.



Marsilijana, jedrenjak iz 16. i 17. stoljeća

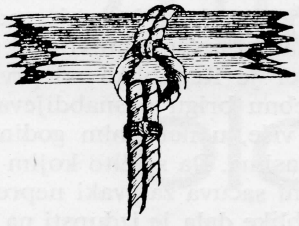
S obzirom na brojno pučanstvo grada i okolice trebalo je osigurati potrebnu količinu žita koje oskudna zemlja nije davala. Zbog toga dubrovački brodovi odlazili su u svijet natovareni proizvodima i predmetima koje je ovaj grad i kraj mogao u izobilju dati, a u zamjenu vraćali su se natovareni žitom, jer je Republika od prvih svojih dana vodila posebnu brigu o snabdijevanju pučanstva žitom. Što više, u nerodnim godinama dijelio se kruh siromasima. Da se žito kojim su brodovi stizali nakrcani sačuva za svaki nepredviđeni slučaj, vlada Republike dala je izdupsti na jugozapadnom dijelu grada u živoj stijeni (hridi) petnaest, po deset metara dubokih, spremišta koja se nazivaju »Rupe«. To su u stvari preteče modernih silosa.



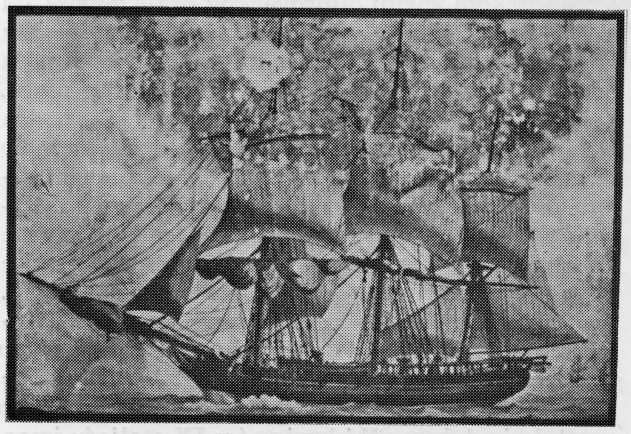
Dubrovačka luka 1772. godine

Dubrovčani su od prvih dana bili prisiljeni otisnuti se na more u nepoznato. U tu svrhu gradili su galije i druge brodove da bi izvozeći domaće proizvode uvozili uglavnom žito. Time je postavljen čvrst temelj dubrovačkoj pomorskoj trgovini, kojoj je mnogo doprinio i sam položaj grada. Važnost Dubrovnika kao pomorskog grada uočena je veoma davno od drugih naroda, koji su se otimali za ovaj grad na mnoge načine. Najstarije vijesti o pomorskom životu dubrovačkog kraja govore, da je 866-67. Dubrovnik izdržao petnaestomjesečnu opsadu Saracena, koji su ga smatrali pogodnim da od njega stvore novu bazu na Jadranskom moru, kao što je bio Bari na suprotnoj obali. Činjenica je, da usprkos dugotrajne opsade grad nije bio osvojen, što nam daje dokaz da je već u prvim danima svog postojanja grad bio jak i razvijen. Nekoliko godina poslije tog nemilog događaja, godine 870. sudjeluje Dubrovnik u pohodu bizantinske flote protiv Barija, kojeg su opsjedali Saraceni. Svojim brodovima — korabljama prevozili su vojničke čete Hrvata i ostalih primorskih Slavena u grad Bari, koje su kao pomoćne bizantinske čete prebacili u Italiju da pomognu osvojiti Bari. To znači da je dubrovački kraj već u IX stoljeću imao vrlo solidno organiziranu vlastitu mornaricu.

Više povijesnih događaja potvrđuje da je u X i XI stoljeću pomorski život Dubrovnika bio znatno razvijen. Da Dubrovnik u to doba ima priličnu mornaricu pokazuje se i godine 1032. kada je dubrovačka flota zajedno s bizantinskom pobijedila Saracene koji su opet bili prodrli u Jadransko more, a pola stoljeća kasnije daju Dubrovčani zajedno s ostalim dalmatinskim gradovima brodove normanskom vojvodi Robertu Guiskardu za rat protiv cara Aleksija Komnena u bici kod Drača 1081. godine.



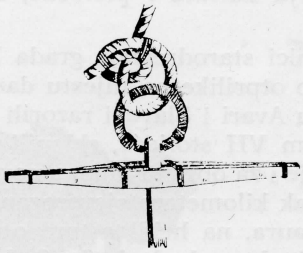
Već od druge polovine XII stoljeća bizantinska vrhovna vlast nad Dubrovnikom samo je nominalna, a glavna nastojanja gradskih upravljača ide za tim da se što više proširi i razgrana trgovačka djelatnost. Zahvaljujući geografskom položaju koji je predestinirao Dubrovnik da postane veza između Balkana i Mediterana, to im polazi za rukom i tako se trgovina Dubrovčana već u XII stoljeću protezala na moru i izvan Jadrana, a na kopnu u čitavom prostranom zaleđu sve do Carigrada. Dvanaesto stoljeće je zabilježilo u sigurnim pisanim arhivskim izvorima brojne i dokumentirano pouzdane vijesti o razvijenoj dubrovačkoj pomorskoj trgovini i o uspješnom brodarstvu Dubrovčana. Iz tih izvora doznajemo opseg i vrst dubrovačke trgovačke pomorske djelatnosti i smjera putovanja dubrovačkih jedrenjaka u XII stoljeću kada su plovili ponajviše po Jadranskom moru. Međutim, pomorci dubrovačkog kraja već u XIII stoljeća plove na većim jedrenjacima po čitavom Sredozemnom moru. Arapski geograf Al — Idrisi koji je živio na dvoru normanskih vladara u Palermu na Siciliji u svom poznatom djelu iz 1153. godine, u kojem među ostalim zemljama opisuje Dalmaciju, govori o Dubrovniku kao gradu s mnogo brodova i o Dubrovčanima kao veoma dobrim i smjelim pomorcima.



Dubrovačka nava »Nouvelle Esperance« iz 1802. godine (Pomorski muzej u Dubrovniku)

Pomorska trgovina prvih Dubrovčana odvijala se najviše po bizantinskim primorskim gradovima i predjelima sve do Jonskog mora, da bi se s prirastom pučanstva protegla do Hrvatskog primorja, Istre, Venecije i Apulije. Tamo su Dubrovčani prodavali sirovine obližnjih slavenskih i albanskih krajeva (stoku, vunu, kožu, med, vosak i slično), a iz Italije dovozili milanske tkanine, platno za jedra, prerađenu kožu, purpur itd.

Kad je Venecija 1205. godine poslije IV križarskog rata zaposjela Dubrovnik, ona ga je kao svoje vojno-pomorsko uporište snabdijevala ratnim brodovima i oružjem tražeći da i Dubrovčani grade brodove i da ih naoružavaju radi zaštite dubrovačke pomorske trgovine od gusara. Dosljedna svojoj politici ograničavanja razvoja pomorstva na istočnoj obali Jadrana, Venecija je nastojala da i dubrovačke trgovce što više potisne s mora i da dubrovačku trgovinu orijentira prema kopnu tj. prema unutrašnjosti Balkana. Razumljivo je, da se takva politika morala negativno odraziti na razvoj dubrovačkog brodarstva, a naročito brodogradnje.

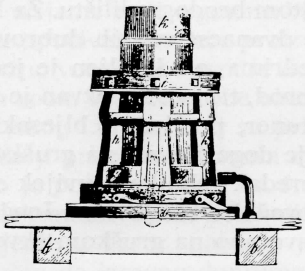


Zadarski mir 1358. godine donio je značajnu prekretnicu u razvoju dubrovačkog pomorstva. Dubrovnik je pripao Ljudevitu Velikom (pokroviteljstvo Ugarsko-hrvatskog kraljevstva), Venecija prisiljena da napusti Dubrovnik povlači tada i svoje brodove iz prijevoza roba dubrovačke pomorske trgovine. Ova mjera koja je trebalo da bude kazna i osveta, postala je podsticaj za brži razvoj dubrovačkog brodarstva, a naročito brodogradnje. Dubrovačka vlada je 1358. godine donijela zakon kojim se dubrovačkim trgovcima zabranjuje da uzimaju u najam tuđe brodove i strane mornare, kako bi se snažnije razvila vlastita brodogradnja i stvorio solidan kadar dubrovačkih mornara. Kada je 1362. godine Venecija otišla korak dalje zabranivši svojim brodovima da prevoze izvoznu robu dalmatinskih gradova, Dubrovnik je tada počeo još intenzivnije graditi vlastite brodove za dugu plovidbu.

U povijesnoj prekretnici izazvanoj otkrićem Amerike i morskog puta za Indiju, Dubrovnik je u početku dosta dobro prošao. U blizini ogromnog turskog carstva Dubrovnik je iz njega preko svoje izvanredno dobro postavljene i razgranate trgovačke mreže izvlačio velike količine vrijednih sirovina i razvozio ih svojim mnogobrojnim odličnim brodovima, ne samo po čitavom Mediteranu, nego dopremao i u luke Zapadne Evrope. Nikada Dubrovačka Republika nije imala tako veliku trgovačku mornaricu kao u XVI stoljeću, niti se ikada Dubrovnik u svjetskoj trgovini uspeo na tako viso-

ko mjesto. A velika zasluga za taj uspješan razvoj dubrovačkog pomorstva i trgovine, kao i opći veliki polet Dubrovnika u to doba, nesumnjivo pripada poznatoj dubrovačkoj brodogradnji. U XVI stoljeću Dubrovčani još više nego prije preuzimaju posredničku trgovinu između istočnih zemalja te Balkana i Evrope, pa su u svjetskoj pomorskoj trgovini postali značajni činioci. Dubrovačka Republika ima snažnu trgovačku mornaricu, koja je, kako se smatra, tada bila, po prekooceanskim jedrenjacima, treća na svijetu, veća od Venecije, i samo šest puta manja od holandske, tadašnje najjače trgovačke mornarice na svijetu, s ukupno 33.000 kara.

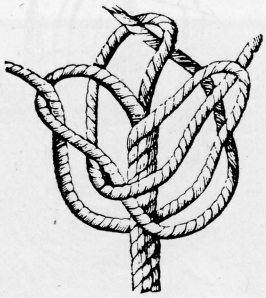
Računa se, da je u drugoj polovini XVI stoljeća kada se dubrovačka pomorska trgovina nalazila na vrhuncu svog razvoja, Dubrovnik imao 180 — 200



brodova izvan jadranske plovidbe koji su mogli da nose 600 — 700 hiljada hl pšenice, a među njima bilo je 40, od kojih je svaki pojedinačno mogao da primi 6 — 12 hiljada hl pšenice. Najveći među njima nosio je 22 hiljade hl pšenice i imao 140 ljudi posade. Tako jaka i mnogobrojna mornarica vršila je značajnu ulogu u cjelokupnom pomorskom saobraćaju na Sredozemnom moru. Dubrovačka mornarica tog vremena imala je vrijednost oko 700.000 dubrovačkih dukata. Dubrovčani su u svoje brodove uložili ogroman kapital, a da su te investicije bile unosne vidi se po tome što je godišnja zarada dubrovačke trgovačke mornarice iznosila i do 30 posto njezine vrijednosti.

Navedimo u glavnim crtama ono što je u privrednim tekovinama u uskoj vezi s dubrovačkim pomorstvom. Dubrovnik je od početka manufakture imao razgranatu industriju, gdje su na glasu bili proizvodi od vune i zlata. Vuneni ćilimi predstavljali su savršenstvo izrade, kakvih nije bilo nadaleko. Pravile su se tkanine, svila, sapun, bila je kovnica novca, ljevaonica topova, pa čak i radionica astronomskih sprava. Blagostanje je u zamahu od početka XVI stoljeća da krajem ovog stoljeća dostigne svoj vrhunac. Šesnaesto stoljeće nazivlje se i zlatno doba (»aurea aetas«) Dubrovnika. Pritiče zlato iz inozemstva, privatna bogatstva se gomilaju, a u državnoj kasi čuvaju se milijuni zlatnih dukata. Sve ovo blago potjecalo je od neobično razgranate pomorske trgovine. Tristo brodova pod stjegom Svetog Vlaha plovilo je tada svim morima svijeta. Razumije se, i da je zamašna kopnena trgovina sa zaleđem na Balkanu doprinijela širenju pomorske trgovine, a time i obogaćivanju grada.

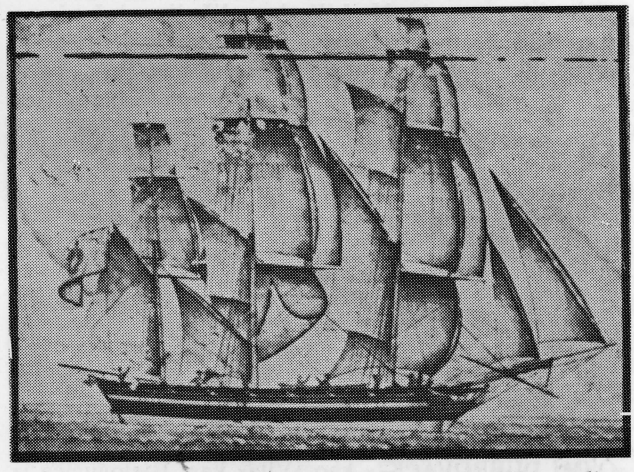
Dubrovačka pomorska trgovina obilježila je jedno od najvažnijih razdoblja XVI stoljeća u doba Miha Pracata, rodom iz Lopuda. Ovo je jedini čovjek kome je Republika podigla spomenik i to u atriju Kneževog dvora. Miho Pracat je bio zadahnut željom da razvije brodarstvo i pomorsku trgovinu. Iako samouk, nosio je u sebi sposobnosti da već u ranoj mladosti dovede svoju flotu do stepena kako to nikome dotad nije uspjelo. Njegovi trgovački brodovi prevozili su robu i putnike u daleke



luke Levanta, Italije i Španije, pa čak i do engleskih luka. Izvozilo se iz Dubrovnika vino, oružje, svila i tkanine, a dovozilo vuna za manufakture, drvo koje je služilo za gradnju dubrovačkih jedrenjaka na čuvenim »škarima« Republike.

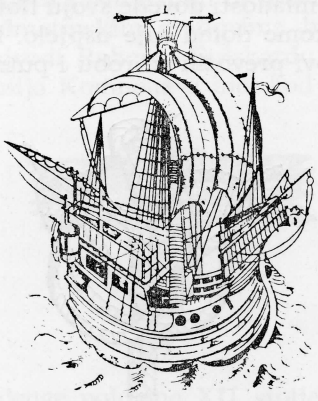
Spomenuti čuveni dubrovački »škari« u uskoj su vezi s dubrovačkim pomorstvom. Dubrovačka brodogradnja bila je nadaleko poznata, tip dubrovačkog broda bio je u svoje vrijeme uzor i većim pomorskim zemljama, a savjesnost i stručan rad dubrovačkih majstora: »protâ«, »kalafatâ«, »graditelja«, pročuli su se nadaleko. Gruški »škar« bio je u početku malen, ali postepeno se povećavao i širio i to dobrim dijelom državnom pomoći. Zna se, da je Republika godine 1525. dala 300 zlatnih dukata u ime pomoći za nabavku alata da se uredi škar na imanju Krste Kaboge za gradnju brodova.

Potkraj XVI stoljeća međutim počinju se prilike naglo mijenjati. Dubrovnik sada počinje osjećati posljedice otkrića Amerike i izmjene puta u Indiju. Udarac dubrovačkoj trgovini zadaje i prodiranje na istočni Mediteran francuskih trgovaca koji su uskoro na Levantu stekli iste one privilegije što su ih do tada imali isključivo Dubrovčani.



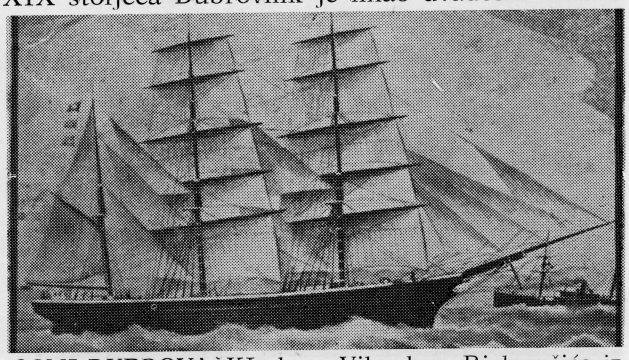
Dubrovačka pulaka »La piccola Ester« iz 1806. godine (Pomorski muzej u Dubrovniku)

Kriza dubrovačkog brodarstva zaoštrila se početkom XVII stoljeća uslijed konkurencije Holanđana koji su se na poticaj Španije pojavili 1610. godine sa svojim brodovima na Sredozemnom moru, a uskoro i na Jadranskom moru. Polovinom ovog stoljeća broj dubrovačkih brodova smanjio na 100 — 120, njihova nosivost rijetko je kada 100 kara.

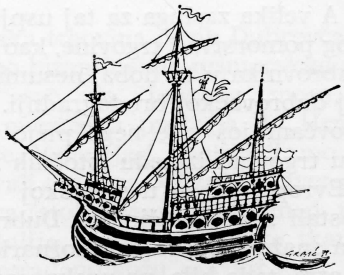


Daljem ekonomskom razvoju Dubrovnika zadao je udarac i katastrofalan potres 6. travnja 1667. godine. Poslije katastrofalnog potresa, oni koji ga nadživješe pregnuli su svim silama da porušeni grad obnove i podignu trgovinu i mornaricu na prijašnji njihov stupanj. Usprkos nastojanjima Venecije da svog stoljetnog takmaca na Jadranu potpuno uništi, Dubrovnik nije ustuknuo. Dubrovačko pomorstvo nakon potresa oporavljalo se sporijim tempom, ali je Dubrovnik opet svoju trgovačku mornaricu razvio do zavidne visine. Zahvaljujući pomorstvu novčana sredstva opet su počela priticati u grad, pa se početkom XIX stoljeća (1800—1805) opet nagomilalo bogatstvo.

Ukidanje Republike 31. siječnja 1808. godine bio je posljednji udarac dubrovačkoj slobodi koja je trajala dvanaest stoljeća. Stijeg Svetog Vlaha zamijenila je francuska zastava i otada počinje opadanje dubrovačkog brodarstva koje se nije oporavilo ni onda, kada je odlukom Bečkog kongresa Dubrovnik pripojen Austriji. Iako Austrija nije imala smisla za pomorstvo, u Dubrovčanima usprkos svih nevolja živio je pomorski duh i nije ih ostavljalo uvjerenje da je za njih u moru izvor života i blagostanja. Na hiljadugodišnjim, još očuvanim tradicijama Dubrovčani počeše graditi svoju novu, moderniju trgovačku mornaricu. Polovinom XIX stoljeća Dubrovnik je imao dvadeset velikih

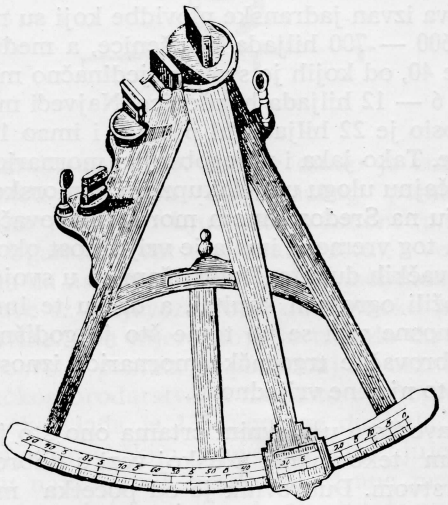


»OSMI DUBROVAČKI« kao »Vila« kap. Bjelovučića iz Janjine
(Pomorski muzej u Dubrovniku)



jedrenjaka duge plovidbe, da bi u drugoj polovini stoljeća došlo do naglog razvoja trgovačke mornarice.

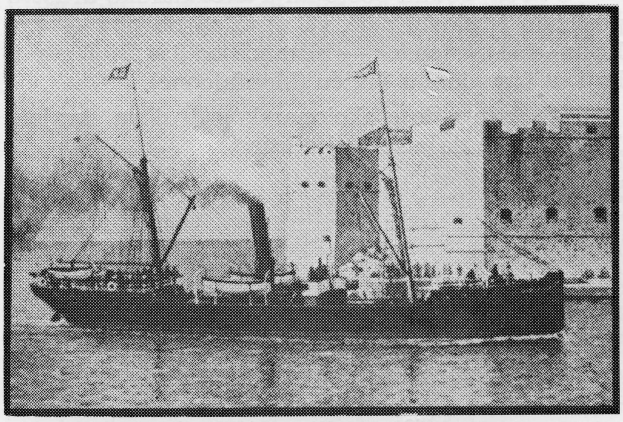
Godine 1869. osnovano je »Dubrovačko pomorsko društvo« koje je posjedovalo vlastito brodogradilište u Gružu. U ožujku 1870. godine društvo je dalo izgraditi u Rijeci svoj prvi bark, a istovremeno počele su pripreme za gradnju većih jedrenjaka na vlastitom brodogradilištu. Za kratko vrijeme porinuto je dvanaest velikih dubrovačkih brodova s bijelim jedrima, a i kupljen je jedan jedrenjak. Posljednji brod, trinaesti, nazvan je »Petka«, bio je to oveći skuner, posljednji bljesak blistave svjetlosti koja je dogorijevala na gruškom škveru, budući je napredak tehnike zauvijek savio jedra velikim dubrovačkim brodovima. Inače, 1875. godine porinut je svečano na gruškom škveru »Dvanaesti



Dubrovački«, tadašnji najveći jedrenjak izgrađen na našoj obali. Nava »Dvanaesti Dubrovački« imala je 1246 NRT, 59 m dužine, 11 m širine 6 m visok. Trinaest jedrenjaka »Dubrovačkog pomorskog društva« u 1875. godini predstavljalo je flotu tonaže 9.071 tone. Već u vrijeme kada je porinut najveći dubrovački jedrenjak korištenje brodova na parni pogon bilo je toliko napredovalo da je propast jedrenjaka bila neminovna. Toj sudbini nije se moglo oteti ni za to doba moderno dubrovačko brodovlje na jedra, koje je stoljećima raznosilo ime Dubrovnika po svim morima svijeta. Od 1877. godine poslovanje društva postaje pasivno, pa je »Dubrovačko pomorsko društvo« dobrovoljno likvidirano 1888. godine. Pet brodova Društva prodano je brodovlasnicima iz dubrovačke okolice, a ostali u Bakar, Rijeku, Krk, Genovu i New York.

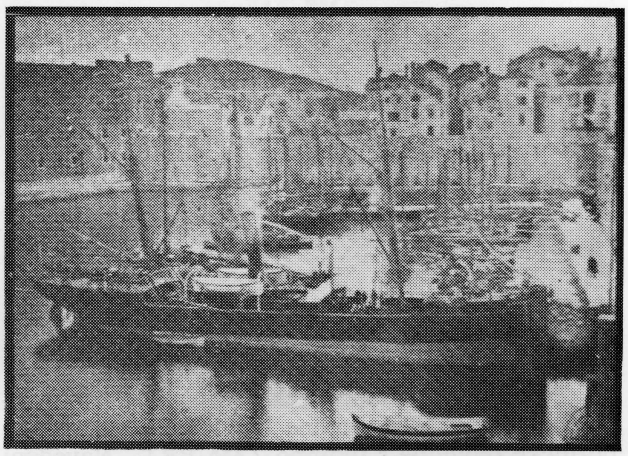
II

Stvarna i najkvalitetnija prekretnica u pomorskom životu dubrovačkog kraja i razvojnoj etapi dubrovačke trgovačke mornarice zabilježena je 1880. godine. Sa dubrovačkog škara 1875. godine je porinut posljednji jedrenjak iz serije velikih dubrovačkih jedrenjaka, ali pet godina poslije toga Dubrovnik nabavlja i prvi parobrod za prijevoz putnika i robe. Duh Miha Pracata lebdio je još uvijek pred očima Dubrovčana i stoljetna tradicija koja je prelazila od generacije na generaciju, da je more neiscrpiv izvor blagostanja i opstanka, potakla je grupu poslovnih ljudi na pomisao da i Dubrovnik može učestvovati u novom razvitku pomorstva. Veliki posjednik i trgovac Niko Bošković dao je inicijativu da se sagradi parobrod za direktnu vezu između Dubrovnika i Trsta. Dubrovački su trgovci u to vrijeme radi trgovine bili upućeni na Trst kamo su upućivali domaće proizvode: ulje, kožu, buhač, južno voće, a iz Trsta se dovozilo brašno i kolonijalna roba. Prijevoz robe obavljali su parobrodi Austrijskog Lloyda, koji su pristajali u Gruškoj luci, a dalji prijevoz od Gruža do Dubrovnika poskupljivao je pojedinu robu na štetu trgovaca i potrošača. Aleksandar Opuić s nekoliko svojih d gova nastanjenih u Trstu nabavio je u Glasgowu brod sa svrhom da izravno dopremaju trgovačku robu u gradsku luku Dubrovnika, jer su druga parabrodska društva odbijala takve vrste usluga. Brodu je dato ime Dubrovnik, izgrađen je te 1880 dine u Dumbartonu. Bio je to relativno mali brod, duljine 39,40 m, širine 6,12 m, a visine 3,17 m, od 219,9 BRT, 139 NRT i 310 tona nosivosti, imao je stroj snage 50 KS koji je razvijao brzinu 9,5 milja i posadu je sačinjavalo 13 članova. Vlasništvo broda je bilo podijeljeno na karate, a vlasnici — karatisti sačinjavali su udruženje pod nazivom »Dubrovačka parobrodska plovidba«.



P/b »Dubrovnik« (1880. godine) održavao je redovitu liniju Dubrovnik — Trst — Dubrovnik

Slobodno se može reći da je novonabavljeni brod bio vjesnik razvitka dubrovačkog pomorstva odnosno izgradnjom prvog parnog broda nastalo je novo razdoblje u dubrovačkom pomorstvu. Nabavka ovog parobroda predstavljala je još jedan uspjeh domaćih ljudi, ne samo za Dubrovnik, nego za cijeli Jadran, da bi poslije propadanja brodarstva na jedra naše pomorstvo procvjetalo u novim ekonomskim i tehničkim uvjetima. Njegova nabavka bila je ujedno i začetak »Dubrovačke parobrodarske plovidbe«, kasnije kraće »Dubrovačke plovidbe« (Ragusee), u čemu i jeste značaj pojave prvog domaćeg parobroda u Dubrovniku. Razumljivo je stoga, da je i prvi dolazak p/b »Dubrovnik« u Gradsku luku Dubrovnika 19. veljače 1880. godine bio značajan datum u povijesti dubrovačkog pomorstva poslije kojega će dubrovačko parobrodarstvo početi svoj uspješan razvitak.



Prvi dubrovački parobrod »Dubrovnik« u gradskoj luci

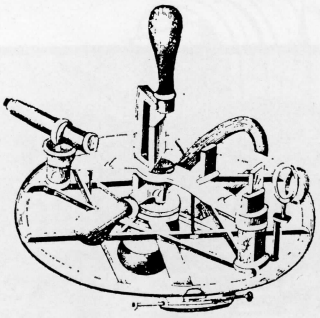
Smrću Aleksandra Opuića 1888. godine »Dubrovnik« je preuzeo Niko Bošković s još nekim karatistima iz Dubrovnika. U prvo vrijeme parobrod »Dubrovnik« održavao je svakih četrnaest dana redovitu i direktnu prugu između Dubrovnika i Trsta, a kasnije svakih deset dana. Pri tome je pristajao i u talijanskoj luci Bari. Godine 1892. prelazi iz velike u malu obalnu plovidbu, da bi godinu dana kasnije bio prodan brodovlasniku Petru Rismondu iz Makarske, te je nastavio ploviti pod imenom »Biokovo«.

Postepeno je »Dubrovačka parobrodska plovidba« povećavala svoj plovni park, nabavljali su se i gradili brodovi u Trstu i Tržiću (Monfalcone) i drugim zemljama. Prodavši Parobrod »Dubrovnik« 1893. godine, »Dubrovačka parobrodska plovidba« ili »Ragusea« nabavila je drugi parobrod, veći, od 481 BRT, izgrađen u Troonu 1892. godine, davši mu isto ime. Nabavljen je i parobrod »Epidauro« od 358 BRT, izgrađen u Kinghornu 1891. godine. Pored toga sagrađeni su parobrodi »Albania« (219 BRT), »Bojana« (204 BRT), »Gruž« (390 BRT), »Lapad« (684 BRT).

»Dubrovačka parobrodska plovidba« je do 1895. godine raspolagala s brodovima »Albania«, »Dubrovnik«, »Epidauro«, »Gruž«, »Lapad«, da bi 1896. godine povećala plovni park izgradivši dva nova broda, »Petka« (498 BRT) i »Šipan« (339 BRT). Kako je rastao broj putnika i razvijali se trgovački poslovi osjetila se potreba za uspostavljanjem brzih pruga na postojećoj relaciji Trst-Dubrovnik, pa je u Kielu izgrađen jedan od najmodernijih parobroda na Jadranu u to vrijeme, »Petka«, s boljim komforom i većom brzinom (12 nautičkih milja). Parobrod »Gruž« bio je kraće vrijeme u vla-

sništvu »Dubrovačke parobrodske plovidbe« jer je početkom 1894. godine stradao. Zahvaćen žestokom olujom bačen je na talijansku obalu i odvučen u Anconu, a slijedeće godine prodan.

Godine 1896. plovni park sastojao se od šest parobroda (nije uključen »Šipan«) sa 2.444 BRT. Na pruzi Trst — Dubrovnik — Bari plovili su parobrodi »Dubrovnik« i »Epidauro«. Prugu Trst — Rijeka — Obotti održavali su parobrodi »Bojana«



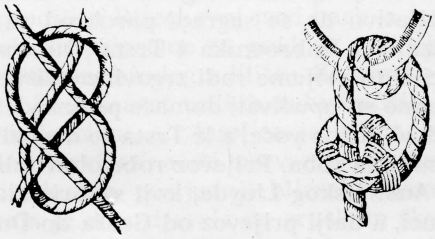
i »Albania«, a brzu prugu Trst — Kotor parobrod »Petka«. Parobrod »Lapad« nije imao određene pruge.

Plovni park »Dubrovačke parobrodske plovidbe« početkom 1909. godine brojio je 6 parobroda putničke plovidbe s ukupno 2.485 BRT. Navedeni parobrodi obalne plovidbe obavljali su putničko-teretnu plovidbu između Trsta i Albanije s jedne strane i između Dubrovnika i Italije s druge strane. Vlasnici parobroda (karatisti) bili su većinom Dubrovčani, ali bilo je i nekoliko Bokelja i Dalmatinaca nastanjenih u Trstu. U ovom vremenskom razdoblju, od 1880. do 1909. godine, istakli su se radom i inicijativom u korist »Dubrovačke parobrodske plovidbe«: Niko Bošković, Vlaho i Ivo De Giulli, Ivo Jelić, Mato kap. Marinović, Vlaho i Fabo Matijević, Lazar Milin i Ivo kap. Papi.

Poslije fuzije malih parobrodskih društava u Dalmaciji s prodorom stranog kapitala u Parobrodarsko društvo »Dalmatia« 1907. godine, jedino domaće parobrodarsko društvo koje nije podleglo pritisku tuđinskog kapitala i ostalo je samostalno, bila je »Dubrovačka parobrodska plovidba«.

Koncem 1896. godine neki karatisti iz Trsta bili su razaslali okružnicu ostalim karatistima da se sjedište udruženja preseli u Trst uz zadržavanje istog imena. Na sastanku uprave prisutni karatisti odbili su preseljenje u Trst, koji više nije bio slobodna luka oslobođena mnogih taksa. U teškim uvjetima do I svjetskog rata, uz moćnog Lloyda i sve snažniju »Ungaro-Croatu«, to nije bilo lako, ali je »Dubrovačka parobrodska plovidba« uspjela, i ona zadržava svoje sjedište u Dubrovniku i ne preseljava se ni u Trst, ni u Rijeku.

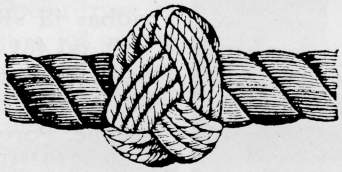
Briga o prosperitetu i daljnjem napretku postojećeg društva, a nakon suočenja s činjenicom da dotadašnji oblik udruživanja nije podesan za



intenzivnije osiguranje novčanih sredstava za gradnju novih parobroda, usmjerila je karatiste na razmišljanje o izdavanju akcija (dionica) i osnivanje akcionarskog društva pod istim imenom. Službeno konstituiranje na novim osnovama obavljeno je na skupštini 18. lipnja 1909. godine u prisustvu 35 akcionara. Osnovna glavnica akcionarskog društva u visini 1.200.000 kruna bila je pokrivena iznosom 960.000 kruna aportom (unosom) šest parobroda udruženja i iznosom 240.000 kruna isplatom u gotovo. Već na konstituirajućoj skupštini povećana je glavnica na 2.000.000 kruna izdavanjem 1600 akcija nominalne vrijednosti 500 kruna.

U prvoj godini postojanja akcionarsko društvo povećalo je plovni park s 2 nova parobroda — »Lokrum« i »Lovrjenac« — blizanca od 924 BRT svaki, koji su izgrađeni u Tržiću (Monfalcone).

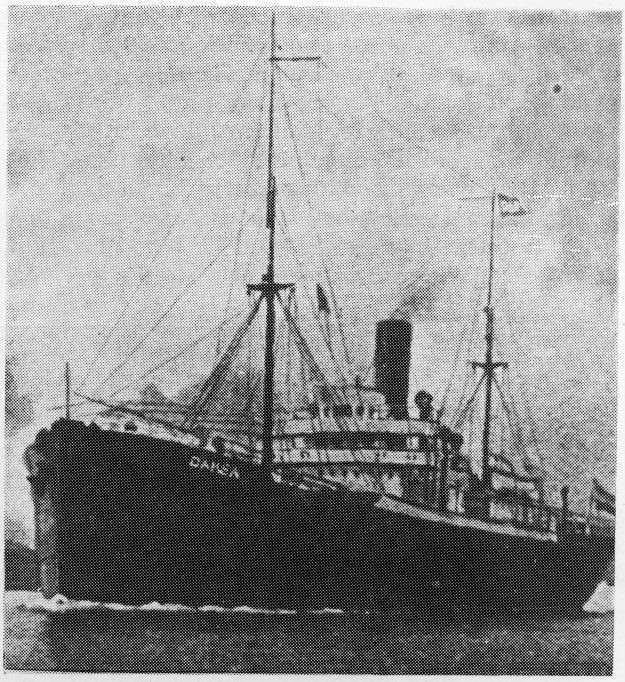
Strukturu flote akcionarskog društva krajem 1909. godine daje se u sljedećem:



PREGLED FLOTE »DUBROVAČKE PAROBRODSKE PLOVIDBE« 1909. GODINE

Red. broj	IME PAROBRODA	U metrima Dužina	Širina	Visina	BRT	NRT	Stroj KS	Posada	SAGRAĐEN
1.	ALBANIA	40,5	6,6	2,3	219	100	250	9	Trst 1892.
2.	BOJANA	38,6	6,4	6,3	204	97	150	9	Trst 1890.
3.	DUBROVNIK	50,9	7,4	3,4	481	235	650	12	Troon 1892.
4.	LAPAD	57,1	8,2	4,0	684	379	435	13	Middlesbrough 1894.
5.	LOKRUM	61,0	8,8	4,0	924	574	1200	13	Monfalcone 1909.
6.	LOVRJENAC	63,7	8,9	5,7	924	574	1340	13	Monfalcone 1909.
7.	PETKA	55,0	8,0	3,6	498	309	700	12	Kiel 1896.
8.	ŠIPAN	45,9	6,9	3,0	399	159	470	11	Sunderland 1896.

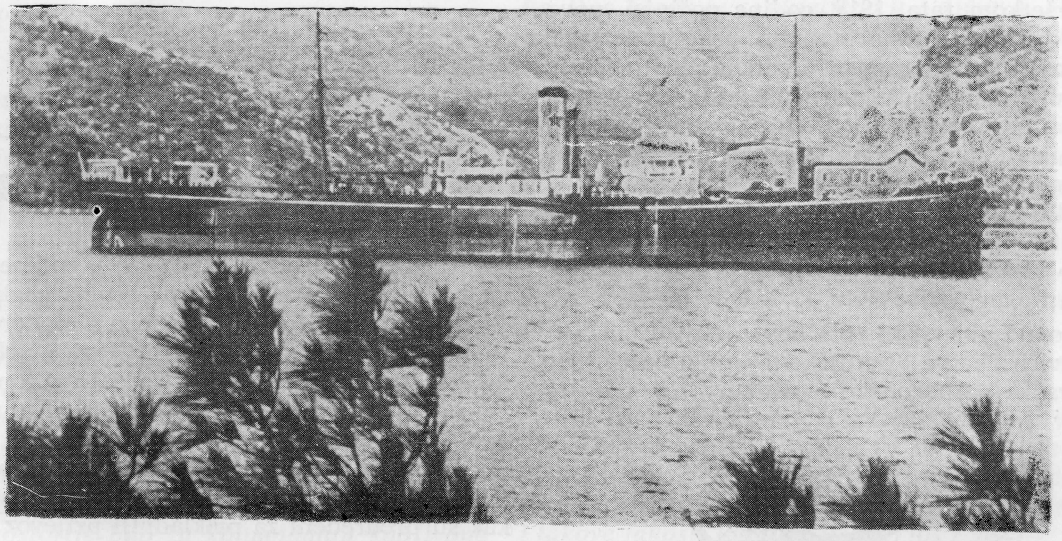
Razvoju »Dubrovačke parobrodske plovidbe« vlastitim zalaganjem i udjelom osobito je dao Federiko Glavić koji je 1909. godine bio izabran u prvi upravni odbor akcionarskog društva. Razdoblje konsolidacije Društva do I svjetskog rata, te razdoblje razvoja »Dubrovačke parobrodske plovidbe« između dva svjetska rata, što znači i dubrovačkog pomorstva uopće, usko je povezano s njegovom ličnošću. Čovjek poslovnih odlika i neumoran, koristeći se iskustvom stečenim za vrijeme boravka i rada u Južnoj Americi, odlučio je dubrovačkom pomorstvu dati novi smjer. Najprije je otkupio znatan dio akcija »Dubrovačke parobrodske plovidbe«, koje su se nalazile u rukama posjednika nastanjenih u Trstu doprinjevši koncentraciji društvenih akcija u Dubrovniku i očuvanju nacionalnog karaktera društva, što se pokazalo veoma značajnim, kada se nakon I svjetskog rata pretresalo pitanje među saveznicima o raspodjeli brodovlja trgovačke mornarice Austro-Ugarske. Nakon završetka rata brodovlje »Dubrovačke parobrodske plovidbe« kao isključiva svojina domaćih akcionara, Dubrovčana, pripala je Kraljevini SHS i sačinjavalo je glavnu osnovu jugoslavenske trgovačke mornarice poslije I svjetskog rata.



P/b »Daksa«, 7.470 dwt, izgrađen 1911, potonuo 1930. g.

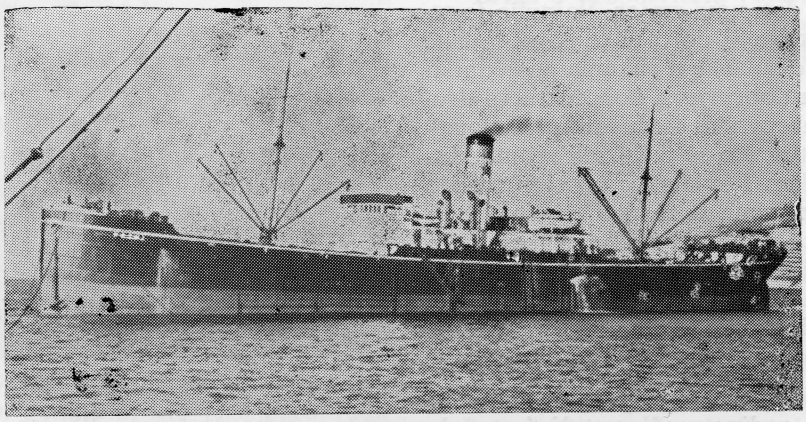
Već devedesetih godina prošlog stoljeća počela se privatnom inicijativom razvijati u Dubrovniku pored obalne plovidbe u » Dubrovačkoj parobrodskoj plovidbi« i duga plovidba. Godine 1890. osnovano je parobrodarsko udruženje »Unione« čiji su udruženi članovi također zasnovali svoje djelovanje i poslovanje kao karatisti. Potkraj XIX stoljeća Ivo Račić nalazi se na čelu spomenutog udruženja u kojem će 1907. godine doći do rascjepa. Te godine udruženje je posjedovalo 7 teretnih parobroda (»Epidauro«, »Orjen«, »Leopoldina«, »Srgj«, »Maria Immaculata«, »Dan« i »Istok«. Prilikom djelidbe Ivu Račiću (s drugovima) pripala su 3 broda, dok su Leopoldina, Srgj, Maria Immaculata i Istok nastavili ploviti u sastavu udruženja »Unione« (predstavnici Ivo Jelić i kap. Mato Krunajević). Godine 1912. udruženje posjeduje još i parobrod »Daksu«. Godine 1894. osnovano je parobrodarsko udruženje »Naprijed« nabavkom parobroda »Naprijed«. Godine 1909. udruženje je imalo u svom sastavu 7 parobroda, a 1912. godine u udruženju je bilo 8 parobroda i to: suvlasnik kap. Mato Marinović 5 brodova, (Bosanka, Dubac, Gradac, Pracat i Predsjednik Becker), a drugi suvlasnik Rajmund Negrini 3 broda (Beatrice, Lapad i Naprijed), a 1913. godine nabavljen je teretni parobrod »Dubrovnik«.

U 1917. godini na izraženu želju većine karatista uprave udruženja povjerili su izabranom odbo-


P/b »Maria Immaculata«, nosivosti 6.430 tona udruženja »UNIONE«. Kasnije je ovaj parobrod plovio u floti Dubrovačke plovidbe pod imenom »Dubravka«

ru razmatranje mogućnosti na koji bi način u najkraćem roku i s obostranom korisnošću mogla se udruženja ujediniti s »Dubrovačkom parobrodskom plovidbom«. »Dubrovačka parobrodska plovidba« preuzela je 1918. godine njihove brodove — ukupno 9 parobroda duge plovidbe s ukupno 27.465 BRT — izdavanjem odgovarajućeg broja akcija, a po nominalnoj vrijednosti 500 dinara.

U početku I svjetskog rata, 1914. godine cijela dubrovačka trgovačka mornarica brojila je 19 parobroda s ukupno 46.570 BRT i to: 13 teretnih parobroda duge plovidbe s ukupno 43.320 BRT čiji su karatisti bili udruženi u »Naprijed« i »Unione« i 6 putničko-teretnih parobroda za obalnu plovidbu od ukupno 3.250 BRT u vlasnosti akcionarskog društva »Dubrovačke parobrodske plovidbe«, budući su ranije prodani parobrodi »Šipan« i »Lapad«. U toku rata vojna vlast je rekvirirala gotovo sve parobrode »Dubrovačke parobrodske plovidbe«. Već u toku 1916. godine potopljeni su od savezničkih podmornica parobrodi »Dubrovnik« (kod Hvara 9. svibnja 1916) i »Lokrum« (u Draču 7. lipnja 1916. a od parobroda duge plovidbe (vlasnost udruženja »Naprijed« i »Unione«) izgubljeni su »Dubrovnik«, »Gradac« i »Istok«.

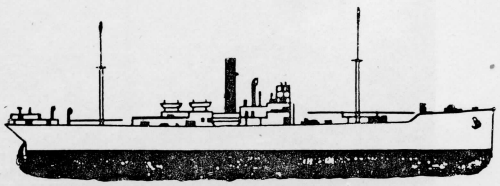


P/b »BOSANKA«, 6.170 dwt, izgrađen 1905. godine

Završetkom rata, 1918. godine počinje novo razdoblje u razvoju dubrovačkog parobrodarstva. U poslijeratnom sporom privrednom životu (bivše Jugoslavije) dubrovački privrednici i brodovlasnici uspjeli su gradnjom i kupnjom polovnih brodova u inozemstvu, kao i kupnjom akcija brodova u ostalim jugoslavenskim parobrodarskim društvima dostići 1938. godine vlasništvo (kontrolu) nad flotom nešto manjom od 200.000 BRT, što je predstavljalo skoro polovinu cjelokupne predratne jugoslavenske trgovačke flote.

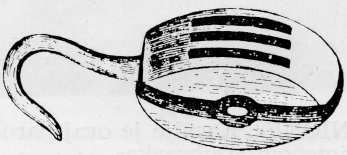
Tokom I svjetskog rata austrijske vlasti bijahu rekvirirale sve putničko-teretne parobrode »Dubrovačke parobrodske plovidbe« osim manjeg parobroda »Albania« (prodan 1919. godine), dok su veliki teretni parobrodi udruženja »Naprijed« i »Unione« ležali raspremljeni u raznim lukama, pa su ih nakon primirja rekvirirale savezničke države Italija i Francuska, zadržavši neke i do polovine 1921. godine, a parobrod »Daksa« (Italija) do veljače 1922. godine.

Već 1918. godine znalo se da će svi parobrodi »Dubrovačke parobrodske plovidbe« biti predani Jugoslaviji i akcionari su već razmišljali i pripremali planove za zapošljavanje istih, a u međuvremenu su pod društvenom zastavom plovili oni parobrodi duge plovidbe preuzeti od udruženja »Naprijed« i »Unione«. Krajem 1918. godine osnovna glavnica akcionarskog društva iznosila je 13.337.000 kruna (26.674 akcije po 500 kruna), a 31. prosinca 1922. godine dinara 4.295.250. Prema sporazumu od 7. rujna 1920. godine »Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi« dodijeljeno je njenih 12 parobroda s ukupno 25.737 BRT, s tim da se Italija obavezala da će predati još i parobrod »Daksu« od 4.140 BRT. Od 1920. godine »Dubrovačka parobrodska plovidba« isplaćivala je redovito dividende svojim akcionarima isplativši im do 1929. godine okruglo 44.000.000 dinara.



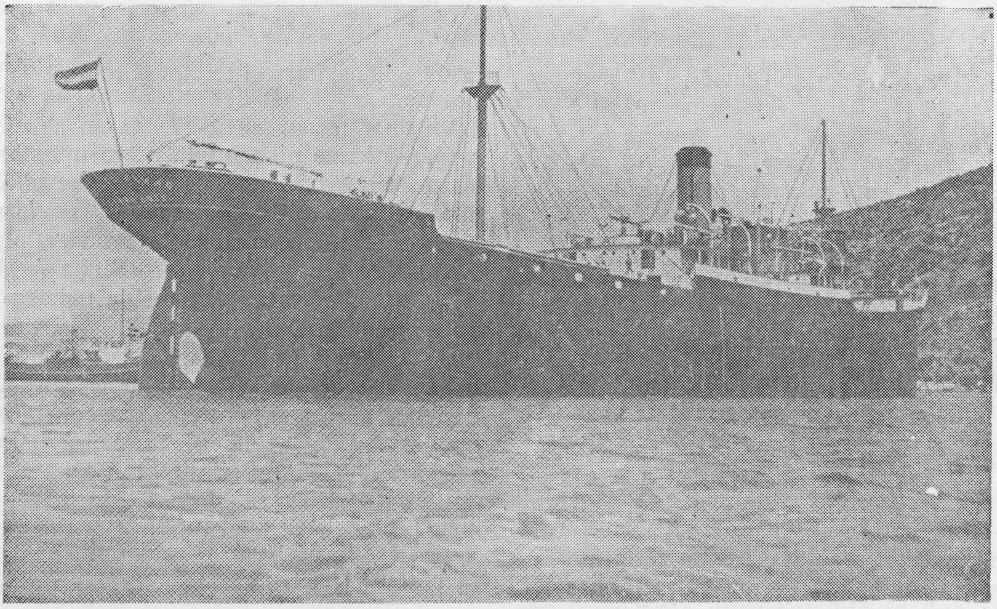
U razdoblju od 1924. do 1930. godine »Dubrovačka parobrodska plovidba« bilježi nagli razvoj, jer su u tom razdoblju izgrađena 4 moderna velika teretna parobroda: »Federiko Glavić«, »Nikola Pašić«, »Sveti Vlaho« i »Princ Andrej«. U tom razdoblju nabavljen je putnički parobrod »Kumanovo« i drugih 7 manjih putničkih parobroda: »Cavtat«, »Korčula«, »Lovrjenac«, »Kupari«, »Lopud«, »Mljet« »Ston« i »Pelješac«, a parobrodi »Lovrjenac« i »Petka« su preuređeni za prikladniji prijevoz putnika.

U nastavku daju se neki podaci o izgrađenim i nabavljenim brodovima u ovom razdoblju.



PREGLED NABAVLJENIH PAROBRODA U RAZDOBLJU 1924 — 1930.

IME PAROBRODA	U metrima Dužina	Širina	Visina	BRT	NRT	DWT	Stroj KS	SAGRAĐEN
CAVTAT	36,0	5,80	2,40	115	72	10	250	Mali Lošinj 1900.
FEDERIKO GLAVIĆ	131,86	16,60	8,10	5383	3292	9830	2500	Belfast 1925.
KORČULA	32,60	5,50	2,60	108	40	20	230	Mali Lošinj 1914.
KUMANOVO	77,40	10,45	6,11	1409	669	150	2200	Malmö 1907.
KUPARI	32,60	5,52	2,56	108	40	20	230	Mali Lošinj 1914.
MLJET	45,50	5,75	3,04	206	111	50	280	Trst 1902.
NIKOLA PAŠIĆ	122,47	15,84	8,20	4752	3012	8200	2200	Glasgow 1927.
PELJEŠAC	34,00	4,70	3,20	123	59	50	180	London 1882.
PRINC ANDREJ	131,67	16,76	7,77	5041	3019	9420	2500	Glasgow 1930.
STON	40,72	6,28	3,20	201	59	50	350	Mali Lošinj 1909.
SVETI VLAHO	133,96	17,07	8,79	5965	3772	9750	3200	Glasgow 1928.



P/b »Sveti Vlaho«, 9.750 dwt, jedan od najvećih parobroda »Dubrovačke plovidbe«

Detaljniji opis parobroda »Svetog Vlaha« kako je objavljeno u publikaciji društva 1937. godine daje se u prilogu 1.

Prilog 1.

PAROBROD »SVETI VLAHO«

Opis broda

Duljina 437'7", širina 55'9" visina 32,. Gazi sa punim teretom 25'5". Totalna nosivost 9800 T.

Čitav je sagrađen od Simens-Martin čelika. Ima dvije palube. Na gornjoj palubi nalaze se podignuta tri kaštila (pramac, sredina i krma). Na krmenom koštilu su odjeljenja za posadu, a na srednjem kabine za časništvo palube, glavni salon, blagovaona za časnike, kabina za konobare, kada i WC kao i druge nusgredne prostorije. Nad ovim prostorijama, nalazi se apartman za zapovjednika i veranda a povrh ovoga zapovjednički most sa kabinom za navigaciju i radiostanica. U drugoj nadogradnji je kuhinja, na desnoj strani kabine za časnike stroja, kada i WC. U sredini ovih prostorija nalazi se blagovaona i salon za časnike stroja.

Sve prostorije bilo za komandanta kao i one ostalih članova posade izrađene su najsavršenije te u svemu odgovaraju modernim propisima higijene.

Ispod glavnog salona nalazi se električna ledenica i druge prostorije za živežne namirnice.

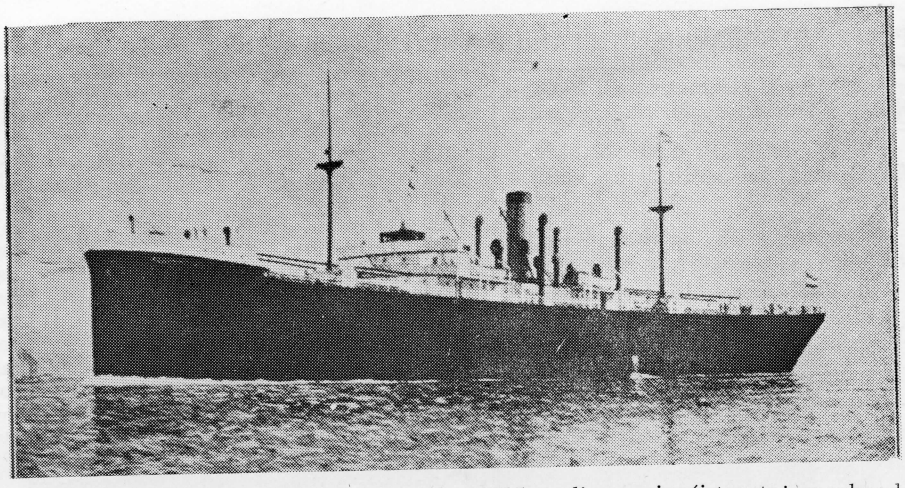
Ima 5 spremišta za krcanje koja su odijeljena sa 7 nepromočivih priboja. Za krcanje i iskrcavanje tereta svako spremište ima po dva gvozdena derika i 2 dizaljke a svaka može podignuti do 5 tona. Dno broda je razdijeljeno u 7 djelova. Tankovi imaju nosivost 1273 tone a Deep Tank 1114 tona.

Stalna spremišta za ugljen nose 1130 tona.

Radio stanica je od Kw. $1^1/_2$. Cijeli parobrod je električno osvijetljen (150 sijalica).

Parobrod ima veoma lijep izgled, te spada među najljepše trgovačke parobrode koji plove Atlantikom. Na kušnjama dosegao je brzinu od skoro 14 m. milja na sat.

Stroj. Po sredini broda nalaze se prostorije za stroj. Kotlova ima 3 sa cijevima uz povratni plamen. Tlak 180 Lbs. Ispred kotlova je montiran »Engine Ashes Hoist« stroj za umjetno izbacivanje pepela. Glavni stroj je trostruke ekspanzije a snaga mu je 3280 IHP. Pomoćni strojevi su od prvoklasnih firma i najsavršeniji, a to su: Howden stroj, dinamo od 12 kw, dvije sisaljke Weir za nadolijevanje i pregrijač istog sistema, sisaljke za stonove i takove jakosti 180 tona na sat, još 2 sisaljke Worthington 60 tona satne jakosti za opću potrebu parobroda, stroj za kormilo, 2 kondenzatora Uniflux



P/b »Federiko Glavić«, 9.830 dwt, izrađen 1925. godine, najveći teretni parobrod »Dubrovačke plovidbe«

glavni i pomoćni, zračna sisaljka sistema Edward, centrifugalna sisaljka Drysdale za kolanje.

Evaporator jakosti 24 tona dnevno za proizvodnju čiste vode za kotlove. Skoro sve cijevi koliko na palubi toliko u prostorijama stroja su od bakra.

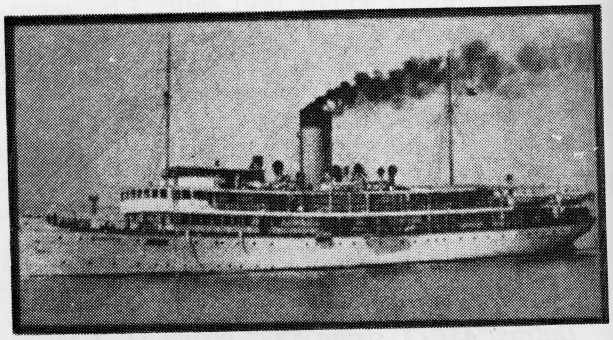
Parobrod je građen 1928. god. po propisima Lloyd's Register of Shipping u Londonu i od istoga klasificiran 100-A-1.

—— ● ——

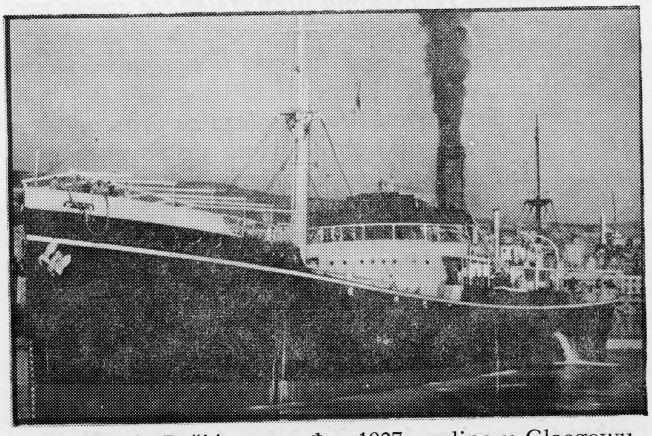
Inicijativom Federika Glavića u ovom razdoblju (1924—1930) za kratko vrijeme, što sagrađeno, što kupljeno, uvećan je plovni park s velikim teretnim brodovima i nekoliko putničkih parobroda.

Novoizgrađena 4 broda povećala su nosivost flote društva za ukupno preko 37.000 tona, što je bilo iznad nosivosti brodovlja duge plovidbe koje je »Dubrovačka parobrodska plovidba« dotada posjedovala. Parobrodi su sagrađeni vlastitim sredstvima kreditima britanskih brodogradilišta. Vrijednost investicije je bila blizu 82 milijuna dinara. Tonaža se najviše povećala u razdoblju najveće svjetske krize u pomorskom brodarstvu. To se ima pripisati prvenstveno nižim režijskim troškovima plovidbe jugoslavenskih parobroda, posebno niskim plaćanjem ukrcanog osoblja, i lakšem dobijanju kredita od britanskih brodogradilišta koja u vrijeme krize nisu imala puno uposlenje. U ovom razdoblju brodovlje duge plovidbe bilo je zaposleno u slobodnoj prekooceanskoj plovidbi, a od 1928. godine je jedan parobrod (»Pracat«) plovio na stalnoj pruzi Trst — Grčka — Sirija — Anadolija — Egipat, koja je teretna pruga uskoro ukinuta jer nije bilo državne subvencije.

No unatoč uspjeha i napretka, »Dubrovačku parobrodsku plovidbu« je 26. siječnja 1930. godine zadesila velika pomorska tragedija. Nedaleko od Portugalske obale, u Biskajskom zaljevu, jugozapadno od rta Finister, u ciklonskom nevremenu potonuo je parobrod »Daksa« od 4. 260 BRT povukavši sobom i 38 vrijednih članova posade. To je bila najteža nesreća koja je zadesila »Dubrovačku parobrodsku plovidbu.



P/b »Kumanovo« u vožnji. Održavao je brzu prugu.



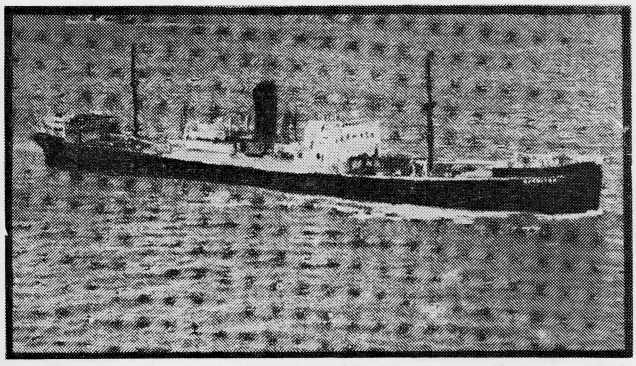
P/b »Nikola Pašić«, sagrađen 1927. godine u Glasgowu

Po završetku I svjetskog rata u putničkom parobrodarstvu osnovni problem bio je plovni park. Do gradnje novih parobroda nije dolazilo, nego su neki stari parobrodi modernizirani. »Dubrovačka parobrodska plovidba« kupila je 1924. godine u Engleskoj parobrod od 1.482 BRT i 566 NRT, izgrađen u Malmö 1907. godine i preuredila ga za turistički promet davši mu ime »Kumanovo«. Preuređeni brod imao je sada 1.409 BRT odnosno 669 NRT, brzina mu je bila 17 nautičkih milja. Imao je kabine za putnike prvog razreda sa 100 i u drugom razredu sa 40 kreveta. Brod je već 1925. godine plovio na pruzi Trst — Split — Kotor. Preuređen je bio i p/b »Lovrjenac« i nazvan 1927. godine »Dubrovnik«, a također i p/b »Petka«. Preuređenjem po-

većana im je težina i to: p/b »Petka« na 547 BRT odnosno p/b »Lovrjenac« 996 BRT. Do 1927. godine »Dubrovačka parobrodska plovidba« imala je 5 parobroda male obalne plovidbe, ali je 1928. godine nabavila još 6 (»Cavtat«, »Korčula«, »Kupari«, »Lopud«, »Mljet«, »Ston«) i 1929. godine jedan (»Pelješac«). Brodovi »Korčula« i »Kupari« kupljeni su od kap. Bogdana Tripkovića u Trstu, koji ih je sagradio 1914. godine u namjeri da nastavi započeti lokalni pomorski saobraćaj u Boki. Brodovi su se zvali »Alcione« (Ex Kotor) i »Nibbio« (Ex Erceg Novi) i uslijed nepovoljnog ishoda rata brodovi nikad nisu došli u Kotor, već ih je vlasnik koristio na drugoj relaciji. Tako je »Dubrovačka parobrodska plovidba« svoj plovni park putničke flote povećala na 12 plovnih jedinica. To nisu bili doduše novi parobrodi, ali preuređeni i dotjerani služili su vrlo dobro u namijenjene svrhe.

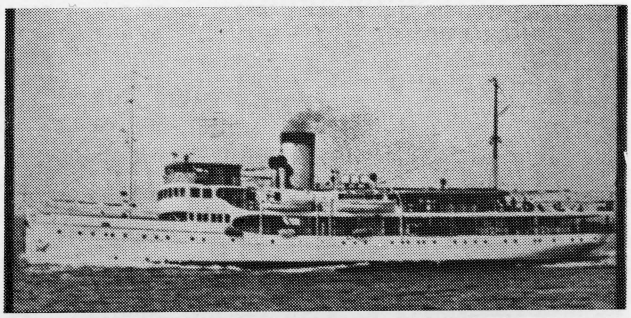
Dugoročnim ugovorom o državnoj subvenciji sklopljenim s Ministarstvom saobraćaja 15. ožujka 1928. godine na vrijeme od 10 godina počevši od 1. travnja 1928. godine, »Dubrovačka parobrodska plovidba« je preuzela obavezu da će za vrijeme desetogodišnjeg ugovora vlastitim brodovima održavati preuzete redovite pruge za prijevoz putnika, robe i pošte i obnoviti flotu izgradnjom dva broda sa 1.250 BRT uz državnu subvenciju dinara 11.250.000 godišnje. »Dubrovačka parobrodska plovidba« je imala održavati 10 pruga s ukupno 182.500 nautičkih milja putovanja godišnje, tako da je primila okruglo 61 dinar državnog doprinosa po nautičkoj milji. Vezano s ovom obavezom nabavljeni su polovni putnički brodovi krajem 1927. i početkom 1928. godine. U srpnju 1927. godine nakon raskida ugovora paraplovidbe »Hum« iz Korčule o državnoj subvenciji, »Dubrovačka parobrodska plovidba« je preuzela dio obaveza iz ugovora o subvenciji ovog društva zajedno s parobrodom (»Pelješac«) sa 8.320 nm s dijelom subvencije od dinara 425.648.

Redovna teretna pruga za Levant je tokom 1930. godine imala 8 putovanja na kojima je prevezeno oko 40.000 tona robe. Slobodna plovidba je s 10 parobroda izvršila 72 putovanja, prevalila oko 312.000 nautičkih milja i prevezla je 426.800 tona tereta. Putnička flota prevezla je 178.561 putnika, od čega 2/3 u lokalnom saobraćaju. Akcijska glavnica iznosila je 32.250.000 dinara razdijeljenih u 258.000 akcija po 125 dinara. Srednja burzovna vrijednost akcije iznosila je 380 dinara.



P/b »Durmitor«, 9400 tona nosivosti, nabavljen 1931. godine

U razdoblju od 1931. godine do početka II svjetskog rata napredak »Dubrovačke parobrodske plovidbe« nije bio izražen kao u prethodnom šestogodišnjem razdoblju. Nabavke novih brodova i visoki troškovi veoma dobrog održavanja brodova iscrpla su u velikoj mjeri sredstva društva. Općenito kod brodarskih društava u ovom razdoblju osjećala se velika potreba hipotekarnog kredita za dugu plovidbu i povećanje državnih subvencija za malu obalnu plovidbu. U svakom je slučaju bila potrebna državna intervencija koja je izostala radi neshvaćene važnosti pomorstva u sklopu čitave privrede, pa su brodarska društva prepuštana sama sebi da nastave svojom dotadašnjom politikom i da se snalaze prema vlastitim mogućnostima.



P/b »Dedinje«, nakon rekonstrukcije 1938. godine

U 1931. godini kao zamjena za potonuli parobrod »Daksa« kupljen je teretni parobrod »Durmitor« od 5.623 BRT odnosno 9.400 tona nosivosti, starosti 18 godina. U Engleskoj je 1938. godine izgrađen parobrod »Dubrovnik« od 5.156 BRT odnosno 9.150 tona nosivosti, bio je dug 146,40 m, širok 17,07 m, i visok 11,20 m. Imao je stroj snage 1.950 KS na pogon na naftu i do početka II svjetskog rata bio je najmoderniji i najbrži jugoslavenski teretni parobrod duge plovidbe. Vrijednost investicije iznosila je 26.500.000 dinara.

Za udovoljenje obaveza preuzetih u ugovoru s državom izgrađena su dva moderna putnička parobroda. Parobrod »Šipan« od 335 BRT sagrađen je u Elbingu (Njemačka) 1931. godine. Vrijednost investicije iznosila je 8 milijuna dinara. Bio je dug 45,7 m, širok 8,20 i visok 3,40 m, mogao je prevoziti 450 putnika i plovio je brzinom 13,5 nautičnih milja. Drugi parobrod, »Kralj Aleksandar«, sagrađen je 1932. godine u Glasgowu i vrijednost investicije iznosila je 36 milijuna dinara. Bio je dužine 86, širine 12,8 i visok 7,5 m. Imao je stroj snage 5.000 KS i razvijao je brzinu od 18,8 nautičkih milja. Ovaj parobrod bio je u ono doba ponos jugoslavenske turističke flote. Godine 1936. parobrod »Kumanovo« bio je ponovo rekonstruiran i uređen za kraća turistička putovanja sa 114 kreveta u prvom i sa 56 kreveta (40 za muške i 16 za ženske) u turističkom razredu. Godine 1938. parobrod »Dubrovnik« je ponovno (prvi put 1927. godine) preuređen, povećana mu je tonaža na 1.036 BRT odnosno 598 NRT i dobio je ime »Dedinje« jer je društvo u Glasgowu izgradilo teretni parobrod davši mu ime »Dubrovnik«.

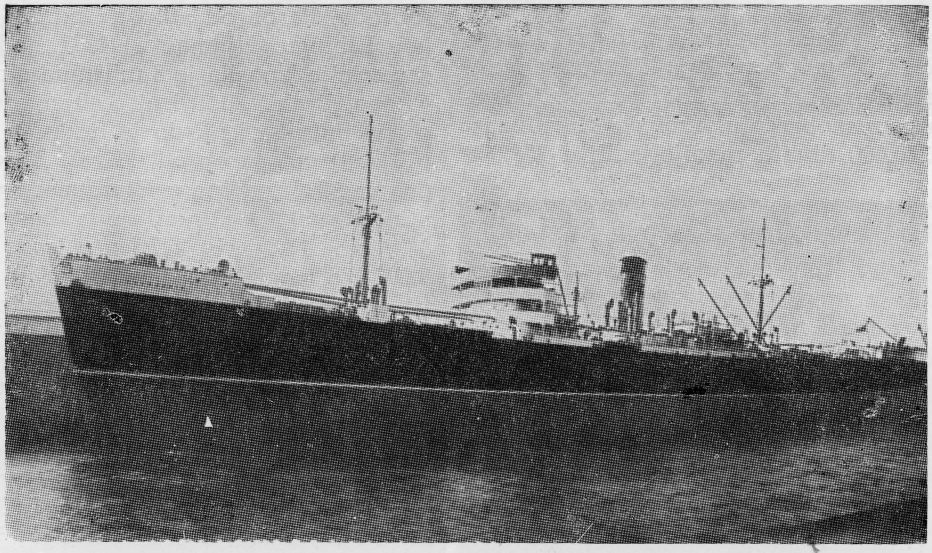
U razdoblju od 1935. do 1939. godine prodani su teretni brodovi »Pracat« i »Srgj« i putničko-teretni parobrod »Jakljan«, a parobrod »Mljet« pred rat dobio je ime »Lapad«. Početkom 1939. godine »Dubrovačka plovidba« imala je ukupno 24 parobroda i to: 10 teretnih parobroda duge plovidbe s ukupno 45.197 BRT i 78.894 tona nosivosti, te 14 putničko-teretnih parobroda obalne plovidbe s ukupno 6.717 BRT i 960 tona nosivosti.

Struktura flote »Dubrovačke plovidbe« daje se u slijedećem pregledu:

FLOTA »DUBROVAČKE PLOVIDBE« — STANJE 1. RUJNA 1939. GODINE

Red. broj	IME PAROBRODA	Nosivost BRT	NRT	tona	Stroj KS	GODINA I MJESTO GRADNJE		Godina nabavke
				DUGA PLOVIDBA				
1.	BOSANKA	3456	2244	6170	1750	1905	Howdon of Tyne	1905
2.	DUBAC	2819	1804	4770	1400	1901	Sunderland	1901
3.	DUBRAVKA	3798	2396	6430	1850	1905	South Shields	1905
4.	DUBROVNIK	5156	3053	9150	1950	1938	Glasgow	1938
5.	DURMITOR	5623	3588	9400	2500	1913	Glasgow	1931
6.	FEDERIKO GLAVIĆ	5283	3292	9830	2500	1925	Belfast	1925
7.	NIKOLA PAŠIĆ	4752	3012	8194	2200	1927	Glasgow	1927
8.	PRINC ANDREJ	5041	3019	9420	2500	1930	Glasgow	1930
9.	SREBRENO	3304	2070	5780	1200	1901	South Shields	1901
10.	SVETI VLAHO	5965	3772	9750	3200	1928	Glasgow	1928
		45197	28250	78894				
				OBALNA PLOVIDBA				
11.	CAVTAT	115	72	10	190	1900	Mali Lošinj	1928
12.	DEDINJE	1036	598	200	1440	1909	Monfalcone	1909
13.	KORČULA	108	40	20	230	1914	Mali Lošinj	1928
14.	KRALJ ALEKSANDAR	2463	1126	—	5000	1932	Glasgow	1932
15.	KUMANOVO	1409	669	150	2200	1907	Malmö	1924
16.	KUPARI	108	40	20	230	1914	Mali Lošinj	1928
17.	LAPAD	206	111	100	280	1902	Trst	1928
18.	OLIPA	26	11	40	—	1890	Trst	1927
19.	ORSAN	28	10	—	62	1896	San Pjer	1928
20.	PELJEŠAC	123	59	50	180	1882	London	1929
21.	PETKA	547	341	200	700	1896	Kiel	1896
22.	POLAČE	12	8	—	—	1936	Korčula	1938
23.	STON	201	59	50	350	1909	Mali Lošinj	1928
24.	ŠIPAN	335	154	120	900	1931	Elbing	1931
		6717	3298	960				
	SVEUKUPNO:	51914	31548	79854				

Da bi se uočila intenzivna pažnja koju su vlasnici »Dubrovačke plovidbe« posvećivali podmlađivanju svoje flote i nastojanjima da u svojoj strukturi što bolje tehnološki odgovori zahtjevima tržišta, u smislu praćenja razvoja i usavršavanja tehnologije prijevoza, i svojoj namjeni radi boljeg zapošljavanja i ekonomičnijeg korištenja flote, kao i pružanja odgovarajućih usluga putnicima u prilo-



P/b »Dubrovnik«, 9.150 dwt, izgrađen 1938. god. Do početka II svjetskog rata najmoderniji i najbrži parobrod jugoslavenske trgovačke mornarice

gu 2. daju se detaljnije opisi brodova »Kralj Aleksandar« i »Dubrovnik« kako su predočeni u ediciji iz 1940. godine »Dubrovačka plovidba, postanak i razvitak«.

— ● —

Prilog 2.

Opis najmodernijeg putničkog parobroda »KRALJ ALEKSANDAR«

I.

Parobrod »Kralj Aleksandar« sagrađen je u Engleskoj godine 1932. Ima dva propelera a brzinu 18 m. milja na sat. Dimenzije su mu: 280'0" duljina, 42'0" širina. Ima pet paluba a svaka je visoka 7'6", dok je glavni salon (blagovaonica) visok 10'0".

Na palubi čamaca za spasavanje (boat deck) nalazi se most zapovjednika sa kabinama za zapovjednika i časnike palube i kućica navigacije. U tim kabinama je svaki komfor, a u kućici navigacije nalaze se najmodernije sprave za navigaciju, telefon, mikrofon, signal za uzbunu, telemotor, manometri tlaka kotlova, sprava za brojanje okretaja glavnih strojeva, kompas za navigaciju, dva električna telegrafa itd.

Na palubi A) nalaze se raskošni saloni (blagovaonica, bar, salon za muziku) i veranda.

Na palubi B) su luksuzne kabine za putnike sa velikim prozorima. Svaka od ovih kabina ima svoje kupatilo, WC i predsoblje. Iza ovih kabina su odjeljenja za komesare broda, za reviziju putnih isprava i izdavanje putnih karata, pa bar i salon II klase.

Na palubi C) i D) su putničke kabine I i II klase, prostorije III klase, kabine časnika stroja i ostale posade.

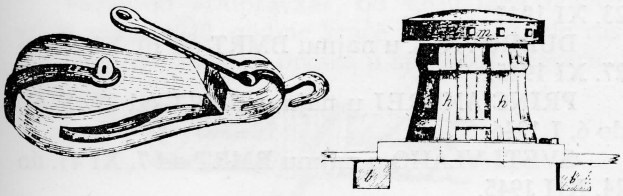
Sve prostorije namijenjene putnicima provjetravaju se ljeti hladnim a zimi vrućim zrakom.

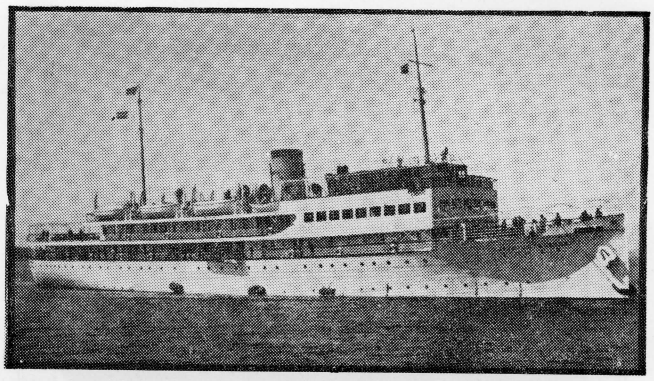
Sve kabine su opskrbljene tekućom hladnom i toplom vodom i zvoncima na svijetlo.

Ima 202 kreveta za putnike i to po jedan i po dva u svakoj kabini, a treća klasa pruža relativno veliku udobnost.

Parobrod ima električno osvjetljenje koje proizvode tri dinamo po 70 Kw svaki i jedan pomoćni dinamo Diesel od 8 Kw. Ima električnu kuhinju od 40 Kw, što pored brzog i perfektnog spravljanja jela omogućuje savršenu čistoću. Kraj kuhinje je ledenica na električni pogon. U nju se pohranjuju životne namirnice. Slične ledenice imaju i barovi I i II klase.

Dva stroja i njihovi dijelovi su najmodernijeg i najsavršenijeg sistema i konstrukcije. Snaga im je 5.000 I. H. P. a ima četiri cilindrična kotla sa 225 LB. tlaka i umjetnom promajom.





P/b »Kralj Aleksandar« održavao je brzu prugu

Opis najmodernijeg teretnog parobroda »DUBROVNIK«

II.

Najmlađi i najmoderniji teretni parobrod cijele jugoslavenske trgovačke mornarice nosi ime svoga grada (»Dubrovnik«).

Parobrod »Dubrovnik« sagrađen je u Engleskoj god. 1938. Njegove dimenzije su: duljina 447'6", širina 56', visina 36'9", gazi sa punim teretom 24'10, a totalna nosivost mu je 9.200 tona.

Tip je: Shelter deck sa krstaškom krmom, i nagnutim pramcem. Sagrađen je od najboljeg engleskog čelika. Ima dvije palube. Pored glavnog salona, ima salon za časnike, apartman za zapovjednika sa dvije kabine, kupatilo i WC, pa kuhinju, kabine za časnike, njihovo kupatilo i WC. Na krmi ispod glavne palube nalaze se prostorije za momčad palube i stroja sa udobnim blagovaonicama, kupatila i WC. Ispod glavnog salona nalazi se električna ledenica i spremište životnih namirnica.

Na zapovjedničkom mostu je kabina za navigaciju, radiostanicom i kabinom za radiotelegrafistu.

Brod ima pet skladišta za krcanje tereta. Odijeljeni su sa sedam nepromočivih priboja. Svako skladište je opskrbljeno sa po dva gvozdena derika i dvije dizalice koje mogu da podignu pet tona svaka.

Dno broda je dvostruko i razdijeljeno na 8 djelova. Kapacitet tankova je 1.600 tona uračunajući duboki tank u sredini broda.

Kormilo se upravlja telemotorom najnovijeg tipa.

Radiostanica: $1^1/_2$ Kw.

Cio brod je električno osvjetljen strojem od 16 Kw. Pogon je na naftu, koja se drži u dvostrukom dnu, kapaciteta 920 tona.

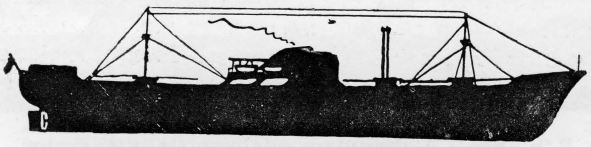
Brzina broda je 12 nm. pod punim teretom.

Stroj je trostruke ekspanzije a snaga mu je 2.100 H. P. Ima 2 glavna kotla i jedan pomoćni kotao sa cijevima uz povratni plamen sa umjetnom promajom.

Ovo je najmoderniji teretni brod koji je sagrađen na engleskim brodogradilištima godine 1938.

Treba, napomenuti da je »Dubrovačka plovidba« jedina do II svjetskog rata posjedovala 3 broda s pogonom na naftu i to: »Dubrovnik«, »Kralj Aleksandar« i »Kumanovo«.

Akcionarska glavnica »Dubrovačke plovidbe« početkom 1940. godine iznosila je 32.500.000 dinara, dok se stvarna vrijednost parobroda procjenjivala na oko 200 milijuna dinara.



Odmah u početku II svjetskog rata u rujnu 1939. godine naglo je opao putnički promet na Jadranu jer su turističke pruge ukinute. Veći putnički obalni parobrodi ostali su nezaposleni i stavljeni su u raspremu, dok se obalni promet i nadalje odvijao s manjim i ekonomičnijim parobrodima. Naprotiv, parobrodi duge plovidbe plovili su i dalje po svim morima pod neutralnom zastavom prilagodivši se novonastalim prilikama i uvjetima plovidbe koje je rat od početka tražio. Mnogo prije napada na Jugoslaviju jugoslavenski brodovlasnici su se postarali da se većina parobroda duge plovidbe udalji iz naših voda. To je učinjeno zbog toga što izbijanjem II svjetskog rata konjunktura u vezi s brodskim prostorom bila je u stalnom porastu, a i zato da se parobrodi ne bi našli u našim teritorijalnim vodama u vrijeme napada. Najveći dio parobroda duge plovidbe, raspršenih širom svijeta, nalazio se u lukama Sjeverne i Južne Amerike, Južne Afrike i Australije.

P/b »Sveti Vlaho«, na sidrištu u Baton Rouge (Louisiana)

O kretanju parobroda »Dubrovačke plovidbe« nešto se može razabrati iz lokalnih novina »Narodna sviljest« od 21. 12. 1939. godine gdje se posljednji put moglo pročitati kretanje parobroda »Dubrovačke plovidbe«:

BOSANKA	9/12	prispio u London
DUBAC	6/12	prispio u Split
DUBRAVKA	12/12	prispio u Cardiff
DUBROBNIK	12/12	prispio u Veneziu
DURMITOR	12/12	krenuo iz Durbana za Baltimore
FEDERIKO GLAVIĆ	12/12	prispio u Durban
NIKOLA PAŠIĆ	24/11	krenuo iz Galvestona za Capetown — Durban
PRINC ANDREJ	12/12	krenuo iz Barandocka za Buenos Aires
SREBRENO	17/12	prispio u Ravennu
SVETI VLAHO	4/12	krenuo iz Durbana za Aden

U području Sredozemnog mora ostale su samo manje i starije plovne jedinice. Tu se pod svaku cijenu omogućavala neutralna plovidba, iako je opskrba brodova ugljenom, vodom i živežnim namirnicama bila otežana. Za takav način plovidbe dala je inicijativu Švicarska kojoj je bio potreban dovoz voća i živežnih namirnica iz neutralne luke Lisabon u Genovu, radi tranzita u Švicarsku. »Dubrovačka plovidba« je uposlila parobrod »Dubac« u prijevozu robe za neutralnu Švicarsku.

Jugoslavenska trgovačka mornarica od prvih ratnih dana je u službi saveznika. Veliki broj brodova plovi za njihove ratne svrhe a neki su stavljeni na raspolaganje britanskom Ministarstvu ratnog transporta, a u ove spadaju i parobrodi »Dubrovačke plovidbe«. Iako su plovili pod neutralnom zastavom, parobrodi su bili izloženi istoj opasnosti kao i parobrodi saveznickih ratujućih zemalja od podmornica, napada avijacije, magnetskih mina i brzih naoružanih trgovačkih brodova.

Nakon kapitulacije Jugoslavije da bi se izbjegla engleska sekvestracija jugoslavenskih brodova emigrantska vlada izvršila je rekviziciju, koja nije bila izvršena u skladu s postojećim zakonom, tako da se to moralo regulirati posebnim tzv. Anglo-jugoslavenskim brodarskim sporazumom. Potom su parobrodi bili u službi britanskog ratnog transporta. Radoničić Ltd., London u svojstvu pravnog predstavnika brodovlasnika »Dubrovačke plovidbe« bio je menadžer za 5 njenih parobroda duge plovidbe:

BOSANKA u najmu BMRT od 11. VII 41. do 4. XII 1945.

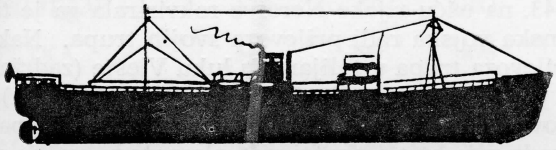
DUBRAVKA u najmu BMRT od 28. VII 41. do 23. XI 1945.

DUBROVNIK u najmu BMRT od 10. XI 41. do 27. XI 1945.

PRINC ANDREJ u najmu BMRT od 29. X 41. do 6. I 1946.

SVETI VLAHO u najmu BMRT od 7. XI 41. do 24. XII 1945.

Po kapitulaciji Jugoslavije Talijani su odmah uspostavili redovan pomorski putnički promet uzduž istočne obale Jadranskog mora. Ministarstvo trgovačke mornarice u Rimu shodno Musolinijevoj posebnoj naredbi od 6. svibnja 1941. godine postavilo je za izvanrednog komesara u »Dubrovačkoj plovidbi« Tršćanina kap. Umberta Amadea radi rukovođenja poslovanjem društva u korist Italije. Talijani su brodove obalne plovidbe koristili više za prijevoz vlastitih trupa, nego za potrebe stanovništva na uspostavljenim prugama. Za održavanje obalnih parobrodarskih pruga, talijanska je vlada davala kredite i stoga se pomorski promet obavljao prema nalogu izvanrednog komesara.

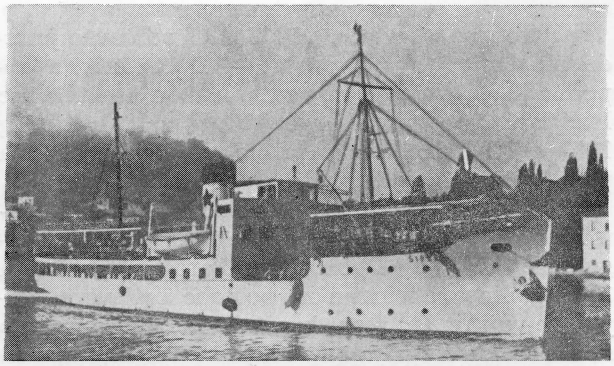


Za vrijeme II svjetskog rata svi su saveznički parobrodi, pa prema tome i parobrodi »Dubrovačke plovidbe« plovili uglavnom u konvojima specijalnim rutama (iako je bilo slučajeva i pojedinačnih plovljenja) koristeći se svjedodžbom NAVI CERT koja je omogućavala snabdijevanje pogonskim gorivom u lukama Britanske imperije, odnosno zaliha pod kontrolom Engleske. Ove specijalne pomorske linije nisu uvijek bile i najkraći pravci plovidbe između luka polaska i odredišta. Kretanje i zaposlenje pojedinih parobroda »Dubrovačke plovidbe« za vrijeme ratnog razdoblja, kao i njihove sudbine na temelju poznatih detalja bilo je slijedeće:

Parobrod »Bosanka«, od 6.170 tona nosivosti, kako je to već navedeno, ratne godine provela je u najmu Britanskog ministarstva ratnog transporta za njihove potrebe ploveći uglavnom van konvoja zapadnom obalom Sjeverne Amerike i Čilea, kao i kroz Panamski kanal do sjeveroistočnih luka SAD i New Yorka.

Parobrod »Dubac« od 4.770 tona nosivosti bio je zaposlen pod neutralnom zastavom na prijevozu roba iz Lisabona za Genovu za račun Švicarske. Neposredno pred napad Njemačke na Jugoslaviju zapovjedništvo je zatražilo upute od direkcije društva u vezi luke odredišta, te je upućen da proslijedi u Genovu gdje je iskrcao teret. Iako je brod završio trgovačke operacije i zatražio dozvolu isplovljenja, talijanske vlasti su uskratile dozvolu i sutradan 6. travnja 1941. godine brod je zaplijenjen u genovskoj luci, a članovi posade su zatvoreni. U vrijeme kapitulacije Italije parobrod je prevozio talijansku vojsku iz Grčke. Napadnut od njemačkih aviona nasukao se ispred Taranta, poslije je dotegljen u Taranto gdje je zadržan do kraja rata.

Parobrod »Dubravka«, od 4.630 tona nosivosti, u rujnu 1940. godine kraće vrijeme je bio raspremljen zbog ratnih prilika u splitskoj sjevernoj



luci, zatim je upućen u luku Poti na Crnom moru za ukrcaj tereta za sjeverno-američku luku Baltimore. Kasnije je van konvoja plovio uglavnom zapadnim Pacifikom i istočnom obalom Sjeverne Amerike.

Parobrod »Dubrovnik«, od 9.150 tona nosivosti, čitavo vrijeme II svjetskog rata plovio je u službi saveznika. Od ljeta 1942. godine kada je Američki admiralitet počeo organizirati konvoje osiguravajući donekle avionsku zaštitu parobrodima u konvojima, »Dubrovnik« je plovio u konvojima između luka polaska i odredišta ili samostalno na pojedinim relacijama prevozeći ratne materijale.

Parobrod »Durmitor« od 9.400 tona nosivosti, otputovao je 26. rujna 1940. iz Španjolske s teretom soli za Japan. Ispred otoka Sumatre, 180 milja zapadno od Batavije 22. listopada 1940. bio je zarobljen od njemačkog gusarskog broda »Atlantis« i nakon dugog lutanja stigao je u talijansku Somaliju, 200 milja sjeverno od Mogadisha gdje je ostao do kapitulacije Italije. Poslije su ga preuzeli Englezi te je pod novim imenom »Radwinter« i s engleskom posadom plovio za račun Britanskog ministarstva ratnog transporta.

Parobrod »Federiko Glavić« od 9.830 tona nosivosti, u času napada na Jugoslaviju nalazio se u plovidbi iz Indije za Baltimore, dolaskom u Baltimore ostao je vezan preko 2 mjeseca, a zatim su ga preuzeli Englezi i pod novim imenom »Radport« plovio je za račun Britanskog ministarstva ratnog transporta.

Parobrod »Nikola Pašić«, od 8.194 tone nosivosti, bio je preuzet od Engleza i pod novim imenom »Radcombe« plovio je pod klauzulom »Demise Chartered Ships« za njihov račun.

Parobrod »Princ Andrej« od 9.420 tona nosivosti, neprestano je za vrijeme II svjetskog rata plovio u konvojima u najmu Britanskog ministarstva ratnog transporta.

Parobrod »Srebreno«, od 5.780 tona nosivosti, isplovio je 17. prosinca 1940. godine iz gruške luke za Tursku, ali je uslijed maglovitog vremena nasukao se na pomorsku hrid u uvali Traste, nedaleko od Budve. Svi napori da se brod odsuka bili su uzaludni i bezuspješni, pa je napušten pokušaj odsukivanja. Štampa je početkom siječnja 1941. godine objavila vijest o potonuću broda.

Parobrod »Sveti Vlaho«, od 9.750 tona nosivosti, plovio je od 7. studenog 1941. godine u najmu za račun Britanskog ministarstva ratnog transporta.

Parobrod »Cavtat«, od 115 BRT održavao je redovnu dnevnu prugu Cavtat — Dubrovnik, a popodne izlete, i za vrijeme rata. Nakon kapitulacije Italije bio je vezan u Gruškoj luci, a 28. studenog 1943. godine prilikom savezničkog bombardiranja pogođen je i potopljen.

Parobrod »Dedinje«, od 1.036 BRT, bio je ostavljen do početka 1942. godine i održavao je prugu između Splita i Dubrovnika. Parobrod je tokom 1942. godine rekviriran za potrebe prijevoza talijanske vojske. Prilikom kapitulacije Italije nalazio se u Sušaku. Komanda II talijanske armije upotrijebila ga je za prijevoz trupa u Veneciju, te je 20. studenog 1943. godine na sidrištu Chioggia bombardiran i potopljen.

Parobrod »Korčula«, od 108 BRT, korišten je za lokalni prijevoz u splitskom području. Potopljen je u splitskoj luci na dan kapitulacije Italije.

Parobrod »Kralj Aleksandar«, najveći putnički parobrod »Dubrovačke plovidbe«, od 2.463 BRT, preuzeli su Talijani u Tivtu, gdje je bio usidren od dana napada na Jugoslaviju, za svoje vojne potrebe i na njemu je bila talijanska posada. Nalazio se pod upravom Talijanske ratne mornarice kao bolnički brod, a potopljen je 9. rujna 1943. kod Patrasa u Grčkoj.

Parobrod »Kumanovo« od 1.409 BRT, bio je rekviriran od strane Italije u Risanskom zaljevu, gdje je bio usidren od dana napada na Jugoslaviju. Kapitulacija Italije zatekla je parobrod u Južnoj Italiji. Preuzet je u Tarantu 7. prosinca 1943. godine od strane emigrantske vlade za održavanje pruge između Malte i Siracuse, a potopljen je u ne vremenu 27. prosinca 1944. kod Siracuse.

Parobrod »Kupari«, od 108 BRT, održavao je u toku ratnih dana prugu u okolici Dubrovnika. Dana 15. listopada 1943. po dolasku u Šipansku luku preuzele su ga partizanske jedinice i odvele na Mljet, odakle je nastavio ploviti za potrebe NOV-e.

Parobrod »Lapad«, od 206 BRT, odveden je na početku II svjetskog rata u Boku Kotorsku. Po kapitulaciji Italije parobrod je potopljen 11. rujna 1943. godine u Splitu.

Parobrod — tanker »Olipa«, od 26 BRT, u toku II svjetskog rata korišten je za opskrbljivanje vodom stanovništva u Boki Kotorskoj. Prilikom zračnog napada na Tivat potopljen je 9. studenog 1943. godine.

Parobrod »Pelješac«, od 123 BRT, bio je za vrijeme II svjetskog rata vezan u Gruškoj luci. Prilikom bombardiranja potopljen je 28. studenog 1943. godine.

Parbrod »Petka«, od 547 BRT, bombardiran je prvih dana rata u Zatonu kod Dubrovnika, a zatim oštećen otegljen u Rijeku. Potopljen je u riječkoj luci uz samu obalu u toku 1943. g. prilikom bombardiranja.

Parobrod »Ston«, od 201 BRT, za vrijeme rata i okupacije održavao je redovnu prugu Dubrovnik — Split. Prilikom kapitulacije Italije, 9. rujna 1943. na ušću rijeke Neretve rekvirirala ga je talijanska vojska radi prijevoza svojih trupa. Nakon prijevoza trupa u talijansku luku Vieste (zadržavši se pri putovanju u Korčuli, Vela Luci i Lastovu) isplovio je 22. rujna 1943. za Split, ali posada parobroda nije htjela služiti više okupatoru, već je stupila u službu NOV-e.

Parobrod »Šipan«, od 335 BRT, nakon pada Italije preuzeli su Nijemci i koristili neko vrijeme za patroliranje. Kasnije je bio vezan u uvali Janska kod Slanog, a 15. svibnja 1944. godine prilikom savezničkog mitraljiranja je potopljen.

Pred početak II svjetskog rata »Dubrovačka plovidba« je imala u svom sastavu 21 parobrod iznad 50 BRT i to: 10 teretnih parobroda duge plovidbe i 11 putničko-teretnih parobroda obalne plovidbe. U toku rata potopljena ili uništena su 2 parobroda duge plovidbe i 9 parobroda obalne plovidbe, i to po godinama kako slijedi:

Godina	Broj parobroda	BRT
1940	1	3304
1941	1	2819
1943	7	4598
1944	2	1744
Ukupno	11	12465

Daje se u cjelini kompletni podaci o floti »Dubrovačke plovidbe u ratnim godinama u slijedećem pregledu:

—●—

PREGLED FLOTE »DUBROVAČKE PLOVIDBE« OD 1939. DO 1945. GODINE

Red. broj	IME PAROBRODA	BRT	DWT	Godina gradnje	NAPOMENA
1.	BOSANKA	3456	6170	1905	Poslije rata plovio pod imenom »PRENJ«
2.	DUBAC	2819	4770	1901	Zaplijenjen u Genovi 6. IV 1941. od Italije, u njihovoj službi kod Taranta 1943. teško oštećen. Po kapitulaciji Italije preuzet neuporabiv i rashodovan pod imenom »ŠOLTA«
3.	DUBRAVKA	3798	6430	1905	Poslije rata plovio pod imenom »PLITVICE«
4.	DUBROVNIK	5156	9150	1938	Poslije rata plovio pod imenom »DUBROVNIK«
5.	DURMITOR	5623	9400	1913	Poslije rata plovio pod imenom »DURMITOR«
6.	FEDERIKO GLAVIĆ	5283	9830	1925	Poslije rata plovio pod imenom »BEOGRAD«
7.	NIKOLA PAŠIĆ	4752	8194	1927	Poslije rata plovio pod imenom »KOZARA«
8.	PRINC ANDREJ	5041	9420	1930	Poslije rata plovio pod imenom »BIHAĆ«
9.	SREBRENO	3304	5780	1901	U pomorskoj nezgodi 17. XII 1940. nasukao se kod Traste (Budva). Nakon neuspješnog spasavanja potonuo u siječnju 1941.
10.	SVETI VLAHO	5965	9750	1928	Poslije rata plovio pod imenom »BANIJA«

11.	CAVTAT	115	10	1900	Potopljen avionskom bombom 28. XI 1943. u Gružu. Poslije rata temeljito obnovljen i plovio pod imenom »CAVTAT«
12.	DEDINJE	1036	200	1909	Torpediran i potopljen 20. IX 1943. (Chioggia)
13.	KORČULA	108	20	1914	Potopljen 9. IX 1943. godine u Splitu
14.	KRALJ ALEK.	2463	—	1932	Naišao na minu 9. IX 1943. i nasukan kod Patrasa (Grčka). Poslije rata uništen
15.	KUMANOVO	1409	150	1907	Potopljen 27. XII 1944. u pomorskoj nezgodi kod Siracuse (Sicilija)
16.	KUPARI	108	20	1914	Od 15. X 1943. u sastavu NOV-e. Poslije rata plovio pod imenom »KUPARI«
17.	LAPAD	206	100	1902	Potopljen 11. IX 1943. u Splitu. Temeljito obnovljen nakon rata i plovio pod imenom »Lapad«
18.	OLIPA	26	40	1890	Potopljen avionskom bombom 9. XI 1943. u Tivtu. Izvađen i demoliran
19.	ORSAN	28	—	1896	Poslije rata kao neuporabiv rashodovan
20.	PELJEŠAC	123	50	1882	Potopljen 28. XI 1943. u Gruškoj luci. Godine 1951. izvađen i demoliran
21.	PETKA	547	200	1896	Bombardiranjem potopljen u Rijeci 1943. Izvađen i demoliran
22.	STON	201	50	1921	Od 9. IX 1943. u službi NOV sve do oslobođenja. Poslije rata plovio pod imenom »STON«
23.	ŠIPAN	335	120	1931	Potopljen 15. V 1945. u Janskoj (Slano). Poslije rata temeljito obnovljen i plovio pod imenom »ŠIPAN«

U ratu je »Dubrovačka plovidba« izgubila praktički svu svoju putničku flotu, a oslobođenje zemlje je dočekala sa 9 teretnih parobroda duge plovidbe (uključiv Dubac) s 42.000 BRT koji su poslužili kao jezgro u stvaranju i izgradnji nove jugoslavenske trgovačke mornarice i 2 putnička parobroda s ukupno 309 BRT. Po oslobođenju »Dubrovačka plovidba« je nastavila radom pod upravom povjerenika općine do početka 1947. godine, jer su 5. prosinca 1946. godine nacionalizirana brodarska poduzeća sa svim brodovima duge i velike plovidbe. Nacionalizirani brodovi dodijeljeni su novoformiranim poduzećima sa sjedištem u Rijeci.

U razdoblju od početka 1947. godine do sredine prosinca 1955. godine, kada je u stvari započela radom »Atlantska plovidba«, Dubrovnik je ostao bez svojih brodova i svoga pomorstva.

LITERATURA:

»Dubrovačka parobrodska plovidba AD, Dubrovnik«, Beograd, 1937. g.

»Dubrovačka plovidba, postanak i razvitak«, Dubrovnik 1940. g.

Jozo Luetić, O sedamdesetoj godišnjici prvog dubrovačkog parobroda, Pomorstvo, godina V, broj 6, Rijeka 1950.

Frano Dabrović: »Tragom jubileja Dubrovačkog pomorstva«, Zbornik »Dubrovačko pomorstvo«, Dubrovnik 1952.

Miho Domijan: »Naši pomorci i brodovi u Drugom svjetskom ratu«, Zbornik »Dubrovačko pomorstvo«, Dubrovnik 1952.

Vinko Antić: »Pomorstvo i naš turizam«, Pomorski zbornik 1942. — 1962, Zagreb 1962.

Mato Kapović: »Dubrovačko pomorstvo 1880—1941«, »Dubrovački vjesnik«, 1966.

Josip Luetić: 1000 godina dubrovačkog brodarstva, Zagreb, (Zora), 1969.

Ladislav Tambača: »Trgovačka mornarica 1918—1945«, Pomorska enciklopedija, svezak III, Zagreb, 1976.

IVO ŠIŠEVIĆ: »Parobrodi Dubrovačke plovidbe za drugog svjetskog rata«, Pomorski zbornik za 1979, Rijeka, 1979.

ISPRAVAK

U časopisu br. 1-2/80, ožujka 1980., u članku »Kako je nastala »Atlantska plovidba«, str. 24-28, u tekstu su se omakle slijedeće greške koje sada ispravljamo:

str. 25; lijevi stupac, peti red umjesto »1974« treba da stoji »1947«; šesti red umjesto »Generalne direkcije« treba da stoji »Generalne direkcije trgovačke mornarice«; šesnaesti red umjesto »i« treba da stoji »u«;

str. 26; lijevi stupac, tridesetdrugi red, iza riječi »pomorske škole« treba brisati cijeli tridesettreći red;

desni stupac, devetnaesti red, umjesto riječi »Jugoslavije« treba da stoji »Jugolinije«.

Molimo poštovane čitaoce da nam oproste, a ujedno se ispričavamo našem suradniku kap. Špiru Savinu.