

O dubrovačkom pomorstvu nakon pada Republike do zavjehetka prvog svjetskog rata

Ukidanje Dubrovačke Republike 1806., odnosno 1808. godine značilo je ne samo gubitak nezavisnosti i slobode, te stvaranje posve drugog državno-pravnog odnosa Dubrovnika, već je uslovalo izmjeni društvenih prilika i uspostavilo njegov drukčiji ekonomski položaj i tretman. To se najviše odrazilo na pomorstvo, najvažniju privrednu granu Dubrovnika.

Još pred sam kraj Republike dubrovačko pomorstvo je bilo brojčano dosta jako. Trgovačka mornarica je početkom 1806. imala u svom sastavu ukupno 277 jedrenjaka duge i velike obalne plovidbe s 25.512 kola nosivosti. Svega dvije godine kasnije 1808. taj je broj spao na svega 49 brodova, od čega se 11 nalazilo u raspredi. Oni su tada plovili pod raznim zastavama, jer poslije pada Republike nije se više pojavila dubrovačka državna pomorska zastava.¹

Akcije ruske flote, prisutnost francuske ratne mornarice, kontinentalna blokada i dolazak Engleza na Jadran tih godina, popraćen gusarstvom i cvjetanjem kontrabanda, djelovalo je zajednički katastrofalno na pomorsku trgovinu. Posljedice tih događaja su naročito bile porazne za domaće brodarstvo, a pogotovo su velike štete bile u Dalmaciji i južnom Jadranu. Na istočnoj obali Jadrana od ukupno 1559 jedrenjaka duge plovidbe u 1805. ostalo je 1815. svega 504, od čega 61 u dubrovačkom kraju. Od brodova obalne plovidbe imao je Dubrovnik iste godine svega 49 brodova.²

Bečkim kongresom 1815. Dubrovnik dolazi pod austrijsku vlast. Struktura i značenje dubrovačkog pomorstva bitno se mijenjaju. Opća ekonomska dekadencija poslije nemirnih vremena, ratova i pustošenja, reflektira se i na dubrovačko pomorstvo. Uz opću letargiju, koja je tih godina zahvatila Dubrovnik znatan uticaj na zanemarivanje i stagnaciju pomorstva imala je ekonomska politika Austrije, koja je na Dalmaciju gledala prvenstveno sa političko-strateškog aspekta. U takvoj situaciji mnogi naši brodovlasnici stajali su se pod okrilje tuđe zastave, nastojeći na podesnijim pomorskim relacijama postići što veći ekonomski efekt. Opća karakteristika pomorstva Dalmacije, a također i dubrovačkog nakon 1815. je postojanje vrlo malog broja jedrenjaka duge plovidbe.

Prilike u Dubrovniku nakon Bečkog kongresa izazvale su konsternaciju stanovništva. Austrijski car Franjo I prilikom posjete Dubrovniku 1818. bio je impresioniran štetama koje je pretrpio ovaj grad, tako da ga je oslobodio plaćanja poreza.³ Dubrovnik, koji je za vrijeme svoje nezavisnosti stekao zavidan ekonomski prosperitet najviše zahvaljujući pomorstvu, potpuno slabi sa zamiranjem ovoga tako da niti pokušaji unapređenja i poboljšanja zemljoradnje, niti poslovitičan ekonomski duh dubrovačkih stanovnika nisu mogli ukloniti vidni nedostatak najvažnije dubrovačke privredne grane.⁴

Porinuća velikog broda braće Senčića, koji je nosio ime dubrovačkog matematičara i fizičara Marina Getaldića sa

grušskog škvera 1819. godine značilo je posljednji trzaj moćnog dubrovačkog pomorstva, odnosno brodogradnje.⁵

U takvim prilikama prema dosad prilično oskudno poznatim podacima,⁶ dubrovačko pomorstvo i brodogradnja usko povezana s njim, sve do 50-ih godina 19. stoljeća jedva

¹ S. Vekarić, Podaci o dubrovačkim brodovima za vrijeme i nakon francuske okupacije, Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku, Dubrovnik 1953, sv. II, str. 361, 367; usp. J. Luetić, Agonija trgovačke mornarice Dubrovačke Republike, Pomorski zbornik I, Zadar 1963, str. 563—566; o stanju mornarice vidi: F. Kirchmayer, La caduta della Repubblica Ragusa, Zara 1900, str. 52; I. Rusko, Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke Republike početkom XIX stoljeća, Zbornik »Dubrovačko pomorstvo«, Dubrovnik 1952, str. 206—222; L. Beritić, Dubrovačko pomorstvo pred pad Republike, Pomorski zbornik II, Zadar 1964, str. 755—758; J. Luetić, Pomorac i diplomat Ivan Kaznačić, Dubrovnik 1954.

Pred kraj Republike i gradnja trgovačkih brodova je zaista bila na visini, u čemu su se Dubrovčani mogli usporediti sa najrazvijenijim pomorskim zemljama. Majstori iz raznih zemalja dolazili su u Dubrovnik, da bi preuzimali od Dubrovčana neka načela ovog zanata, v. »*Industria dei Ragusei, negli ultimi tempi della loro indipendenza*«, (prema sjećanjima M. Zamagne), Epidauritano giornale cattolico e greco per l'anno bisestile 1868, str. 30—32.

² S. Vekarić, Naši jedrenjaci za dugu plovidbu kroz stoljeća, Pomorski zbornik, Zagreb 1962, str. 157; interesantan je opis jednog suvremenika sa podacima o trgovačkoj mornarici iz tog vremena: »Godine 1806. na dosejstje vojske franucke u Dubrovnik, broio je ovi grad svojih 363 broda velikih targovackieh, osvem drugihie magnieh 80 ki odpravleni bjehu u brodjegnu po svjetu. God. pak 1814. pod Austrianskiem vladagnjem Dubrovnik broio je samo 61 broda velikieh, a magnieh 49. Od svihie onesieh 363 jedan veliki dio bjescie pljenjen od Ruskieh bojnieh drjeva, a drugi dio od Engleskieh i tako Dubrovnik u jedan cias isgubi blago i imagnie.«, *Arhiv JAZU* u Zagrebu, rkp. br. I b 106, prepis Marka Marinovića iz 1851.

³ Naučna biblioteka u Dubrovniku, R. 1991/1-8 u Miscellanei prigodnih pjesama tiskanih i rukom pisanih iz prve pol. 19. stoljeća.

⁴ L. Valentino, Memorie sulla Dalmazia, vol. III, Venezia 1871, str. 324.

⁵ Da je to bio značajan događaj u životu tadašnjeg Dubrovnika svjedoči nam zbirka pjesama »*Nave Ragusee*«, najpoznatijih suvremenih dubrovačkih književnika, Ivana A. Kaznačića, B. Zamagne, U. Appendinia, L. Stullija, G. Hidža, M. Bruerovića, M. F. Galjufa i drugih, koji su svojim stihovima uzveličali ovu pomorsku manifestaciju prisjećajući se pri tom nostalgijno na slavu starog Dubrovnika i njegovu rascvjetanu pomorsku privredu, J. Luetić, Pomorac i diplomat Ivan Kaznačić, Dubrovnik 1954, str. 27—30.

⁶ v. općenito B. Stulli, Obnova flote jedrenjaka u prvoj polovini XIX stoljeća, Pomorska enciklopedija IV, Zagreb 1957, str. 52—54; L. Vidak, Poremećaji u privrednoj strukturi Dubrovnika nakon odluka Bečkog kongresa, Naše more IV/1957, br. 1, str. 45—47, br. 2, 118—120, ponešto. O djelovanju Trgovačko-obrtne komore od 1818—1835, 1838—1848. nema nikakvih podataka iz kojih bi bili mogli eventualno nešto doznati o pomorstvu, usp. J. Onyszkiewicz, Stona obljjetnica Trgovačko-obrtne komore u Dubrovniku, Dubrovnik 1908, str. 22.

životare. To nam potvrđuju i riječi talijanskog putopisca Francesca Gusania, koji je posjetivši grušku luku 1840. istaknuo: »*Bijahu nekoć njihova brodogradilišta najglasovitija, jer su gradila trgovačke brodove svake nisivosti . . . Danas od njihove stare trgovačke aktivnosti nestale padom Republike jedva je ostao spomen.*«⁷ Doduše bilo je pokušaja da se makar nešto učini, tako da je vlada 1833. podigla lazaret u Gružu, ne bi li na taj način pridonijela obnavljanju prometa dubrovačke flote.⁸

Osnivanje Lloyda u Trstu 1833., odnosno II broderske sekcije 1836. godine predstavljalo je ustvari logičan nastavak austrijske pomorsko-jadranske orijentacije, započete još u 18. stoljeću, dakako sada u novim uvjetima, kada se plodovi industrijske revolucije i novina u pomorskoj tehnici počimlju primjećivati i u habsburškoj monarhiji. Protežiranje Trsta, kao glavne jadranske luke, odrazilo se negativno na sveukupan razvoj pomorstva na našoj obali naročito u Dalmaciji, a time i u Dubrovniku. Prema registrima Lučkih ureda iz 1847. g., koji doduše ne pokazuju uvijek pravo stanje mornarice, Dubrovnik je tada imao jedini od svih dalmatinskih okružja (Zadar, Split, Dubrovnik i Kotor) brodove duge plovidbe i to svega 5 sa tonažom od 1350 t i posadom od 59 ljudi, dakle minimalno. U velikoj obalnoj plovidbi Dubrovnik je iste godine imao 58 brodova sa 1831 tonom i 277 članova posade te se nalazio na drugom mjestu u Dalmaciji iza Splita, dok je u maloj obalnoj plovidbi daleko zaostajao za Splitom i Zadrom, što je uopće karakteristično za dubrovačko pomorstvo 19. stoljeća.⁹ Naime Dubrovnik nije bio toliko zainteresiran za kabotažnu pomorsku aktivnost, što će jedino donekle imati važnost krajem stoljeća zbog drugih razloga. Interesantno, da je u razdoblju između 1845—1848. promet morskim putem, — uvoz i izvoz u Dubrovniku bio veći od drugih dalmatinskih luka.¹⁰

U ovom periodu austrijske vlasti dubrovački pomorski duh se manifestirao u nekim akcijama izvan matičnog centra. Tako već u prvim pokušajima uvođenja parobrodarskih linija na istočnoj obali Jadrana, istaknuo se i Dubrovčanin Ilija Bratić, koji je živio na Rijeci. U zajednici sa Ljudevitom Adamićem podnosi 1823. izvještaj za uspostavljanje pruge Rijeka—Kotor, što se tada ipak nije realiziralo.¹¹

Pri izradi naše pomorske terminologije, koju je unio u svom velikom »*Glossaire Nautique*« izdanom u Parizu 1848. poznati francuski pomorski historičar A. Jal, najzaslužniji je bio Dubrovčanin pomorski kapetan Marko Dobroslović.¹²

Polovinom 19. stoljeća uslijed međunarodnih zbivanja (Krimski rat 1854—1856) nastaje neobično povoljna konjunktura jedrenjaka. Dobava žita iz Rusije, još više cijenjena zbog neplodnih godina u Zapadnoj Evropi, doprinijela je da su naši primorski gradovi oživljeli svoju glavnu privrednu granu pomorstvo.

Upravo u tom razdoblju pomorstvo Dubrovnika se uzdiže, no to je još uvijek predstavljalo neznatan dio u cjelokupnom sastavu austrijske trgovačke mornarice. Prema podacima tih godina na pr. 1852. Dubrovnik sa okolicom izuzevši Pelješac je imao 20 brodova duge plovidbe sa 6733 tone, dok je 1856. posjedovao 22 broda sa 5968 tona.¹³ Svi ovi brodovi su bili u rukama pojedinaca, koji su se sistemom karata (24 za pojedini brod) zajednički povezali, tako da je često znalo biti više vlasnika i to iz različitih mjesta. Na taj način statistički podaci nisu uvijek najbolje mjerilo stanja trgovačke mornarice pojedinog kraja.

Uz ovaj period je vezan razvoj pomorskog školstva u Dubrovniku. Dubrovčani su još 1821. po ugledu na Trst i Rijeku namjeravali u svom gradu otvoriti javnu nautičku školu. To su uspjeli 1852. g., iako je privatnih nautičkih tečajeva bilo i prije. Za daljnji razvoj dubrovačkog pomorstva Nautička škola je imala značajnu funkciju. Ona je davala vrsne kadrove, koji su pronijeli slavu našeg, posebno dubrovačkog pomorstva po svim morima svijeta i bili veoma cijenjeni u mnogim krajevima inozemstva.¹⁴ Godine 1857. započela je radom i škola za gradnju brodova s namjerom, da podigne omrtvjele gruške »škvere«, ali je bila kratkog vijeka. Šk. god. 1859/60. zamrla je zbog slabog interesa.¹⁵

Brodogradnja u Gružu tih godina stalno opada. Od 1853—1861. bilo je izgrađeno svega 13 brodova s ukupnom tonažom 3311 t od čega je samo jedne godine 1856. izgrađeno više od polovine 1741 t (4 broda). Godine 1858. i 1860. nije bio izgrađen niti jedan brod. Posljednji zamah pred

postepeno opada uslijed pojave parobroda, tako da i mnogo nja broda s ukupnom tonažom od 214 t.

U razdoblju od 1862—1870. na gruškim brodogradilištima napravljena su svega 2 broda i to jedan 1863. od 69 t, i drugi 1867. sa 75 tona.¹⁶ Značaj brodogradnje jedrenjaka postepeno opada uslijed pojave parobroda, tako da i mnogo poznatija korčulanska brodogradilišta stagniraju.¹⁷ Ipak su učinjeni pokušaji da se brodogradnja u Gružu podigne. Narodnjak Mato Vodopić, gruški župnik i dubrovački književnik ponovno je oživio staru bratovštinu brodograditelja sv. Nikole u Gružu prvenstveno sa ekonomsko-socijalnim ciljem. Sastavio je pravilnik nazvan i ustav 1867. u kojem pomorstvo i brodogradnja zauzimaju prvo mjesto.¹⁸

Nakon Viške bitke 1866. Austrija je osigurala svoju dominaciju na istočnoj obali Jadrana. Zbog malog interesa austrijskih službenih krugova za šira pitanja naše trgovačke mornarice i pomorstva uopće, što se naročito ogledalo u favoriziranju Lloyda, koji je jedini dobijao ogromne dotacije i znatne olakšice, pomorstvo na našoj obali naročito u Dalmaciji nije imalo mogućnosti zapaženijeg i samostalnijeg razvoja.¹⁹ Samo zahvaljujući sposobnosti naših broderskih poduzetnika i dobrom pomorskom kadru uz veoma povoljnu konjunkturu jedrenjaka u prelaznom razdoblju industrijske revolucije u pomorstvu sa posebnim oznakama zakašnjenja u okvirima habsburške monarhije, domaće se pomorstvo ipak uzdiže i razvija svoju djelatnost i na stranim tržištima. Najsvjetlija pojava u

⁷ F. Gusani, La Dalmazia. Le isole Jonie e la Grecia (visitate nel 1840). Memorie storico-statistiche, Milano 1846, vol. I, str. 182.

⁸ Samom otvaranju se pridavalo veliko ekonomsko značenje, v. »*Sul Lazzaretto di Ragusa*«, Gazzetta di Zara 1833, n. 18, 1. III.

⁹ B. Stulli, n. dj. str. 54.

¹⁰ O. Fijo, Parobrodarstvo Dalmacije 1878—1918, Zadar 1962, str. 95.

¹¹ V. Ciblar, Slike i događaji iz naše pomorske prošlosti, Naši prvi pioniri parobrodarstva, Pomorstvo 1955, br. 5, str. 150.

¹² J. Luetić, Naša pomorska terminologija u A. Jal-ovom »*Glossaire nautique*« iz 1848. g., Ljetopis JAZU 61, Zagreb 1956, str. 248—250.

¹³ Annuario marittimo, za 1853 i 1857.

¹⁴ v. Spomen knjiga o pedeset godišnjici postanka c. kr. nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1902; Dubrovačko pomorstvo. U spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1952.

¹⁵ Spomen knjiga, str. 24; O. Fijo, Prilozi poznavanju pomorskog školstva na našoj obali u XIX stoljeću, Zagreb, sa str. 43.

¹⁶ Prema »*Annuario marittimo*« 1862—1870. O gruškim brodogradilištima v. B. Cvjetković, Dubrovačko brodogradilište, Dubrovnik 1917; isti, Dubr. brodogradilište, Prava Crvena Hrvatska 1917, br. 362; M. Kusijanović, Dubrovački škari (škveri, gradilište brodova), Dubrovački list, Dubrovnik 1924, str. 34—35; Đ. Krečak, Gruška brodogradilišta i škari, Dubrava 1941, br. 113; V. Ivančević, Brodogradilište Krile u Gružu, Naše more br. 1, Dubrovnik 1955, str. 22-23; C. Fisković, Pravilnik bratovštine, dokumenti o gradnji i ostaci brodogradilišta u Gružu, Beritićev zbornik, Dubrovnik 1960, str. 130—139; M. Foretić, Osnivanje Dubrovačkog pomorskog društva 1869. godine, Naše more br. 3—4, Dubrovnik 1965, str. 135.

¹⁷ usp. V. Ivančević, O korčulanskoj brodogradnji u XVIII i XIX st., Radovi JAZU u Zadru, sv. 6—7, Zagreb 1960.

¹⁸ C. Fisković, n. dj.

¹⁹ Ipak naši pomorsko-trgovački krugovi pokušavaju naći put za snažniji razvoj nacionalne trgovine. Tako je dubrovačka Trgovačko-obrtna komora prigodom projekta Revolte u Trstu 1863. o preuredenju i novim putevima razvoja austrijske trgovačke mornarice, dala veoma konstruktivne prijedloge, kako bi se poboljšalo stanje pomorstva i doprinijela zaostalost prema evropskim kretnjima. v. »*La partecipazione dell'Austria al commercio mondiale. Relazione del comitato della camera di commercio e d'industria di Ragusa e Cattaro sul programma del comitato di Trieste ne' riguardi del progetto del Cav. Revoltella*, Zara 1864.

takvim prilikama je bilo »Pelješko pomorsko društvo« osnovano 1865. u Orebiću. U dalmatinskom obalnom pojasu Pelješac i Dubrovnik, zatim Boka Kotorska sa dva centra Dobrotom i Prčanjom ostala su glavna središta pomorske aktivnosti, orijentirajući se ponajviše na dugu plovidbu.

Otvaranjem Sueskog kanala 1869. god. Jadransko more i naša obala dobijaju novo značenje, tim više što postaju najbliža veza centralne Evrope sa Indijskim oceanom i Azijom. Upravo te godine poslije priličnog stagniranja i ne znatnijeg izgleda za uzdizanje dubrovačkog pomorstva, u Dubrovniku se osniva »Dubrovačko pomorsko društvo«, što je bez sumnje značilo jedan od najznačajnijih datuma i uopće pojava u razvoju dubrovačkog pomorstva 19. stoljeća. Osnovano zahvaljujući inicijativi i radu narodnjaka²⁰ bilo je organizirano kao dioničko društvo, što je kao nova kapitalistička forma poslovanja u našim uvjetima predstavljalo veoma progresivnu pojavu. Društvo je podiglo dubrovačko pomorstvo u razdoblju jedrenjačke pomorske aktivnosti u 19. stoljeću na najviši stepen. Kad je bilo na vrhuncu ekonomske moći, u svom sastavu je imalo 13 jedrenjaka duge plovidbe sa 9466 tona.

Zahvaljujući društvu ponovno se podižu gruški škverci. »Dubrovačko pomorsko društvo« je izgradilo vlastito brodogradilište na kojemu je u kratkom razdoblju između 1871. i 1875. napravljeno šest brodova znatne tonaže. Porinuće »Dvanaestog dubrovačkog« od 1264 tone, jednog od najvećih drvenih brodova kod nas sagrađenih, godine 1875. uz prisustvo monarha Franja Josipa I i prigodne manifestacije, značilo je trijumf dubrovačkog pomorstva, odnosno brodogradnje makar i momentalno obilježja.²¹ »Dubrovačko pomorsko društvo« je za Dubrovnik i okolicu značilo mnogo, pogotovo što industrije u onom početnom smislu gotovo i nema.²² Društvo je pobudilo odmah u početku široku pažnju političkih i ekonomskih krugova, koji su u njemu vidjeli ekonomski prosperitet Dubrovnika.²³ Zato je bilo posve prirodno kada je 18. V 1871. Trgovačko-obrtna komora iz Dubrovnika puna oduševljenja poslala redakciji »Osservatore Triestina« veoma povoljan izvještaj o društvu s molbom da ga publiciraju.²⁴

Sistem udruživanja je bio veoma povoljan oblik za povećanje poslovanja, tako da su Dubrovčani godine 1871. osnovali posebno društvo koje je trebalo da proširi krug dioničara »Dubrovačkog pomorskog društva«, ali je već 1873. akcija prekinuta, jer se dionice gotovo uopće nisu više prodavale.

»Dubrovačko pomorsko društvo« je uspjelo u svom kratkom uspješnom poslovanju okupiti znatan dio kapitala. Više uslijed objektivnih okolnosti, razvoja parobrodarstva i njegove ekonomičnosti i rentabilnije primjene u pomorskoj trgovini taj je polet kratko trajao. Već 1872. Trg.-obrtne komora u jednom izvještaju o stanju trgovine i industrije u okružju Korčule, Dubrovnika i Kotora, upućenom Ministarstvu trgovine u Beč između ostalih teškoća ekonomske naravi ističe »opadanje napredovanja pomorstva na jedra.«²⁵

Prema bilansu društva čisti prihod za godinu 1873. iznosio je 100.052,13 fiorina, što je podijeljeno sa 5000 dionica, koliko ih je tada bilo činilo dividend od 20 fior.²⁶ Međutim, prema izvještaju komore Ministarstvu trgovine nešto kasnije 26. V 1879. u kojemu se objašnjava teška ekonomska situacija društva, već 1875. društvo je imalo samo 40.000 fior. dobitka, 1876. dividend je bio minimalan, 1877. nije se moglo ništa isplatiti dioničarima, jer je bilans bio pasivan, dok je 1878. ukupna bilanca bila za 18.265,62 fiorina u pasivi.²⁷

Uzroci su bili dublje prirode i individualni pokušaji nisu mogli pomoći. U takvim specifičnim prilikama prijelaza jedrenjaka na parobrode, u razdoblju industrijalizacije pomorske privrede, nedostajala je državna potpora. Znatno dio rente morao je ići na poreze, zatim tu su bili popravci brodova, podjela dioničarima, a nešto je trebalo ulagati u izgradnju novih brodova.

U takvim prilikama, kada parobrodi postepeno odnose pobjedu nad jedrenjacima, »Dubrovačko pomorsko društvo« je 1880. g. zaključilo na svojoj skupštini da se smanji društvena glavnica i da se prodaju društveni brodovi. Iako društvo pravno postoji sve do 1888. ono ustvari prestaje poslovati 1880. godine.

Dekadencija jedrenjaka je vidljiva, što se naročito ističe u jednoj štampanoj brošuri o stanju trgovine i industrije u dubrovačkom kraju početkom 80-ih godina. Na gruškom škveru 1881. gradi se samo jedan brod, a idućih nekoliko nijedan.²⁸

Okupacijom Bosne i Hercegovine 1878. od strane Austrije, Dalmacija i Dubrovnik dobijaju bazu i zalede, koji su joj prije nedostajali. Zahvaljujući ovome porasla je važnost Dalmacije za monarhiju, a time i značenje pomorstva. Međutim, u našim uvjetima industrijske revolucije u pomorstvu, osjećalo se znatno pomanjkanje domaćeg kapitala, tako da parobrodarstvo na istočnoj obali Jadrana dolazi većim dijelom u ruke stranih kapitalista. Baš u tim ekonomskim previranjima Dubrovčani su se među našim brodovlasnicima pokazali gotovo najvitalnijim. Iako je dubrovačko pomorstvo imalo tada veoma slične karakteristike kao i pelješko, koje je bilo znatno jače, ipak se u ovim promjenama pokazalo daleko snalažljivije. Dubrovčani su na vrijeme, u našim uvjetima osjetili nagle promjene u pomorstvu, dok su pelješki poduzetnici nastojali tvrdoglavo ići utrtim brazdamama.²⁹

U Dubrovniku je već 1880. osnovano parobrodarsko društvo »Dubrovačka parobrodarska plovidba«. Početkom iste godine nabavljen je i prvi putničko-teretni parobrod namijenjen velikoj plovidbi. Sagrađen je bio u engleskom brodogradilištu Dunbarton, imao je 219 Brt i dobio ime »Dubrovnik«.³⁰ Prvi dubrovački parobrod je saobraćao na relaciji Dubrovnik—Trst i bijaše namijenjen uglavnom prevozu robe, što je bilo ekonomski povoljnije od dotadašnjeg prevoza s parobrodima »Lloyda«, koji su pristajali u Gružu. Svrha društva je bila da se oslobodi monopolističkog utjecaja »Lloyda«.³¹

Da bi se domaće pomorstvo moglo snažnije razvijati bila je još više neophodna potrebna veza sa zaleđem, što je bila stalna težnja dalmatinskih privrednika. Bitna problematika tog pitanja potaknuta još 1864. god. u izvještaju predsjednika

²⁰ usp. M. Foretić, n. dj.

²¹ vidi V. Ivančević, Dubrovački jedrenjaci u XIX stoljeću, Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952, str. 223—236; isti, Trinaest jedrenjaka dubrovačkog pomorskog društva, Pomorstvo 1949, br. 2, str. 78—80; općenito v. J. Luetić, Manifestacija naše pomorske tradicije, »Muzeji«, br. 8, Zagreb 1953; T. Tonković, Dubrovačko pomorstvo XIX st. (jedra), Naše more br. 2, 1954.

²² Tako su u Dubrovniku god. 1865. postojale male tvornice ulja i tjestenine Antuna Matkovića, i sapuna sa masti-onicom vlasništvo braće Boškovića, »L'Epidauritano giornale cattolico e greco per l'anno 1865, Ragusa 1865, str. 5.

²³ To se najbolje vidi iz pisama predsjednika novoizabrane dubrovačke narodnjačke općine Rafa Pucića Baldu Bogišiću, u kojima se govori o konstituiranju, početnom radu i akcijama društva, zatim o gradnji brodova i škvera u Gružu i uopće o pomorstvu, Arhiv Bogišićeve biblioteke u Cavtatu, Korespondencija XVI, br. 2, 3, 4, 5.

²⁴ Historijski arhiv u Dubrovniku (odsad HAD), Arhiv Trg.-obrtne komore za god. 1870. br. 175. U izvještaju se govori o društvu, o novom razvoju pomorske trgovine u Dubrovniku, o novom škveru u Gružu i prvim brodovima, koji se na njemu imaju graditi.

²⁵ HAD, isto, g. 1872, br. 484.

²⁶ HAD, isto, g. 1874, br. 89.

²⁷ HAD, isto, g. 1879, br. 227.

²⁸ Memoriale della camera di commercio e d'industria di Ragusa e Cattaro sullo stato economico del proprio circondario sulla navigazione sul commercio, sull'industria e sui provvedimenti opportuni, a'migliorarne le condizioni, Ragusa 1884.

²⁹ usp. M. Foretić, Pogled o »Pelješkom društvu«, Pomorski zbornik 4, Zadar 1966.

³⁰ J. Luetić, O sedamdeset godišnjici prvog dubrovačkog parobroda, Pomorstvo 1950, br. 5, str. 236—237; isti, Tri značajne godišnjice dubrovačke pomorske privrede, Naše more br. 1, 1955, str. 13—15.

³¹ 1881. na toj liniji je saobraćao u aprilu 3 puta, a u maju i junu 2 puta. Prema »Prospetto degli arrivi e partenze dei vapori del Lloyd Austro-Ungarico, del piroscafo »Dubrovnik« e quelle della linea Spalato—Metkovich, e degli arrivi e partenze delle i. r. Poste e Maleposte, Ragusa 1881, str. 8.

Trg-obrtne komore u Splitu Koste Vojnovića, naime isticanje potrebe posebnog željezničkog spoja sa Hrvatskom i Bosnom nije se uspjelo ostvariti sve do propasti habsburške monarhije 1918.³² U Dubrovniku su također pravilni projekti za izgradnju željezničke pruge Dubrovnik—Sarajevo što bi bez sumnje po svojim prvobitnim intencijama bilo podiglo dubrovačku pomorsku privredu. Formiranje posebnog odbora, inicijativa i akcija dubrovačke općine, dolazak poznatog stručnjaka iz Beča Altmanna godine 1880. nije znatno ubrzalo zamišljene planove austro-ugarskih vladajućih krugova, koji su uskotračan spoj sa Gružom otvoren 1901. namijenjen prvenstveno vojničko-strateškoj svrsi. Uz pompoznu svečanost upriličenu tom zgodom, dolazak i prigodni govor guvernera Bosne i Hercegovine i ministra financija Austro-Ugarske Kallaya djelovali su prilično deplasirano.³³ Iako je željeznička pruga doprinijela ponešto povećanju prometa gruške luke, ipak je njena očita strateška svrha, smanjila važnost ove značajne saobraćajnice za dubrovačko pomorstvo. No, zahvaljujući poduzetnom duhu, tradicionalnoj nadarenosti i upornosti svojih pomorskih poduzetnika i pomoraca, dubrovačko pomorstvo i dalje pokazuje stalan uspon.

Najvažnije parobrodarsko društvo je bilo »Dubrovačka parobrodarska plovidba«, koja se postepeno razvijala, tako da je 1909. imala ukupno u svom sastavu šest parobroda sa 2336 Brt. Društvo je raspolagalo dobrim plovnim parkom. Iako je vlada isključivo pomagala »Lloyd« mora se ipak priznati, da je davala i »Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi« subvencije, zbog toga da bi uzdržavala linije, koje su inače bile pasivne. No, društvo je uprkos tome imalo samostalan put razvitka i postalo dovoljno jako da se 1907. moglo čak oduprijeti pokušajima vlasti da uđe u »Dalmatiju« novo parobrodarsko poduzeće, koje je ujedinilo niz manjih iz čitave Dalmacije. Takav stav dubrovačkih pomorskih poduzetnika primljen je doista nepovoljno u ekonomskim krugovima Dalmacije, koji su u tome gledali separatizam Dubrovčana.³⁴ Do godine 1909. društvo je djelovalo kao udruženje karatista, a nakon toga postaje dioničko društvo. U tome je bio vrlo zaslužan Federiko Glavić, čijim nastojanjem društvena uprava otkupljuje dionice tršćanskih suvlasnika i sa glavnicom od 1.200.000 kruna dobija novi smjer i veću samostalnost.

To je upravo omogućilo, da poslije prvog svjetskog rata kada se raspravljalo o raspodjeli brodovlja centralnih sila među saveznicima, Dubrovniku ostane čitava flota. Pred prvi svjetski rat to je društvo imalo ukupno 6 brodova sa 3250 Brt, odnosno 1889 Nrt, dok je korisna nosivost tereta iznosila 1121 tonu.³⁵

»Dubrovačka parobrodarska plovidba« održavala je teretno-putničke pruge s poštanskom namjenom. U godinama prije izbijanja rata postojale su sljedeće linije: Trst — Kotor (dva puta sedmično), Trst — Spič (jedan put sedmično) i Gruž — Bari (jedan put sedmično).

Osim toga društva u Dubrovniku je postojala i mala obalna plovidba. Pod imenom »Obalna paraplovidba« osnovana je 1908. i djelovala je u početku u sastavu »Prvog dalmatinskog trgovačkog društva s. o. j.«. Društvo je održavalo poštansko-putničke linije i prevozilo trgovačku robu u dubrovačku okolicu. Održavala je ove linije: Ston — Gruž (4 puta sedmično), Ston — Mljet (4 puta sedm.), Dubrovnik — Ston (3 puta sedm.), Cavtat — Dubrovnik (2 puta sedm.) i 1—2 izleta dnevno očito turističke prirode.³⁶ Posjedovalo je četiri broda s ukupno 444 Brt i 182 Nrt.

Krajem 19. stoljeća u Dubrovniku se počinje pojavljivati turizam, kao nova privredna grana. Izgrađen je veliki moderni hotel na Pilama »Imperial«, koji je otvoren bio početkom 1897. Da bi između ostalog i promet putnika na parobrodarskim prugama porastao, Lloyd je putnička putovanja povezivao sa boravkom u tom hotelu.³⁷ Međutim, austrijski Lloyd, koji je održavao obalne i vanjadranske linije do Grčke, Carigrada, Aleksandrije i Italije, ipak je mimoilazio Gruž ili ga je pak nezgodno uvrštavao u raspored pristajanja.

Upravo zbog razvoja turizma i prometa stranih putnika Trg. obrtna komora u Dubrovniku sastavlja 26. X 1908. dopis Ministarstvu trgovine s molbom da se to ispravi. O tom se pitanju raspravljalo i na sjednici 3. IV 1911. te poslalo dopis Ministarstvu u kojem se zahtijeva pristajanje pruge Trst — Carigrad i upostavljanje linije Brindisi — Gruž.³⁸

U Dubrovniku su djelovala i dva parobrodarska društva u početku manjih kapitala, povezani karatnim sistemom. Bili su to »Naprijed« i »Unione«. Posjedovali su brodove duge plovidbe. Prvo je bilo osnovano 1894. godine nabavkom parobroda »Naprijed« po čemu je društvo dobilo ime.³⁹ Godine 1909. imalo je u svom sastavu 7 brodova, a 1912. i 1913. dobavilo je dva velika moderna parobroda »Lapad« i »Dubrovnik«.⁴⁰

Društvo »Unione« osnovano 90-ih godina također je uspješno razvijalo svoje poslovanje, tako da je oko 1910. imalo 7 parobroda.⁴¹

Postojale su i manje parobrodarske zadruge »Balkan« i »Zora«, prva osnovana 1897. nabavkom istoimenog broda,

³² I. Karaman, Privredni razvitak Dalmacije pod austrijskom upravom, Mogućnosti 1965, br. 6, str. 864.

³³ L. Vidak, n. dj., Naše more br. 3, 1957, str. 211, J. Luetić, Tri značajne godišnjice naše pomorske privrede. Naše more br. 1, 1955, str. 14—15; o zapostavljenosti gruške luke i smišljene austrijske politike v. L. Vidak, O razvitku naših pomorskih luka, Naše more 1957, br. 6, str. 345—348.

³⁴ »Dalmatia i Ragusea«, Tršćanski Lloyd, 1908, br. 274, str. 4340; »L'avvenire commerciale in Dalmazia«, Zara 1913, str. 22; o fuziji parobrodarskih društava u Dalmaciji i o stavu Dubrovčana vidi opširno i studiozno O. Fijo, n. dj. str. 71—85.

³⁵ O parobrodarstvu Dubrovnika ne postoji još jedna cjelovita studija, koja bi dala pravu sliku dubr. pomorstva i ujedno dokinula razne protivječnosti u navedenoj literaturi, koje se ipak uspoređujući sa izvorima i »Annuario marittimo«, dubrovačkim novinstvom mogu svesti na najmanju mjeru. O parobrodarstvu usp. Dubrovačka Parobrodarska Plovidba DPP«, Dubrovnik 1935, Dubrovačka plovidba. Postanak i razvitak, Dubrovnik 1940; F. Dabrović, Tragom jubileja dubrovačkog pomorstva, Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952; R. Roter, Ivo Račić — pomorac i dobrotvor, Dubr. pomorstvo, Dubrovnik 1952; S. Knežević, Povijest dubrovačkog brodarstva, Pomorstvo 1950, br. 11, str. 429—430; Ž. Vekarić, Dubrovačko pomorstvo kroz vijekove. Pregled razvitka dubrovačkog brodarstva od najstarijih vremena do danas, Jadranska straža, 1941, br. 4, 123—125. Već citirana studija O. Fija obrađuje i dubrovačko parobrodarstvo, ali — ne i potpuno. Budući da ova radnja ima sintetički karakter prigodnog tipa ne može ulaziti u složenu problematiku dubrovačkog pomorstva ovog razdoblja, već daje samo kratki pregled njegovog razvoja.

³⁶ »Novo parobrodarsko društvo u Gružu«, Tršćanski Lloyd 1908, br. 258, str. 4340; o prugama usp. »Dubrovnik i okolica«, s. a., sv. kako između 1910 i 1914; iscrpno o tome v. B. Moravec, Parobrodarski saobraćaj pokretač turističkog prometa na dubrovačkom području, Naše more, Dubrovnik 1955, br. 4, str. 226—229.

³⁷ M. Vidoević, Početak dubrovačkog turizma, Naše more, 1955, br. 3, str. 120—124; B. Moravec, n. dj. br. 3, str. 114—118.

³⁸ Zapisnici i izvještaji Trgovačko-obrtničke komore za Dubrovnik i Kotor, Dubrovnik 1911, XVI O svačanju u Gruž parobroda austrijskog Lloyda pri povratku s Levanta, str. 12—15; nezadovoljstvo s linijama se očitovalo već 90-ih godina 19. stoljeća, što ističe lokalna štampa, usp. M. Vidoević, n. dj., str. 123—124.

³⁹ Zavod za proučavanje pomorstva Južne Dalmacije, Arhiv parobrodarskog društva »Naprijed«, E—LVI—1.

⁴⁰ Opširnije o poslovanju društva, HAD, Zaključni računi parobrodarskog društva »Naprijed«; Arhiv društva u Zavodu za proučavanje pomorstva J. Dalmacije. Interesantno je da službeni godišnjak austrijske mornarice »Annuario marittimo« ne spominje ime društva već samo karatiste, koji su imali udjela u parobrodima društva, od kojih je najbrojnije bio zastupljen Mato Marinović, inače dugogodišnji predsjednik društva, usp. Zapisnici skupština, E—LVI/2.

⁴¹ Prema Stulliu bilo je osnovano 1890., n. dj., str. 90. Tu godinu nisam mogao provjeriti, a u dubrovačkom novinstvu društvo se spominje 1898., što nam očito govori da je postojalo i ranije, Crvena Hrvatska 1898, br. 49, 3. XII. »Annuario marittimo« također ga ne spominje, već uz brodove navodi predstavnike karatista Iva Račića, kojeg 1910. zamjenjuje Ivo Jelić, a 1912. se pojavljuje s njim i Krunajević.

a druga 1901. također dobivši ime po prvom parobrodu. U prvome je glavni kapital imao Mato Katičić, a u drugome Elia Račić.⁴²

U okviru ovog prikaza treba spomenuti nekoliko Dubrovčana, koji su se istakli u domovini i inozemstvu. Najpoznatiji u domaćem parobrodarstvu je bio Ivo Račić, pomoćnik i brodovlasnik. On je prvi u Dubrovniku pokrenuo akciju osnutka jednog domaćeg parobrodarskog društva duge plovidbe. To je bila već spomenuta zajednica karatista »Unione«. Godine 1901. sa poslovnim partnerima osnovao je sa sjedištem u Cavtatu parobrodarsko društvo *Ivo Račić i drugovi*. Nešto kasnije unutar društva »Unione« nastaje rascjep, te Račić samostalno osniva društvo karatista »Slobodna plovidba Ivo Račić«, čije je stvarno sjedište bilo u Trstu, gdje su i inače mnogi Dubrovčani djelovali i bili zaslužni za razvoj tršćanskog pomorstva. Račićovo društvo je godine 1912. imalo 9 parobroda sa 32.476 Brt ili 20.472 Nrt.⁴³

U inozemstvu su se najviše istakli braća Nikola i Miho Mihanović rodom iz Dola. Posjedovali su svoju flotu i razvijali snažnu djelatnost na velikim južnoameričkim rijekama. Parobrodarsko društvo Nikole sa sjedištem u Argentini (Buenos Aires) bilo je toliko aktivno, da je 1909. imalo 289 brodova sa ukupnom tonažom od 84.873 Brt. Njegov brat Miho imao je u Braziliji parobrodarsko poduzeće, koje je u času likvidacije 1920. imalo 29 plovnih jedinica sa 23.350 Brt.⁴⁴

Dubrovačko parobrodarstvo od svog početka je pokazivalo stalan rast, uprkos politici Austrije, koja je subvencioniranjem svojih društava, razorno djelovala na dalmatinsko parobrodarstvo, tako »da je bilo mučno izdržati i pri najboljim poslovima ovu konkurenciju — kojom se teži da se utamani ovaj jedini obrt što se počeo razvijati u našoj pokrajini . . .«.⁴⁵

Doduše zakonom od 27. XII 1893. vlada je počela davati izvjesne pripomoći ali to je bilo nestalno, tako da se to pitanje, pokreće opet 1902., kada su dubrovačka parobrodarska društva preko dalmatinskih zastupnika u Carevinskom vijeću predala predstavku Ministru trgovine.⁴⁶

U takvim prilikama u kojima djeluje dalmatinsko parobrodarstvo, koje je prema pisanju pojedinih suvremenika još mnogo zaostajalo za općim kretanjima, a parobrodarska društva bila slabo organizirana,⁴⁷ Dubrovčani uspijevaju dosta dobro organizirati svoje parobrodarstvo. Ulaganjem znatnog kapitala ono se stalno povećavalo. Dubrovnik je prvi u Dalmaciji imao društva duge plovidbe. Posjedovao je dobru flotu znatne tonaže i uspio prilično osamostaliti svoje pomorstvo.

Na početku prvog svjetskog rata dubrovačka trgovačka mornarica je brojila 19 brodova sa ukupno 46.570 Brt, od čega je 13 teretnih parobroda duge plovidbe pripadalo dru-

štvima »Naprijed« i »Unione«, a 6 putničko-teretnih za obalnu plovidbu je bilo vlasništvo »Dubrovačke parobrodarske plovidbe«.

Ovdje nisu uračunati brodovi male obalne plovidbe i pojedini privatni veći brodovi.

Za vrijeme rata stradala su tri teretna parobroda duge plovidbe i dva putničko-teretna broda obalne plovidbe.

Godine 1917. poduzeta je bila akcija za fuzioniranje društava »Naprijed« i »Unione«, »da bi se išlo uporedo sa napretkom vremena i da bi se pribavilo karatistima naših brodova sve koristi, koje su prirodna posljedica udruživanja više pojedinih grupa kapitala, kako bi pak uzdržali našu pomorsku industriju ne samo u sadašnjoj visini, nego joj osigurali opstanak i razvoj također u budućnosti.«⁴⁸ Na prvoj sjednici 7. X nije se donijela definitivna odluka zbog nedostatka broja prisutnih, ali su se svi bili složili, da bi takvo društvo bilo od najvećeg interesa za pojedince karatiste, kao i za zajednicu. Nešto ranije pomorsko društvo »Oceania« sa sjedištem u Beču bilo je pozvalo društvo »Unione« da se ujedini s njim, nudeći karatistima dio svojih akcija. Kako se na spomenutoj sjednici komentiralo time bi dubrovačka slobodna plovidba postepeno opadala, dok će fuzijom ojačati.⁴⁹

Te godine društva su se doista fuzionirala, a nakon toga »Dubrovačka parobrodarska plovidba« preuzela je sav plovnih park ova dva fuzionirana društva i time je postala jedini odlučujući faktor dubrovačkog pomorstva. S novim ojačanim sredstvima i vitalnijim podstrekom dubrovačko pomorstvo ulazi u novu fazu svog razvoja između dva rata.

⁴² C. Hrvatska, 1897, br. 43, 28. VIII; Dubrovnik 1902, br. 7, 16. II; Zavod za proučavanje pomorstva E/2; »Annuario marittimo« spominje samo karatiste.

⁴³ V. Foretić, Udio naših ljudi u stranim mornaricama, Pomorski zbornik I, Zagreb 1962, str. 330; R. Roter, n. dj. (35).

⁴⁴ V. Foretić, n. dj., str. 323—324.

⁴⁵ Sadašnje ekonomsko stanje Dubrovnika, II, Dubrovnik 1892, br. 18, 30. X.

⁴⁶ Parobrodarstvo, Dubrovnik 1902, br. 7, 16. II.

⁴⁷ I. V. Lupis, Prigodom govora o sjedinjenju domaćih parobrodarskih društava, Tršćanski Lloyd, 1903, br. 10, str. 115—116; M. Dudan, Naša dalm. parobrodarska društva i »Austrijski Lloyd«, Tršćanski Lloyd, 1905, br. 131, str. 2043.

⁴⁸ Prigodni štampani letak na talijanskom jeziku, HAD, poz. Zaključni računi parobrodarskog društva »Naprijed«.

⁴⁹ N. Buconjić, Pretvaranje dubrovačkih parobrodarskih društava slobodne plovidbe u akciono društvo, Jedro, 1917, br. 10, str. 152.