

Izvorni znanstveni rad
UDK 656.61(497.5 Dubrovnik) »1919/1920«
Primljeno: 9. 11. 2009.

REVITALIZACIJA DUBROVAČKE PAROBRODARSKE PLOVIDBE 1919. i 1920. GODINE (RAZDOBLJE REKVIZICIJE)

IVO RADOJE

SAŽETAK: Rad se bavi prikazom zbivanja u ranom poslijeratnom periodu vezanih za flotu brodova *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*, tadašnjeg najznačajnijeg dubrovačkog broderskog društva. Temeljem izvora *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* pohranjenih u Državnom arhivu u Rijeci i prethodnih nalaza, rekonstruirana je kronologija statusa brodova, odnosno prijelaznog razdoblja, nakon čega su brodovi ponovo vraćeni matičnom društvu. Problematika se razmatra u kontekstu onodobnih okolnosti, koje su važile i za ostale pomorske čimbenike na hrvatskoj obali. Najznačajniji prostor posvećen je financijskoj rekonstrukciji najma rekvizicije kao najznačajnijem razlogu nastavka egzistiranja ovog Društva.

Uvod

Koncem Prvog svjetskog rata došlo je do konsolidacije pomorsko-brodarskih poduzetničkih čimbenika u Dubrovniku. Prošlo je više od jednog stoljeća otkako se ugasila stara Dubrovačka Republika. U tom razdoblju dubrovački pomorsko-brodarski kadrovi postupno su, u otežanim političko-gospodarskim okolnostima, pronalazili načine i sredstva za oživljavanje i razvoj svoje djelatnosti. Da bi se djelatnost razvila u brodarstvu je bilo potrebno ostvariti kvalitetu i kvantitetu. Kriterij kvalitete u brodarstvu bio je ispunjen nabavljanjem parobroda, tog novog najelegantnijeg čimbenika u regionalnom i svjetskom pomorstvu. Osim nove vrijednosti - parobroda, koji su zamijenili jedrenjake, bilo je potrebno postići i kvantitetu. Ona se ostvarila povećavanjem plovni

Ivo Radoje, povjesničar. Adresa: Zlatni potok 16, 20000 Dubrovnik. E-mail: ivo.radoje@du.htnet.hr

parkova parobrodima duge i obalne plovidbe. Pritom su se kao najznačajniji brodarski faktori u Dubrovniku potvrdila tri parobrodarska društva: *Dubrovačka parobrodarska plovidba*, *Napried* i *Unione*.

Najteže razdoblje za ova tri parobrodarska društva nastupilo je početkom Prvog svjetskog rata, kada je uslijedila stagnacija plovidbeno-poslovnih djelatnosti uslijed pogibeljnih okolnosti. Tada je trajno izgubljeno nekoliko brodova. Izrazito dug vremenski period s neplodnim poslovanjem i neizvjesnom budućnošću nametnuo je dubrovačkim pomorskim poduzetnicima traženje rješenja kojima bi se spasila ogromna materijalna vrijednost i planirali mogući projekti plovidbenih djelatnosti. Problem je bio tim kompleksniji što je pomorstvo, odnosno brodarska djelatnost, bila važan privredni faktor u egzistiranju Dubrovnik. U svemu tome sretna okolnost ležala je u činjenici što je nekoliko ljudi u proteklom razdoblju racionalno ulagalo svoja materijalna sredstva u dva, pa čak i u sva tri glavna dubrovačka parobrodarska društva, poput primjerice Federika Glavića, čime je ostvaren i presudan utjecaj u upravljačkim strukturama. To je bilo glavnim uzrokom i preduvjetom da se već tijekom 1917. pojavila ideja o ujedinjenju resursa duge slobodne plovidbe, što je društvo *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* prihvatilo već u siječnju 1918. godine, kada se izrazila spremnost o ujedinjenju svih triju društava u jedno poduzeće. Prethodno je proces prošao razvojne faze s donošenjem odluka upravnih organa, materijalnih procjena te uključivanja novčanih zavoda u čitav projekt. Konačna odluka da *de facto* *Dubrovačka parobrodarska plovidba* preuzima plovne parkove društava *Napried* i *Unione* donesena je nakon postignutog kompromisa i nakon izvršene ekonomske preobrazbe, jer je vlasništvo brodova duge slobodne plovidbe bilo utemeljeno na načelu karatnog sustava, s tim da je želja većine reformatora dubrovačkog brodarstva vjerojatno bila da novo konsolidirano parobrodarsko društvo u svom nazivu nosi ime drevnog, u svijetu proslavljenog pomorskoga grada.¹ Fuzija je bila logična posljedica konsolidacije brodarsko-poduzetničkog kadra. Ipak, s tim činom nije ostvarena čarobna formula kojom su se riješili svi problemi.

Raspad Austro-Ugarske Monarhije Dubrovnik i njegovo stanovništvo dočekali su sa stanovitim olakšanjem, kako zbog kraja rata, tako i zbog nadanja u

¹ O parobrodarskim društvima *Napried* i *Unione* za vrijeme Prvog svjetskog rata, kao i o integraciji triju parobrodarskih društava, vidi: Ivo Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*. Zagreb: JAZU, 1984: 171, 183-184, 201-205, 216-217. O dubrovačkom parobrodarstvu za vrijeme Prvog svjetskog rata, vidi: Ivo Šišević, »Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon.« *Pomorski zbornik*, Rijeka, 18 (1980): 406-408.

bolju budućnost u novostvorenoj državnoj zajednici Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, osnovanoj 1. prosinca 1918. godine. Ipak, prilike ni izdaleka nisu bile povoljne kao što se to činilo nakon prvobitnog opuštanja. Gospodarsko stanje i socijalni status stanovništva djelovali su poprilično neizvjesno. Osim toga, u široj dubrovačkoj regiji nisu još bila riješena ni politička i geostrateška pitanja, tako da su otoci Korčula i Mljet bili okupirani od strane talijanskih vojnih snaga. Sve navedeno prilično je utjecalo na smanjenu slobodu ekonomskog razvoja na dubrovačkom području, u južnoj Dalmaciji, kao i na cijeloj našoj obali. Ipak, preostala je mogućnost kakvog-takvog oslanjanja na svoje gospodarske potencijale, od kojih je pomorstvo, uz trgovinu, ugostiteljstvo i zemljoradnju, bilo najvažnija djelatnost. Dubrovnik je ipak, kao jedan od rijetkih gradova na našoj obali, bio privilegiran zbog željezničke povezanosti s unutrašnjošću, kao i zbog činjenice da posjeduje dvije luke, od kojih je gruška luka preuzela vodeću poziciju u prometu roba i pristajanju brodova, kako po veličini i kapacitetima, tako i po broju brodova, i to osobito nakon uvođenja željeznice 1901. godine.²

Pored navedenog, u proteklom periodu, od početka 20. stoljeća, Dubrovnik je, osim proživljavanja krupnih političkih promjena, doživio i prostornu, odnosno urbanu preobrazbu. Gruž, kao nekad zasebno naselje, kao i Lapad, postaju integralni dijelovi grada Dubrovnika, koji je za ono doba prožet relativno solidnim putovima, odnosno prometnicama za kopneni transport putnika i manjih količina roba. Sve navedeno utjecalo je i na demografske promjene, na postupno povećanje broja stanovnika.

Razdoblje rekvizicije

Brodarstvo je, kao jedna od temeljnih pomorskih djelatnosti, preostalo kao jedno od najvažnijih gospodarskih resursa u gradu Dubrovniku. Nova,

² Koncem stoljeća, tijekom 1899. u dubrovačku staru gradsku luku još je uvijek uplovljavao nešto veći broj jedrenjaka nego u luku Gruž. Što se tiče parobroda, Gruž je već tad bio u izrazitoj prednosti, što je bilo osobito uvjetovano veličinom parobroda i prostornom površinom luke. Uvođenjem željeznice, promet u gruškoj luci rapidno raste, tako da ona postaje dominantna u svim segmentima u odnosu na staru gradsku luku. O tome vidi: I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*: 206, 210-211; Antun Ničetić, *Povijest dubrovačke luke*. Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku (u suradnji Pomorski fakultet Dubrovnik), 1996: 196-197. O luci Gruž, za razdoblje početka 20. stoljeća vidi i: Mato Kapović, *Radnički pokret u Dubrovniku 1874.-1941*. Dubrovnik: Historijski arhiv Dubrovnik, 1985: 36-37; Antun Kobašić, »Neki socio-ekonomski aspekti 100-godišnjeg razvoja Dubrovnika (1890-1990).« *Anali Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku* 32 (1994): 161-162; Antun Kobašić, »Pomorske djelatnosti u dubrovačkom gospodarstvu 20. stoljeća do 1990. godine.« *Naše more* 5-6 (1993): 279-280.

poslijeratna *Dubrovačka parobrodarska plovidba* predstavljala je bazu, odnosno temelj koncentracije velikog dijela preživjelog dubrovačkog kapitala koji se, zbog prirode modernog akcionarskog, odnosno dioničkog sustava vlasništva, sastojao uglavnom od više manjih dijelova. Zbog činjenice da je brodovlje različitog karaktera i veličine bilo koncentrirano pod istom upravljačkom i vlasničkom strukturom, nadanja su bila značajna. Iz toga je, zbog trgovačke i prometne povezanosti, preostala mogućnost razvoja djelatnosti brodovljem male obalne plovidbe u jadranskom akvatoriju, kao i po Mediteranu i oceanima brodovljem duge prekooceanske plovidbe. Ipak, u početnom razdoblju nakon završetka rata, zbog činjenice da je gotovo svo brodovlje, uključujući ono duge i obalne plovidbe, bilo rekvirirano od strane pobjedničkih savezničkih vojnih snaga, poput cijele nekadašnje austrougarske trgovačke i vojno-pomorske flote, stanje nije bilo idilično. Prema raspoloživim podacima, neki brodovi, poput parobroda *Srđ*, *Maria Immaculata*, *Bosanka* i *Dubac*, bili su zaplijenjeni već u prosincu 1918. godine, a neki od početka 1919. godine, kada je, primjerice 12. siječnja, rekviriran parobrod *Presjednik Becher*, ili nešto kasnije parobrod *Zaton*, u travnju iste godine.³

³ Parobrod *Srđ* rekviriran je 23. prosinca 1918. godine (*Dubrovačka parobrodarska plovidba akcionarno društvo, Maestro Srgj, Lovrjenac 1918.-1923.* (dalje: DPPAD, *Maestro Srgj, Lovrjenac 1918.-1923.*): 8 (Arhivski fond *Generalna direkcija trgovačke mornarice-Rijeka (1945.-1951.) sa likvidacijom bivših jugoslavenskih poduzeća (1889.-1951.)*, *Dubrovačka plovidba A.D. Dubrovnik* /dalje: GDTMR/, Državni arhiv u Rijeci /dalje: DAR/). Navodi se podatak o uplati dubrovačkom brodaru jednog od obroka za najam rekvizicije: "Sottosegretariato mar. mercantile Rome, za likvidiranu nastambu najnova rekvizicije od početka iste 23/12/18 do 31/12/19 = mj. 12, dana 19, ura 16...=575474,80 kruna." Parobrod *Maria Immaculata* bio je rekviriran također od Talijana 21. prosinca 1918. (*Dubrovačka parobrodarska plovidba akcionarno društvo, Maestro Maria Immaculata, 1918.-1923.* (dalje: DPPAD, *Maestro Maria Immaculata 1918.-1923.*): 9 (GDTMR, DAR). Navodi se podatak o uplati dubrovačkom brodaru jednog od obroka za najam rekvizicije: "Sottosegretariato mar. mercantile Roma, za likvidiranu nastambu za najmove rekvizicije od početka iste 21/12/18 do 31/12/19..." Isto tako u izvoru *Dubrovačka parobrodarska plovidba akcionarno društvo, Maestro Bosanka, 1918.-1923.* (dalje: DPPAD, *Maestro Bosanka 1918.-1923.*): 3 (GDTMR, DAR) navodi se: "Ministarstvo saobraćaja Rim za razliku najma rekvizicije od decembra 18-30 juna 19..." Slično se spominje u: *Dubrovačka parobrodarska plovidba akcionarno društvo, Maestro Dubac, Petka, 1918.-1923.* (dalje: DPPAD, *Maestro Dubac, Petka 1918.-1923.*): 9 (GDTMR, DAR), da je parobrod *Dubac* rekviriran 23. prosinca 1918. O početku tj. datumu rekvizicije parobroda *Predsjednik Becher* i *Zaton*, vidi u: *Dubrovačka parobrodarska plovidba akcionarno društvo, Maestro Predsjednik Becher, 1918.-1923.* (dalje: DPPAD, *Maestro Predsjednik Becher 1918.-1923.*): 1, 11 (GDTMR, DAR); *Dubrovačka parobrodarska plovidba akcionarno društvo, Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.* (dalje: DPPAD, *Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton 1918.-1923.*): 11 (GDTMR, DAR).

Kao iznimka može poslužiti jedan od četiriju u ratu preživjelih brodova obalne plovidbe, obalni parobrod *Albania*, koji nije bio uopće rekviriran od strane pobjedničkih sila u ratu. Ovaj je brod bio često eksploatiran i tijekom 1918. godine, u kasnom ratnom razdoblju. Tada je bio često uposlen u sjevernom jadranskom akvatoriju, u operacijama prevoženja boksita. U periodu između mjeseca svibnja i mjeseca listopada 1918. parobrod *Albania* obavio je 31 plovidbu, pri čemu je svaki put prevezio po 300 tona boksita za luku Rijeka. U poslovnoj knjizi *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* spominju se kao polazne točke tih plovidbenih putovanja, odnosno kao ukrcajne luke, sljedeća mjesta: *S. Gregorio, Loparo, Bescavecchia, Obrovaz, Sebenico* tj. Šibenik i Novigrad. Navedeni toponimi sigurno se odnose na Lopar na otoku Rabu (*Loparo*), Staru Bašku (*Bescavecchia*) na otoku Krku i na Obrovac (*Obrovaz*) kao predio u kojem se je također eksploatirala navedena ruda, dok *S. Gregorio* najvjerojatnije predstavlja otok Grgur, odnosno pristanište Sveti Grgur na ovom otoku.

Dakle, na ovim putovanjima parobrod *Albania* je prevezao preko 9.000 tona ovog tereta, pri čemu su ukrcajne luke pretežno bile *S. Gregorio* i Šibenik.⁴ Pritom je ostvaren i financijski učinak, naime, u poslovnoj knjizi dubrovačkog brodarka zabilježen je iznos od 134.625 kruna kao ukupan zbroj svih vozarina za navedena putovanja, pri čemu su uzete u obzir i neke kontrastalije. Parobrod *Albania* potječe još iz kasnog razdoblja 19. stoljeća i sigurno je kao teretno-putnički obalni parobrod bio pogodan za obavljanje ovakvih plovidbenih aktivnosti. Ova plovidbena plovna jedinica izgrađena je još 1892. godine u brodogradilištu *Stabilimento Tecnico* u Trstu i predstavljala je klasičan obalni brod s tri nadgrađa. Glavne dimenzije su bile sljedeće: dužina 135.0 stopa (≈41,15 metara), širina 22.5 stopa (≈6,86 metara) i visina 9.0 stopa (≈2,74 metra), dok je brutto/netto registarska tonaža iznosila 219/100 tona, od čega je prostor ispod palube zauzimao 160 registarskih tona. Brod je bio izgrađen od čelika, a pokretao ga je stapni parni stroj s dva cilindra, nominalne snage od 26 KS, čiji su promjeri iznosili 15 (381 mm) i 27 (685,8 mm) inča uz stapaj od 18 inča (457,2 mm).⁵

Nalazišta boksita vrlo su rasprostranjena uz naše priobalje, pri čemu su prisutna i na nekim otocima poput recimo Paga, Raba i Krka. Značajnija

⁴ DPPAD, *Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 1.

⁵ *Lloyd's Register of British and Foreign Shippin, Lloyd's Register - M. Marinovich Ragusa 1901.-2.* London, 1901: ALA-ALB (Pomorski muzej u Dubrovniku).

eksploatacija ove rude započela je upravo za vrijeme Prvog svjetskog rata. Osnovni razlog tome leži u činjenici što je Njemačka uvozila boksit prije rata iz Francuske, tako da su joj naša nalazišta za vrijeme rata, zbog novih okolnosti, poslužila kao odlična supstitucija. Raspolaže se i nekim podacima o proizvodnji boksita za razdoblje između 1915. i 1918. godine: “kod Drniša 450.000 kvit.; na Rabu 400.000 kvit.; na Pagu 100.000 kvit.; na Krku 300.000 kvit.; na Cresu 100.000 kvit.; u Istri 300.000 kvit.”⁶ Iz navedenog je i razumljiv razlog ovih angažmana, odnosno tadašnjih plovidbenih djelatnosti ovog dubrovačkog obalnog parobroda, uz napomenu da se u poslovnoj knjizi *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* kao čimbenik u ovom razdoblju spominje *Agencija u Rijeci*, što je možda bilo povezano i s posredništvom u ovim operacijama.

Parobrod *Albania* uključuje se već 1919. godine u oživljavanje prometnih i trgovačkih djelatnosti u južnodalmatinskom akvatoriju, tako da obavlja, za *Dubrovačku parobrodarsku plovidbu*, plovidbe između luka Gruž i Split, što nije bio slučaj za ostale njene obalne parobrode. Primjerice, taj brod u travnju 1919. prevozi preko 6 vagona cementa iz Splita u grušku luku, na račun *Prometnog društva iz Splita*.⁷ Bilježi se i putovanje u obrnutom pravcu, s tereotom brašna iz Gruža za Split, kao i evidencija o kretanju “nekih putnika za Orebić”.⁸ Ti primjeri predstavljaju prve skromne korake u poslijeratnoj uspostavi parobrodarske povezanosti hrvatskih lučkih centara, čime je započeo kakav-takav proces obnove,⁹ što je bio preduvjet i za gospodarski razvoj. Time su se u proces aktivno uključili i novčani zavodi poput *Srpske centralne banke* (ispostava u Dubrovniku), *Dubrovačke trgovačke banke* i *Jadranske banke* iz Dubrovnika.¹⁰ Jedno od glavnih obilježja dubrovačke luke Gruž u ranom poslijeratnom razdoblju, tijekom 1919. godine, jest to da ona uglavnom služi u svrhu razmjene roba, kao i u humanitarne svrhe, zbog pristajanja brodova s

⁶ Dinko Sirovica, »O našoj industriji na Jadranu.« *Almanah Jadranska straža za 1925. godinu*, Beograd, (1925): 244.

⁷ DPPAD, *Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 8.

⁸ DPPAD, *Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 8.

⁹ DPPAD, *Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 8. Parobrod *Albania* je, izgleda, često 1919. prometovao iz Splita u Gruž i obratno. Brod je, primjerice, od sredine kolovoza do sredine rujna unajmio B. Parić iz Splita. Isto tako, parobrod *Albania* je unajmila za 5 putovanja između Splita i Gruža od 27. 5. do 30. 7. 1919. Pokrajinska vlada u Splitu. Inače, taj je brod aktivno pridonio i poslijeratnoj obnovi i opskrbi u vremenu nestašice hrane i opće neimaštine, tako da je prevezio *robu* i za Odsjek dubrovačkog Ministarstva ishrane i obnove zemlje u Gružu.

¹⁰ DPPAD, *Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 8. Preko tih banaka klijenti su uplaćivali vozarine.

neophodnom hranom za napaćeno stanovništvo.¹¹ Ove plovidbene djelatnosti ovog dubrovačkog broda u južnodalmatinskom akvatoriju, tijekom 1919. godine, bile su valorizirane i s ukupnom vrijednošću vozarina od 241.079,86 kruna.

Ipak, parobrod *Albania* je prodan već u zadnjem kvartalu iste godine.¹² Samo nekoliko mjeseci kasnije, 14. veljače 1920. godine, *Ministarstvo saobraćaja* iz Beograda izdalo je naredbu o zabrani prodaje trgovačkih brodova u tuzemstvu i inozemstvu "bez prethodne dozvole Pomorske oblasti u Bakru".¹³ Direkcija *Pomorske oblasti* u Bakru bila je uglavnom glavni upravni i izvršni organ *Ministarstva saobraćaja*, zadužen za pitanja upravljanja pomorstvom i pomorskim djelatnostima. Navedena odluka može se shvatiti kao preventivna mjera državnih organa. To je inače bilo uobičajeno u tom izrazito centralističkom, pa i represijskom razdoblju, što se izražavalo u mnogim upravljačkim i zakonodavnim strukturama tadašnje države. Od ostala tri preživjela parobroda obalne plovidbe, parobrod *Zaton* rekvirirali su Talijani, dok su parobrode *Petka* i *Lovrjenac* eksploatirale francuske vojne snage, te su obavljali plovidbene djelatnosti za francuske mornaričke baze iz Bejruta i Carigrada.¹⁴

Flotu duge plovidbe uglavnom su rekvirirale talijanske snage, s tim da je iz prve faze rata već bio zaplijenjen (također su ga zaplijenili Talijani) parobrod *Daksa*, čime je taj brod imao poseban status.¹⁵ Iako brodovlje nije bilo pod nadzorom i upravljanjem svog poslovnog i vlasničkog čelništva, osigurana je, barem privremeno, mirna i sigurna egzistencija zbog činjenice da su rekvireri uglavnom uplaćivali *Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi* mjesečne obroke

¹¹ Franko Mirošević, *Počelo je 1918...* Zagreb: Školska knjiga, 1992: 53 (prema *Jadran*, br. 37. od 25. III. 1919.).

¹² U financijskoj knjizi vozarina parobroda *Albania* zadnji se podaci odnose na rujan 1919., tako da je brod prodan između sredine rujna i kraja prosinca te godine. Informaciju o prodaji parobroda *Albania* nalazimo u: *Dubrovačka parobrodarska plovidba, akcionarno društvo u Dubrovniku, Izvještaj i zaključni računi za poslovanje godine 1919.*, Dubrovnik: Štamparija De Giulli i drug., 1921: bez oznake stranice (Sveučilišna knjižnica u Splitu); Mato Kapović, »Dubrovačko pomorstvo 1880-1941.« *Naše more* 1-2 (1980): 21; I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*: 218. U izvoru *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* evidentirano je da je parobrod *Albania* prodan za 200.000 francuskih franaka. Spominje se da je brod prodan "...uslijed ovlaštenja glavne skupštine od 14. Septembra 1919..."

¹³ *Jugoslavenski pomorac*, Zagreb, 18 (1924): 5.

¹⁴ *DPPAD, Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 16, 19. Te se baze navode kao uplatitelji najmovna rekvizicije.

¹⁵ I. Šišević, »Sto godina dubrovačkih brodova na mehanički pogon.«: 406; Antun Martinović, »Dubrovačka plovidba 1880-1946, postanak i razvitak.« *Naše more* 6 (1980): 228; M. Kapović, »Dubrovačko pomorstvo 1880-1941.«: 21; I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*: 171.

za najam rekvizicije. Od strane talijanske države, uplatu pojedinih obroka, koji su se sastojali od mjesečnih iznosa, naknadnih povišica kao i od obroka izravnjanja, obavljalo je tijekom 1919. i 1920. godine *Ministarstvo prometa iz Rima*, dok je kasnije tu funkciju vršilo talijansko *Državno tajništvo za more i trgovinu*, ujedno uplaćujući određene nadopune, odnosno, “uzdržavanje punog postotka vrijednosti” za prethodno razdoblje najma rekvizicije. U ime francuske države, funkciju uplate za eksploataciju dva parobroda obalne plovidbe tijekom 1920.,¹⁶ vršile su francuske mornaričke baze iz Bejruta i Carigrada, kao i francuska vlada u Parizu, uplaćujući određeni iznos predstavniku *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* M. Venturei.¹⁷ Iako postoji mišljenje da se u tom periodu moglo više zaraditi vlastitim poduzetništvom, odnosno poslovanjem, i to osobito poslovanjem brodova duge plovidbe, zbog povećane potražnje za brodskim prostorom na svjetskom tržištu može se konstatirati da je taj period donio predah dubrovačkom brodovlasniku, s tim da je još uvijek ostalo neriješeno pitanje razdiobe austrougarske trgovačke mornarice. Pri tome se ne smije zanemariti ni činjenica da je Italija, kao jedan od ratnih pobjednika, u cijelom procesu igrala ulogu neprikosnovenog favorita, kao i to da je brodove, s aspekta održavanja, trebalo dovesti u red, a osim toga, da ni njihova prosječna starost nije bila zanemariva. Budući da uplaćeni iznosi ipak nisu bili beznačajni, a raspoloživo su takvim podacima za većinu brodova, prikazani su u tablicama 1-14.

Prema iznesenim podacima, iz brutto zarada za najam rekvizicije, dubrovačkom parobrodarskom društvu je tijekom 1919. godine za navedenih šest parobroda bilo uplaćeno 13.133.834,87 kruna, dok je 1920. godine za najam pet parobroda duge slobodne plovidbe i tri parobroda obalne plovidbe bilo

¹⁶ Nisu poznati podaci o uplatama obroka za najam rekvizicije parobroda *Petka* i *Lovrjenac* tijekom 1919. Oni se ne navode u raspoloživim financijskim knjigama *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*. Raspoloživo podatkom prema kojemu je francuska ratna mornarica u prosincu 1918. rekvirirala parobrode *Lovrjenac*, *Napried* i *Petka* (I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*: 217). Na skupštini *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*, održanoj sredinom 1919., kao jedna od najvažnijih zadaća društva navedeno je povoljno rješenje pitanja najma za parobrode *Lovrjenac*, *Napried* i *Petka*, koje je početkom mjeseca prosinca 1918. godine bila preuzela francuska ratna mornarica (Ljubomir Antić, Miloško Mandić, Ivo Milat, Ante Mičetić, *Bijela flota hrvatskoga Jadrana*. Rijeka: Jadrolinija Rijeka, 1997: 141). Prema tome, postoji mogućnost da su Francuzi za te brodove tijekom te iste 1919. vjerojatno uplaćivali određene iznose.

¹⁷ *DPPAD, Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 19. Prema tom izvoru, francuska je vlada jednom prilikom u Parizu M. Venturei uplatila za najam parobroda *Petka* 90.000 lit., što bi u protuvrijednosti iznosilo 450.000 kruna prema tečaju 1:5. Također, prema istom izvoru, na stranici 16 se navodi podatak da je jednom prilikom za najam parobroda *Lovrjenac* francuska vlada 1920. uplatila zastupniku M. Venturei u Parizu jednak iznos kao za parobrod *Petka*.

Tablica 1. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Bosanka* tijekom 1919. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj krune prema uplaćenju valuti 1:3)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Siječanj	182.891,52
Veljača/ožujak	365.783,64
Travanj/svibanj	373.260,00
Lipanj	186.624,00
Srpanj/kolovoz	445.910,00
Rujan	215.763,21
Za period od 23. 12. do 31. 12. 1918. godine	52.831,80
Listopad	222.955,29
Studeni	215.763,24
Prosinac	222.955,32
Povišenje od 30% za (1. 7. do 31. 12. 1919. godine)	397.004,31
<i>Ukupno uplaćeno 1919. godine</i>	<i>2. 881.742,33</i>

Izvor: DPPAD, *Maestro Bosanka, 1918.-1923.*: 2.Tablica 2. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Bosanka* tijekom 1920. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj krune prema uplaćenju valuti 1:5)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Za razliku najma rekvizicije od prosinca 1918. do lipnja 1919. godine	269.991,15
Siječanj/veljača	719.210,00
Ožujak	371.592,20
Travanj	359.605,40
Svibanj	371.592,20
Lipanj	359.605,40
Srpanj	371.592,20
Kolovoz	482.469,95
Rujan	797.125,00
Povišenje od 30% za najam u periodu od II. semestra 1919. do srpnja 1920. godine	2. 080.318,00
Listopad	650.286,35
Studeni	629.309,45
Prosinac	650.286,35
<i>Ukupno uplaćeno 1920. godine</i>	<i>8. 112.983,65</i>

Izvor: DPPAD, *Maestro Bosanka, 1918.-1923.*: 3

Tablica 3. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Srđ* tijekom 1919. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj kune prema uplaćenoj valuti 1:3)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Siječanj	192.840,48
Veljača/ožujak	385.680,96
Travanj/svibanj	393.540,00
Lipanj	196.776,00
Srpanj/kolovoz	467.499,57
Rujan	226.209,45
Listopad	233.749,77
Studeni	226.209,48
Prosinac	233.749,80
Povišenje od 30% (1. 7. do 31. 12. 1919. godine)	416.225,00
<i>Ukupno uplaćeno 1919. godine</i>	<i>2. 972.480,51</i>

Izvor: DPPAD, *Maestro Srgj, Lovrjenac, 1918.-1923.*: 1.

Tablica 4. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Srđ* tijekom 1920. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj kune prema uplaćenoj valuti 1:5)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Za razliku najma rekvizicije od prosinca 1918. g. do lipnja 1919. godine	250.078,30
Siječanj/veljača	754.031,15
Ožujak	389.583,00
Travanj	377.015,80
Svibanj	389.583,00
Lipanj	377.015,80
Srpanj	389.583,00
Kolovoz	505.829,20
Rujan	835.718,25
Povišenje za najam u periodu od II. semestra 1919. do srpnja 1920. godine	2. 181.037,20
Listopad	681.769,85
Studeni	659.777,65
Prosinac	681.770,15
<i>Ukupno uplaćeno 1920. godine</i>	<i>8. 472.792,35</i>

Izvor: DPPAD, *Maestro Srgj, Lovrjenac, 1918.-1923.*: 3.

Tablica 5. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Maria Immaculata* tijekom 1919. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj kruna prema uplaćenju valuti 1:3)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Siječanj	200.355,12
Veljača/ožujak	400.710,24
Travanj/svibanj	408.900,00
Lipanj	204.444,00
Srpanj/kolovoz	482.416,44
Rujan	233.427,06
Listopad	241.207,92
Za period od 1. 11. do 8. 11. 1919. godine	60.950,10
Za period od 15. 12. do 31. 12. 1919. godine	128.384,52
Povišenje od 30% (1. 7. do 31. 12. 1919. godine)	343.915,80
<i>Ukupno uplaćeno 1919. godine</i>	<i>2. 704.711,2</i>

Izvor: DPPAD, *Maestro Maria Immaculata, 1918.-1923.*: 1.Tablica 6. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Maria Immaculata* tijekom 1920. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj kruna prema uplaćenju valuti 1:5)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Za razliku najma rekvizicije od prosinca 1918. do 30. lipnja 1919. godine	272.133,25
Siječanj/veljača	778.089,45
Ožujak	402.013,25
Travanj	389.045,15
Svibanj	819.155,95
Lipanj	389.045,15
Srpanj	402.013,25
Kolovoz	521.967,80
Rujan	847.682,95
Povišenje za najam u periodu od II. semestra 1919. g. do srpnja 1920. g.	2. 371.393,45
Listopad	703.523,80
Studeni	680.828,95
<i>Ukupno uplaćeno 1920. godine</i>	<i>8. 576.892,4</i>

Izvor: DPPAD, *Maestro Maria Immaculata, 1918.-1923.*: 3.

Tablica 7. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Dubac* tijekom 1919. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj krune prema uplaćenju valuti 1:3)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Siječanj	165.757,20
Veljača/ožujak	331.514,40
Travanj/svibanj	338.280,00
Lipanj	169.140,00
Srpanj/kolovoz	371.502,51
Rujan	179.759,31
Listopad	185.751,27
Studen	179.759,31
Prosinac	185.751,27
Povišenje od 30% (1. 7. do 31. 12. 1919. godine)	330.757,11
<i>Ukupno uplaćeno 1919. godine</i>	<i>2. 437.972,38</i>

Izvor: DPPAD, *Maestro Dubac, Petka, 1918.-1923.*: 1.

Tablica 8. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Dubac* tijekom 1920. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj krune prema uplaćenju valuti 1:5)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Za razliku najma rekvizicije od prosinca 1918. do 30. lipnja 1919. godine	95.112,85
Siječanj/veljača	599.196,60
Ožujak	309.585,45
Travanj	299.598,85
Svibanj	309.585,45
Lipanj	299.598,85
Srpanj	309.585,45
Kolovoz	401.961,50
Rujan	664.110,70
Povišenje za najam u periodu od II. semestra 1919. do srpnja 1920. godine	1. 650.582,95
Listopad	541.774,60
Studen	117.966,95
<i>Ukupno uplaćeno 1920. godine</i>	<i>5. 598.660,20</i>

Izvor: DPPAD, *Maestro Dubac, Petka, 1918.-1923.*: 3.

Tablica 9. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Predsjednik Becher* tijekom 1919. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj kruna prema uplaćenoj valuti 1:3)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Za period od 12. 1. do 22. 1. 1919. i za period od 9. 3. do 31. 5. 1919. godine	308.578,80
Lipanj	128.340,00
Srpanj/kolovoz	289.095,51
Rujan	139.854,76
Listopad	144.547,77
Studeni	139.884,96
Prosinac	144.547,77
Povišenje od 30% (1. 7. do 31. 12. 1919. godine)	257.388,30
<i>Ukupno uplaćeno 1919. godine</i>	<i>1.552.237,87</i>

Izvor: DPPAD, *Maestro Predsjednik Becher, 1918.-1923.*: 1.

uplaćeno čak 40.742.337,41 kruna. Iako navedeni financijski izvori ne predstavljaju čistu zaradu, zbog brojnih fiksnih i varijabilnih troškova inherentnih takvom brodarskom društvu može se reći da su ipak pridonijeli kakvoj-takvoj financijskoj stabilnosti, čime su se mogli popuniti određeni fondovi i dioničarima isplatiti dividenda.¹⁸ U navedene iznose nisu, zbog nedostatka relevantnih izvora, pribrojani podaci o isplatama najmova parobroda *Leopoldina*, *Lapad* i *Napried*, tako da možemo reći da je taj brutto iznos bio čak i veći. Iako su se uplate vršile u stranoj valuti, ipak treba naglasiti i činjenicu da je već u to doba u provedbi bio proces monetarne reforme u Kraljevini SHS, čime se vršila zamjena kruna za srpski, odnosno jugoslavenski dinar u nerealnom omjeru 1:4, kao i to da je tečaj kruna prema stranoj valuti bio nepovoljniji 1920. nego 1919. godine. To se negativno odrazilo na gospodarske resurse u hrvatskim krajevima, čime je sigurno bilo oštećeno i brodarstvo kao potencijalna i respektabilna gospodarsko-privredna djelatnost.¹⁹

Problem je bio tim složeniji zato što se brodovlje *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* tretiralo poput ostalog brodovlja austrougarske trgovačke mornarice. Stoga je preostalo utvrditi činjenično stanje *de facto* i *de iure*. U svemu tome

¹⁸ I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*: 218-219. Prema Ivu Periću, isplata vrijednosti dividende za poslovnu 1919. iznosila je 40% vrijednosti dioničkog kapitala.

¹⁹ I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*: 221 (prema: *Narodna svijest*, 1920, br. 11 i *Dubrovnik*, 1920, br. 3). Isto u: F. Mirošević, *Počelo je 1918...*; 73, bilješka 101.

Tablica 10. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Predsjednik Becher* tijekom 1920. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj kruna prema uplaćenju valuti 1:5)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Za razliku najma rekvizicije od prosinca 1918. do 30. lipnja 1919. godine	74.845,10
Siječanj/veljača	254.188,75
Za period od 22. 5. do 31. 7. 1920. godine	546.587,00
Kolovoz	324.047,45
Rujan	535.383,45
Povišenje za najam u periodu od II. semestra 1919. do srpnja 1920. godine	1.702.125,50
Listopad	436.760,30
Studeni	422.671,30
Prosinac	436.760,30
<i>Ukupno uplaćeno 1920. godine</i>	<i>4.733.369,15</i>

Izvor: DPPAD, *Maestro Predsjednik Becher, 1918.-1923.*: 3.

sretna je okolnost ležala u činjenici što su državljani Kraljevine SHS kontribuirali s 85,25% udjela u vlasništvu *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*, dok je državljanima Kraljevine Italije u njemu pripadalo samo 11% vlasništva.²⁰ To je pridonijelo tomu da su brodovi *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*, kao vlasništvo brodovlasnika iz Kraljevine SHS, konačno, nakon bilateralnog sporazuma između Kraljevine Italije i Kraljevine SHS, odnosno nakon sporazuma Trumbić - Bertolini, koji je sklopljen 7. rujna 1920., u sklopu rješavanja pitanja podjele, odnosno razdiobe austrougarske trgovačke mornarice,²¹ bili dodijeljeni dubrovačkom parobrodarskom društvu. Tomu su prethodile odluke mirovnih konferencija u Parizu iz 1919. godine. U prvoj fazi razdiobe austrougarske trgovačke mornarice na mirovnoj konferenciji u Parizu 21. studenoga 1919. odlučeno je da se sve brodovlje do 2.000 tona, koje je vlasništvo jugoslavenskih

²⁰ Aleksandar Primožić, »Nашe pomorsko brodarstvo i pitanje subvencioniranja male obalne plovidbe (Nastavak).« *Jugoslavenski pomorac* 2 (1934): 2; Ivo Šišević, »Sporazum Trumbić-Bertolini u sklopu rješavanja jadranskog pitanja.« *Pomorski zbornik*, Zadar, 3 (1965): 922; Aleksandar Primožić, »Podjela austrougarske trgovačke mornarice.«, unutar natuknice: »Jugoslavija.«, u: *Pomorska enciklopedija* 3 (1976): 326; I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*: 220.

²¹ I. Šišević, »Sporazum Trumbić-Bertolini u sklopu rješavanja jadranskog pitanja.«: 917-942; Branko Kojić i Radojica Barbalić, *Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva*. Zagreb: Stvarnost, 1975: 200.

Tablica 11. Uplaćeni iznosi u ime francuske države za najam rekvizicije parobroda *Lovrjenac* tijekom 1920. godine, u krunskoj protuvrijednosti

Periodični obroci	Iznos (u kn)	Uplatitelj
2. siječnja	120.000,00	Mornarička baza Bejrut
30. siječnja	212.389,36	Mornarička baza Carigrad
13. veljače	80.000,00	Mornarička baza Carigrad
13. ožujka	120.000,00	Mornarička baza Carigrad
28. travnja	240.000,00	Mornarička baza Carigrad
Nepoznat datum	450.000,00	Francuska vlada
1. lipnja	240.000,00	Mornarička baza Carigrad
21. lipnja	320.000,00	Mornarička baza Carigrad
28. srpnja	240.000,00	Mornarička baza Carigrad
25. kolovoza	240.000,00	Mornarička baza Carigrad
10. rujna	40.000,00	Transit Maritime Bejrut
<i>Ukupno uplaćeno 1920. godine</i>	<i>2.302.389,36</i>	

Izvor: DPPAD, *Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 16.

državljana, treba njima i dodijeliti. O toj je odluci 22. siječnja 1920. godine upućena nota - "što ju je vrhovno vijeće mirovne konferencije upravilo našoj mirovnoj delegaciji u Parizu, imadu savezničke i prijateljske države sve rekvirirane ladje do 2000 tona izručiti njihovim vlasnicima, odnosno parobrodarskim društvima, s tim dodatkom da će dotične ladje i nadalje ploviti pod interaliranom zastavom dok komisija za reparaciju ne donese konačnu odluku".²² Ipak, pokrenuti proces povrata brodova manje tonaže jugoslavenskim brodovlasnicima bio je potpuno usporen. Glavni je krivac za takvo stanje bila službena talijanska politika koja je odugovlačila s implementacijom odluke. Zbog činjenice da je veliki dio tih manjih brodova ležao usidren u luci Rijeka, Talijani su spretno iskoristili problem s D'Annunzijem i općenito isticali da je pitanje povrata brodova političko pitanje, te da se ono treba riješiti u sklopu rješavanja drugih pitanja.²³ Unatoč svemu tome, brodovi su se postupno vraćali našim brodovlasnicima. Parobrod *Petka* isporučen je *Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi* 14. travnja 1920. g. u Tivtu.²⁴ Tim je datumom *de facto* započeo

²² *Naše more* 7 (1920): 147.

²³ *Naše more* 7 (1920): 148.

²⁴ DPPAD, *Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 19. U financijskoj knjizi, kao jedna od bitnih stavki, navodi se: "Kap. Bonačić za dar francuskome komesaru u Tivtu pri predaji broda fr. 1200."

Tablica 12. Uplaćeni iznosi u ime francuske države za najam rekvizicije parobroda *Petka* tijekom 1920. godine, u krunskoj protuvrijednosti

Periodični obroci	Iznos (u kn)	Uplatitelj
15. siječnja	120.000,00	Mornarička baza Bejrut
6. veljače	120.000,00	Mornarička baza Carigrad
23. veljače	80.000,00	Mornarička baza Bejrut
10. ožujka	200.000,00	Mornarička baza Carigrad
25. ožujka	120.000,00	Transit Maritime Bejrut
14. travnja	200.000,00	Mornarička baza Carigrad
Nepoznat datum	450.000,00	Francuska vlada
<i>Ukupno uplaćeno 1920. godine</i>	1.290.000,00	

Izvor: DPPAD, *Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 19.

Tablica 13. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Zaton* tijekom 1919. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj krune prema uplaćenoj valuti 1:3)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Za period od 1. 4. do 8. 5. 1919. godine	52.170,00
Srpanj/kolovoz	138.027,90
Rujan	66.787,71
Listopad	69.013,95
Studeni	66.787,71
Prosinac	69.013,95
Povišenje od 30% (1. 7. do 31. 12. 1919. godine)	122.889,36
<i>Ukupno uplaćeno 1919. godine</i>	584.690,58

Izvor: DPPAD, *Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 11.

proces samostalnog poslovanja u plovidbenim djelatnostima unutar jadranskog akvatorija. U svibnju iste godine, prema informacijama iz časopisa *Naše more*, plovni park društva sastojao se od 14 parobroda (tablica 15). U tom je trenutku glavnica akcionarskog društva iznosila 16.000.000 kruna, od čega je jedna akcija iznosila nominalno 500 kruna.²⁵ Razlog zbog kojeg se u popisu brodova pojavljuju i parobrodi *Istok* i *Gradac*, koji su potopljeni za vrijeme rata, ekonomske je prirode i leži u činjenici što se poslovno vodstvo i vlasnička

²⁵ *Naše more* 5 (1920).

Tablica 14. Uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Zaton* tijekom 1920. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj krune prema uplaćenoj valuti 1:5)

Mjesečni i dodatni obroci	Uplatilo Ministarstvo prometa iz Rima (u kn)
Za razliku najma rekvizicije od prosinca 1918. do 30. lipnja 1919. godine	65.332,00
Siječanj/veljača	222.625,65
Ožujak	115.023,25
Travanj	111.312,85
Svibanj	115.023,20
Lipanj	111.312,85
Srpanj	115.023,25
Kolovoz	149.344,45
Rujan	235.176,60
Povišenje za najam u periodu za vrijeme I. semestra 1919. do srpnja 1920. godine	415.076,20
<i>Ukupno uplaćeno 1920. godine</i>	<i>1.655.250,30</i>

Izvor: DPPAD, *Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 13.

struktura dubrovačkog brodovlasnika nadala da će Talijani uplatiti odštetu za njih, do čega ipak nikad nije došlo.²⁶

Postupno su dubrovačkom brodaru bili vraćeni i ostali parobrodi, s tim da je proces povratka parobroda duge plovidbe trajao nešto duže, tako da je, primjerice, parobrod *Daksa* bio pripojen svojoj matičnoj floti tek 1922. godine.²⁷

Prema raspoloživim podacima, ostali parobrodi derekvirirani su sljedećim redoslijedom: *Napried, Lovrjenac* i *Zaton* tijekom 1920., *Maria Immaculata* 16. prosinca 1920., *Bosanka* 10. siječnja 1921., *Presjednik Becher* 15. veljače 1921., *Dubac* 26. srpnja 1921. i *Srđ* 19. rujna 1921. godine.²⁸

²⁶ *Dubrovačka plovidba - postanak i razvitak*. Dubrovnik: Štamparija "Jadran" Dubrovnik, 1940: 22; I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*: 221.

²⁷ M. Kapović, »Dubrovačko pomorstvo 1880-1941.«: 21; A. Martinović, »Dubrovačka plovidba 1880-1946«: 228; I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*: 220.

²⁸ Za parobrode *Napried, Lovrjenac* i *Zaton*, vidi: I. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*: 220. U istom djelu i na istoj stranici navodi se da su parobrodi *Lapad* i *Leopoldina* derekvirirani tijekom 1921. Za parobrode *Maria Immaculata, Bosanka, Presjednik Becher, Dubac* i *Srđ* navedeni datumi derekvizicije: DPPAD, *Maestro Srgj, Lovrjenac, 1918.-1923.*: 6; DPPAD, *Maestro Maria Immaculata, 1918.-1923.*: 6; DPPAD, *Maestro Bosanka, 1918.-1923.*: 6; DPPAD, *Maestro Dubac, 1918.-1923.*: 6; DPPAD, *Maestro Predsjednik Becher, 1918.-1923.*: 7.

Tablica 15. Brodovi *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* u svibnju 1920. godine

Ime broda	NRT	BRT	Nosivost (t)	Godina gradnje
Daksa	2644	4140	7445	1911.
Maria Immaculata	2399	3786	6430	1905.
Srgj	2354	3644	6280	1904.
Bosanka	2244	3462	6080	1905.
Leopoldina	2070	3304	5726	1900.
Istok	1885	2891	4692	1895.
Dubac	1804	2811	4811	1901.
Gradac	1804	2825	4796	1900.
Lapad	1600	2535	4350	1899.
Predsjednik Becher	1448	2312	3450	1900.
Napried	1021	1671	2325	1894.
Lovrjenac	574	924	280	1909.
Petka	309	498	300	1896.
Zaton	286	520	90	1892.

Financijska rekonstrukcija rekvizicije

Podaci iz tablice 15. i neki podaci iz poslovnih knjiga *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* mogu nam pomoći u pretpostavci, odnosno određivanju mogućih uplaćenih iznosa najma rekvizicije za ostala tri broda duge plovidbe, odnosno za parobrode *Leopoldina*, *Lapad* i *Napried*. To s velikom pouzdanošću možemo odrediti za 1919. godinu s tim da se određena aproksimacija može izvršiti i za 1920. godinu. Što se tiče 1920. godine preciznost će izostati dodatno i iz tog razloga što ne znamo točno kada je, tj. kojeg je točno datuma derekviriran parobrod *Napried*, dok nam je olakotna okolnost to što znamo da su parobrodi *Leopoldina* i *Lapad* derekvirirani u sljedećoj 1921. godini. Iz toga proizlazi da ne možemo točno odrediti ni zadnji period uplate najma u 1920. godini za parobrod *Napried*, ali zato vjerojatno možemo pretpostaviti, zbog sigurnosti procjene, neki raniji period u 1920. godini. Taj pretpostavljeni period derekvizicije za parobrod *Napried* ne bi trebao biti netočan s aspekta financijskog valoriziranja zbog nerealno predugog vremenskog razmatranja, jer su gotovo svi ostali parobrodi duge plovidbe bili vraćeni u 1921. godini. Jedino je *Maria Immaculata* vraćena u mjesecu prosincu 1920., što nam ipak samo dodatno potvrđuje ovo pravilo, jer je i to bilo realizirano skoro, koncem godine. Naime,

vrlo je vjerojatno da ovaj brod, tj. parobrod *Napried*, nije bio vraćen dubrovačkom brodovlasniku u prvom polugodištu 1920., što znači da je period razmatranja, tj. pretpostavljenog financijskog valoriziranja od nekih šest mjeseci vrlo pouzdan.

Ipak, prvo ćemo izložiti, tj. obrazložiti utemeljenost mogućnosti prilično sigurne procjene za 1919. godine. Ona je utemeljena na realnoj činjenici, jer nam je iz raspoloživih izvora dostupno da je brutto registarska tonaža pojedinih brodova ustvari bila najrelevantniji faktor za obračun uplate periodičnog iznosa rekvizicije. Ovu činjenicu upravo saznajemo iz navedenih poslovnih, odnosno *Maestro* knjiga *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*. To saznajemo točno, sa stopostotnom sigurnošću, za parobrode *Bosanka*, *Dubac*, *Maria Immaculata* i *Predsjednik Becher*. Za ova četiri navedena broda u izvorima je navedena stavka o uplati najma početkom 1919. godine, kada je vidljivo da se je taj prvi iznos uplate obračunavao tako što se množio iznos brutto registarske tonaže s određenim iznosom u talijanskim lirama, što se zatim pretvaralo u vrijednost u krunama. Jedino je nešto kompleksniji slučaj parobroda *Predsjednik Becher*, jer je on, izgleda (tablica 9), u mjesecu siječnju bio u *aktivnom* statusu rekvizicije samo od 12. do 22. siječnja, pa tek onda u razdoblju od 9. ožujka do 31. svibnja 1919. godine, što je i utjecalo na nešto složeniji postupak izračuna da bi se dobio iznos koji je naveden u prvoj stavci tablice za 1919. godinu.

Ovi neuobičajeni intervali, odnosno prikazana sumarna uplata u prvoj stavci za samo desetak dana u mjesecu siječnju,²⁹ plus neprekidno od 9. ožujka do 31. svibnja 1919. godine, upućuju na zaključak da je parobrod *Predsjednik Becher* bio najvjerojatnije neeksploatiran u razdoblju od 22. siječnja do 9. ožujka 1919. godine ili zbog određenog ozbiljnijeg kvara na nekom od vitalnih sustava, ili zbog nekog drugog razloga zbog kojeg je brod bio nesposoban za plovidbu. Ipak, i u njegovom slučaju za tu se prvu stavku navodio primjer, tj. obrazac umnoška brutto registarske tonaže i iznosa u talijanskim lirama. S tim se trebao dobiti umnožak, odnosno financijska vrijednost za taj obrok uplate.

Za ostale mjesece, za sve navedene parobrode, nije navođen postupak, tj. množenje ovih dviju vrijednosti, već se evidentirala samo konačna vrijednost za taj mjesec, ili pak za period od dva mjeseca. Uostalom, evidentirane su i neke korekcije, odnosno naknadni obračuni, tj. povišice, što upućuje na činjenicu da u prosjeku nisu uplaćivani iznosi bili konstantni u pojedinim mjesecima tijekom 1919. i 1920. godine. Jedino u slučaju parobroda *Srgj* nije bio naveden

²⁹ Kao što je već u tekstu navedeno, parobrod *Predsjednik Becher* ustvari je i rekviriran upravo 12. siječnja 1919. godine.

postupak množenja brutto registarske tonaže i iznosa u talijanskim lirama za mjesec siječanj u 1919. godini. Ipak, to ne znači da se najam u slučaju ovog broda nije valorizirao kao i u slučajevima ostala četiri broda.

Za četiri broda je u poslovnim knjigama točno evidentiran umnožak: parobrod *Bosanka* 62.208 lira (3.456 BRT X 18 talijanskih lira), parobrod *Dubac* 56.380 lira (2.819 BRT X 20 talijanskih lira), parobrod *Maria Immaculata* 68.148 lira (3.786 BRT X 18 talijanskih lira) i parobrod *Predsjednik Becher* 103.140 lira (2.139 X 20 talijanskih lira). Izvršimo li provjeru, primijetiti ćemo odmah da nešto nije u redu s iznosom (2.139 X 20) za brod *Predsjednik Becher*, jer umnožak ne iznosi 103.140 već 42.780 talijanskih lira. Ipak, ovu nepoznicu pokušat ćemo odgonetnuti nešto kasnije.

Nakon što su se za brodove *Bosanka*, *Dubac* i *Maria Immaculata* dobili iznosi operacijom množenja, od njih se odbijala vrijednost koja je iznosila točno 2%. Tih 2% predstavljali su iznos umanjenja zbog ratnog doprinosa. Ovo umanjenje je evidentirano za 1919. godinu, i to samo za razdoblje siječanj-ožujak. Za ostale mjesece, tj. financijske obroke, u ovim poslovnim knjigama tijekom 1919. i 1920. nisu evidentirana umanjenja od 2% zbog ratne kontribucije. Tek se naknadno pojavljuju, tj. evidentiraju umanjenja od 2% u poslovnim knjigama parobroda. Međutim, to se odnosi na naknadne pojedine uplate rekvirera, uglavnom u 1921. i 1922. godini.³⁰ Razlog tome vjerojatno je činjenica da evidentirane uplate tijekom čitavog razdoblja nisu bile stopostotno precizne, pa su se stoga vjerojatno povremeno i kompenzirale u pojedinim obrocima, zbog najvjerojatnijih raznih klauzula kao i promjena na svjetskim financijskim tržištima. Uglavnom, ovi odbici postojali su povremeno ili pak konstantno, ali kompenzacijski regulirani zbog neke vrste posebnog poreza na ukupnu vrijednost. Vjerojatno postoji mogućnost da je bila prisutna i određena kompleksnost evidentiranja, zbog određenog međunarodnog ugovora na državnim nivoima. Bez obzira je li se financijska vrijednost odbijene kontribucije slijevala u državni proračun Kraljevine SHS ili pak u proračun nekog međunarodnog financijskog tijela, sigurno je postojao i čimbenik, odnosno sustav kontrole i nadziranja, koji je obavljao ulogu posredništva i možda čak kompenzacije.³¹

³⁰ DPPAD, *Maestro Dubac, Petka, 1918.-1923.*: 6, 9; DPPAD, *Maestro Predsjednik Becher, 1918.-1923.*: 8, 11; DPPAD, *Maestro Bosanka, 1918.-1923.*: 6; DPPAD, *Maestro Srgj, Lovrjenac 1918.-1923.*: 6, 8; DPPAD, *Maestro Maria Immaculata, 1918.-1923.*: 3-9.

³¹ Pritom se misli i na moguće posredovanje, odnosno sustav odnosa između spominjanog talijanskog državnog tijela, Narodne banke Kraljevine SHS i drugih manjih banaka. Postoji mogućnost da je i Ministarstvo saobraćaja Kraljevine SHS imalo vrlo važnu ulogu u čitavom procesu.

U konačnici, ako dobivenu vrijednost nakon odbijanja, odnosno oduzimanja vrijednosti od 2%, pomnožimo s 3, dobivamo točan iznos u krunama koji je *Dubrovačka parobrodarska plovidba* dobila od unajmitelja, odnosno rekvirera za mjesec siječanj u 1919. godine za pojedini brod (parobrodi *Bosanka*, *Dubac* i *Maria Immaculata*) (tablice 1, 5 i 7).

Razmotrimo li navedene podatke, primjećujemo da su brutto registarske tone parobroda *Bosanka* i *Maria Immaculata* za mjesec siječanj bile vrednovane pojedinačno, tj. svaka po 18 talijanskih lira. Nasuprot tome, vrijednost svake pojedine registarske tone kod parobroda *Dubac* i *Predsjednik Becher* iznosile su po 20 talijanskih lira. Prvo što nam može pasti na um, slijedeći logiku, jest pretpostavka da su brodovi nešto stariji po datumu gradnje bili i nešto slabije vrednovani, tj. na 18 talijanskih lira po jednoj brutto registarskoj toni. U skladu s tim bilo bi logično da su nešto mlađi brodovi bili i nešto bolje financijski valorizirani, odnosno 20 lira po jednoj toni zapremine. Naravno, u skladu s tom pretpostavkom, postojala bi i vremenska granica, npr. prije ili nakon nekog desetljeća ili pak neke godine izgradnje određenog broda. Obratimo li pažnju na tablicu broj 15, koja je bila objavljena u časopisu *Naše more*, primijetiti ćemo da su parobrodi *Bosanka* i *Maria Immaculata* izgrađeni 1905., parobrod *Predsjednik Becher* 1900., parobrod *Dubac* 1901. i parobrod *Srgj* 1904. godine. Usporedimo li ove podatke s navedenim umnošcima, primjećujemo odmah da je brodski prostor parobroda *Predsjednik Becher* i *Dubac* bio financijski povoljnije valoriziran iako su oni bili stariji pet odnosno četiri godine od parobroda *Bosanka* i *Maria Immaculata*. Stoga nam u startu ne preostaje ništa drugo već opovrgnuti, tj. zanijekati ideju o starosti pojedinog broda kao modelu, tj. kriteriju financijskog vrednovanja tijekom 1919. godine.

Razlog financijskog vrednovanja očito ne može biti drugi doli činjenica da su brodovi čija je brutto registarska tonaža bila iznad 3.000 tona u početnom periodu rekvizicije bili vrednovani s 18 talijanskih lira po toni zapremine, a oni ispod 3.000 tona 20 talijanskih lira po toni zapremine. Da bi provjerili točnost ovog pravila, pokušat ćemo ga provjeriti na slučaju parobroda *Srgj*, za koji u izvoru nije naveden postupak umnoška, odnosno vrijednost jedne brutto registarske tone. Provjeru ćemo izvršiti za siječanj 1919. godine:

$$\begin{aligned} & 3.644 \text{ brutto registarske tone (tablica 15)} \times 18 \text{ talijanskih lira} = 65.592 \text{ lire} \\ & 65.592 \text{ lire} - 1.311,84 \text{ lire (2\%)} = 64.280,16 \text{ lira} \\ & 64.280,16 \text{ lira} \times 3 \text{ (tečaj između kruna i talijanskih lira)} = 192.840,48 \text{ kruna} \end{aligned}$$

Dobili smo identični iznos za uplaćeni obrok u mjesecu siječnju 1919. godine za parobrod *Srgj* (tablica 3). Dakle, primjer za parobrod *Srgj* upućuje na

zaključak da je njegov brodski prostor bio za dvije talijanske lire slabije financijski tretiran nego što je to bilo u slučajevima parobroda *Predsjednik Becher* i *Dubac*, iako su oni bili 4, odnosno 3 godine stariji. Stoga možemo i sigurno ustvrditi da je jedino brodska zapremina bila faktor, tj. kriterij financijskog valoriziranja.

To ne znači da je prilikom valoriziranja od strane rekvirera postojala samo volumenska granica od 3.000 brutto registarskih tona. Njih je vjerojatno bilo još nekoliko. Ipak, u slučaju dubrovačkog broдача sasvim sigurno možemo primijeniti ovo pravilo, jer ne postoji velika razlika od nekoliko tisuća brutto registarskih tona između pojedinih brodova. Naime, prema tablici iz *Našeg mora*, od brodova duge plovidbe, ne uzimajući u razmatranje parobrode *Gradac*, *Istok* i *Daksu*,³² četiri broda su imala zapreminu reda veličine između dvije i tri tisuće registarskih tona, jedan između jedne i dvije tisuće tona (parobrod *Napried*) i četiri broda su imala zapreminu reda veličine između tri i četiri tisuće registarskih tona. Stoga se ovo pravilo, koje uzima u obzir granicu od 3.000 registarskih tona prilikom financijske naknade rekvirera, potvrđuje kao točno u slučaju brodovlja duge plovidbe kod dubrovačkog broдача za 1919. godinu.

Ipak, dužni smo i dodatno objašnjenje. Naime, kao što se primjećuje u gore navedenim recima prilikom objašnjavanja pojedinačnih slučajeva, odnosno navođenja ona četiri umnoška za parobrode *Bosanka*, *Dubac*, *Maria Immaculata* i *Predsjednik Becher*, umnožak u slučaju *Predsjednik Becher* od (2.139 BRT X 20 lira) ne iznosi 103.140 lira već 42.780 lira. Ipak, ovaj iznos od 103.140 lira je "točan", jer je uplaćen sumarno za dva razdoblja, i to za ono od 12. siječnja do 22. siječnja 1919. i ono od 9. ožujka do 31. svibnja 1919. godine, kako je uostalom i evidentirano u izvoru.

Izvor nam za ovaj slučaj u ovoj stavci spominje odbitak od 280,40 lira, što bi trebalo biti 2% od neke vrijednost, ali samo do zaključno s mjesecom ožujkom, jer se ta vrsta takse odbijala, tj. točnije rečeno, evidentirala i za ostale brodove samo u tom periodu. Pritom se očito ne može precizno odrediti kako je valorizirano razdoblje od 12. do 22. siječnja i razdoblje od 9. ožujka do 31. svibnja, jer je slučaj bio specifičan, očito zbog neke anomalije u vezi s ovim brodom. Ipak, za određenu provjeru možemo upotrijebiti vrijednost od 280,40 lira, odnosno onih lira koje su u svrhu ratnog doprinosa odbijene od ukupnog iznosa od 103.140 lira. Ovaj podatak možemo pokušati upotrijebiti za provjeru

³² Kao što je već navedeno, parobrodi *Istok* i *Gradac* su bili već potopljeni, a parobrod *Daksa* je bio u posebnom statusu.

stanja, odnosno valoriziranja dana rekvizicije od 12. do 22. siječnja. Naime, ako spomenutih 2.139 registarskih tona pomnožimo s 20 lira, dobivamo iznos od 42.780 talijanskih lira, koje bi bile uplaćene za mjesec siječanj da je brod bio u aktivnom statusu rekvizicije svih dana u mjesecu siječnju. Međutim, ako upravo ovih 42.780 lira podijelimo s 31, dobivamo iznos valorizacije najma od 1.380 lira po jednom danu u mjesecu siječnju. Ako tih 1.380 lira pomnožimo s 10 eksploatiranih dana (od 12. do 22. siječnja 1919. g.) dobivamo iznos od 13.800 lira, od čega bi 2% vrijednosti za ratni doprinos iznosilo 276 lira, što je ipak na određenoj razini koja ne odskaače previše od evidentiranih 280,40 lira u svrhu ratnog doprinosa.³³ Ovo bi se kosilo i s onim pravilom da se vrijednost od 2% odbijala i za razdoblje u mjesecu ožujku, no s obzirom da je slučaj bio specifičan, sigurno je i obračun bio specifičan, tako da bi se, recimo, ovih 280,4 lira moglo odnositi samo za mjesec siječanj.

Da bismo pokušali postaviti nekakvu kvantitativnu hipotezu o općem pravilu koje je bilo primijenjeno za uplatu obroka za parobrode duge plovidbe tijekom najma, odnosno rekvizicije u 1919. godini, barem što se tiče Talijana trebali bismo skupno sagledati vrijednosti za sve parobrode za koje imamo podatke (tablica 16).

Primjećujemo da, naravno, postoji razlika u iznosima od parobroda do parobroda. Nakon što ukupne iznose svedemo na prosječne iznose po mjesecima, a zatim i na prosječne vrijednosti po jednoj brutto registarskoj toni za svaki mjesec, kao najrelevantnijem faktoru valorizacije, te razlike ne djeluju toliko velike. Dojam osobito postaje realan ako sagledamo vrijednosti u zadnjem stupcu tablice, gdje je za svaki brod prikazana prosječna uplaćena vrijednost

³³ Period od 12. do 22. siječnja iznosi ustvari jedanaest dana. Ipak, izgleda da su rekvireri valorizirali i sate, a ne samo dane korištenja broda. U skladu s tim, period ne bi iznosio 11, već između 10 i 11 dana. Primjerice, ako je taj period, u slučaju ovog broda, iznosio 10 dana i 3,84 sata odnosno 10,16 dana, onda bi to razdoblje vrednovali umnoškom 10,16 dana i 1.380 talijanskih lira. Tada bi vrijednost najma u mjesecu siječnju 1919. iznosila 14.020,8 talijanskih lira, od čega bi 2% kontribucije iznosilo točno 280,42 lire, tj. 280,4 lire, kao što je i evidentirano u izvoru. U jednoj stavci, za parobrod *Srd*, navode se i sati (ure), a ne samo mjeseci i dani. U jednoj stavci, za parobrod *Maria Immacolata*, navodi se podatak o uplati dubrovačkom brodaru jednog obroka za najam rekvizicije: "Sottosegretariato mar. mercantile Roma, za likvidiranu nastambu za najmove rekvizicije od početka iste 21/12/18 do 31/12/19, tj. 21/12/18 do 31/12/19 = mj. 12, dana 11, ura 5..." (DPPAD, *Maestro Maria Immacolata 1918.-1923.*: 9). U DPPAD, *Maestro Dubac, Petka 1918.-1923.*: 9, navodi se "Sottosegretariato mar mercant Roma za likvidiranu nastambu najmova rekvizicije od 23/12/18 do 31/12/19 = 12 mj. 13 dana 4 ure..." Za parobrod *Predsjednik Becher* navodi se: "Sottosegretariato mar. Mercant. Roma: za liquidiranu nastambu najmova rekvizicije od početka iste 12/1/19 do 31/12/19 = 9 mj. 17 d. 8 ura." (DPPAD, *Maestro Predsjednik Becher, 1918.-1923.*: 11).

Tablica 16. Uplaćeni i prosječni jedinični uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Bosanka*, *Srđ*, *Maria Immaculata*, *Dubac* i *Predsjednik Becher* tijekom 1919. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj kruna prema uplaćenoj valuti 1:3)

Parobrod	BRT	Ukupno uplaćeno u 1919. godini za pojedini parobrod duge plovidbe prema poznatim izvorima (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1919. godini (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom mjesecu po jednoj brutto registarskoj toni (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1919. godini po jednoj brutto registarskoj toni (u talijanskim lirama)
Bosanka	3.456	2.881.742,33	240.145,19	69,49	23,16
Srđ	3.644	2.972.480,51	247.706,71	67,98	22,66
Maria Immaculata	3.786	2.704.711,20	225.392,60	59,53	19,84
Dubac	2.819	2.437.972,38	203.164,36	72,07	24,02
Predsjednik Becher	2.139	1.552.237,87	129.353,16	60,47	20,15

u talijanskim lirama po jednoj brutto registarskoj toni za svaki mjesec. Primjećujemo da se vrijednosti kreću od 19,84 talijanske lire za parobrod *Maria Immaculata* do 24,02 lire za parobrod *Dubac*, što predstavlja razliku od 4,18 lira.

Ako izračunamo prosječnu vrijednost ove stavke za svih 5 brodova tako da zbrojimo njihovu zaradu, zatim ju pretvorimo u talijanske lire i na kraju podijelimo s 12 mjeseci i iznosom, tj. zbrojem ukupne brutto registarske tonaže, dobivamo: $12.549.144,27 \text{ kruna} : 3 = 4.183.048,096 \text{ lira} : 15.844 \text{ BRT} = 264,01464 \text{ lira/BRT} : 12 \text{ mjeseci} = 22,00122 \text{ lira mjesечно po jednoj registarskoj toni}$. Ovaj iznos od gotovo ravno 22 lire, naravno, ne odstupa značajno od dvaju ekstrema. Iznos bi se realno mogao upotrijebiti pri općem, odnosno prosječnom valoriziranju.

Nadalje, primjećuje se da su za parobrode *Bosanka*, *Srđ* i *Dubac* uplaćivani najmovi za razdoblje cijele godine, što nam daje za pravo zaključiti da su ova tri parobroda bila i eksploatirana od strane talijanske države svih 365 dana, odnosno da su sve to vrijeme bila plovidbeno sposobna (tablice 1, 3, 5, 7, 9). Mogla bi se izvršiti i minimalna korekcija prosjeka za parobrod *Bosanka*, jer je njemu bio uplaćen i još jedan manji iznos koji se odnosio na najam u razdoblju od 23. do 31. prosinca 1918. godine, ali to ćemo zanemariti jer doista ne utječe

Tablica 17. Prikaz korigiranih prosječno uplaćenih vrijednosti od strane Italije po jednoj registarskoj toni za najam rekvizicije parobroda *Bosanka*, *Srđ*, *Maria Immaculata*, *Dubac* i *Predsjednik Becher* tijekom 1919. godine u krunskoj protuvrijednosti (tečaj krune prema uplaćenju u talijanskoj valuti 1:3)

Parobrod	BRT	Ukupno uplaćeno u 1919. godini za pojedini parobrod duge plovidbe prema poznatim izvorima (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije u 1919. godini (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije po jednoj brutto registarskoj toni (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije u 1919. godini po jednoj brutto registarskoj toni (u talijanskim lirama)
Bosanka	3.456	2.881.742,33	240.145,19	69,49	23,16
Srđ	3.644	2.972.480,51	247.706,71	67,98	22,66
Maria Immaculata	3.786	2.704.711,20	250.436,22	66,15	22,05
Dubac	2.819	2.437.972,38	203.164,36	72,07	24,02
Predsjednik Becher	2.139	1.552.237,87	153.686,92	71,85	23,95

značajno na valorizirani prosjek.³⁴ Nasuprot tome, postoje odstupanja za već spomenuti slučaj parobroda *Predsjednik Becher*, kao i parobroda *Maria Immaculata*. Naime, za parobrod *Predsjednik Becher* bili su u 1919. godini uplaćeni najmovi za ukupno približno 10,1 mjeseci, a za parobrod *Maria Immaculata* za ukupno približno 10,8 mjeseci (tablice 5 i 9). Po svemu sudeći parobrodi su toliko navedenih mjeseci bili i plovidbeno sposobni. Stoga je za ova dva parobroda realno bilo isplaćeno 10,8 odnosno 10,1 obroka najma rekvizicije, a ne 12. Korigiramo li na taj način prosječne vrijednosti za ova dva parobroda, dobivamo još bliže prosječne vrijednosti kao i za ostala tri parobroda (tablica 17). Uplaćena vrijednost od 22,05 talijanskih lira po jednoj brutto registarskoj toni mjesečno tijekom 1919. godine za parobrod *Maria Immaculata* i 23,95 lira za parobrod *Predsjednik Becher* djeluju vjerodostojnije od već razmatranih 19,84 odnosno 20,15 lira.

³⁴ Ovaj obrok se je odnosio na najam u 1918. g. Ovaj kraći interval iznosi samo 13 - 14 dana tj. nešto više od 3,5% od razmatranog intervala pa će se stoga i zanemariti.

Tablica 18. Procjena mogućih uplaćenih iznosa za najam rekvizicije parobroda *Napried*, *Leopoldina* i *Lapad* tijekom 1919. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj kruna prema uplaćenoj valuti 1:3)

Parobrod	BRT	Ukupno uplaćeno u 1919. godini za pojedini parobrod duge plovidbe prema poznatim izvorima (u krunama)	Upaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1919. godini (u krunama)	Upaćeno prosječno u jednom mjesecu po jednoj brutto registarskoj toni (u krunama)	Upaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1919. godini po jednoj brutto registarskoj toni (u talijanskim lirama)
Napried	1.671	1.383.588,00	115.299	69,0	23,0
Leopoldina	3.304	2.735.712,00	227.976	69,0	23,0
Lapad	2.535	2.098.980,00	174.915	69,0	23,0

U skladu s korigiranim vrijednostima, svaka brutto registarska tona ovog dijela flote *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* (5 razmatranih parobroda) bila je prosječno u aktivnom statusu rekvizicije 11,46 mjeseci u 1919. godini, a srednja vrijednost cijene jedne brutto registarske tone u jednom aktivnom mjesecu rekvizicije bila je 23,04 talijanskih lira (tablica 17). Razlika vrijednosti u novim slučajevima ekstrema, za parobrod *Dubac* od 24,02 lire i za parobrod *Maria Immaculata* od 22,05 lira, iznosi samo 1,97 lira, a odstupanje od ekstrema do prosjeka također je minimalno: 0,98 i 0,99 lira. Zaključimo: u 1919. godini brodovi iznad 3.000 registarskih tona bili su u prosjeku valorizirani mjesečno na otprilike 22 talijanske lire, a oni ispod 3.000 registarskih tona približno na 24 talijanske lire. To se ne poklapa samo u slučaju parobroda *Bosanka*. No, kad bi kod ovog parobroda točno uzeli u obzir dane, odnosno zanemarili navedenih 13-14 dana iz 1918. godine, onda bi njegov prosječan financijski mjesečni pokazatelj iznosio 22,32 lira, dakle, bio bi u granicama prosjeka ostalih parobroda.

Parobrod *Napried* rekvirirali su Francuzi. Ne zna se tko je rekvirirao parobrode *Leopoldina* i *Lapad*, Talijani, Francuzi ili pak Britanci. Ipak, za pretpostaviti je da je brodski prostor bio podjednako, ili bez većeg odstupanja, valoriziran od strane svih čimbenika pobjedničkih sila u Prvom svjetskom ratu. Da bismo procijenili vrijednost unajmljivanja parobroda *Napried*, *Lapad* i *Leopoldina* tijekom 1919. godine upotrijebiti ćemo prosječnu vrijednost od 23 talijanske lire po jednoj brutto registarskoj toni tijekom svakog mjeseca. Uzet ćemo u obzir zaokruženu vrijednost, a krajnji nam je cilj dobiti nekakvu pouzdanu vrijednost koja bi nam poslužila kao orijentacija za procjenu financijskog

kapitala. Dakle, ako za navedena tri parobroda duge plovidbe uzmemo u obzir podatke o bruto registarskoj tonaži iz tablice koja je objavljena u *Našem moru*³⁵ i primijenimo prosječnu vrijednost cijene bruto registarske tone u jednom aktivnom mjesecu rekvizicije od 23 talijanske lire, proizlazi da je *Dubrovačka parobrodarska plovidba* i s ova tri broda tijekom 1919. godine zaradila dodatnih 6.218.280,00 kruna (tablica 18). Da smo prema tonaži upotrijebili vrednovanje od 22 ili 24 talijanske lire, ovisno o tome je li pojedinom brodu registarska tonaža ispod ili iznad 3.000, onda bi ukupan iznos bio 6.250.772 lire, što ne bi mnogo odstupalo od prethodne vrijednosti. Ipak, zadržat ćemo se na prosječnim 23 lire, kao što smo već naveli.

Ako uzmemo u obzir činjenicu da dva parobroda od pet prethodno spominjanih nisu sve vrijeme rekvizicije u 1919. godini bili financijski valorizirani, odnosno nisu bili stalno u plovidbenom stanju, onda to isto možemo

³⁵ Treba napomenuti da postoje neka odstupanja između podataka za bruto registarsku tonažu parobroda duge plovidbe koji su navedeni u tablici broj 15 i podataka koji su zabilježeni u izvorima *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*. Ako usporedimo podatke bruto registarske tonaže (tablice 16 i 17), za parobrode *Bosanka*, *Srd*, *Maria Immaculata*, *Dubac* i *Predsjednik Becher* s podacima za iste parobrode u tablici broj 15 (izvor *Naše more*, 1920.), onda primjećujemo razliku za 3 plovne jedinice. U tablici broj 15 bruto registarska tonaža parobroda *Bosanka* veća je za 6 tona (3.462 : 3.456), za parobrod *Dubac* je manja za 8 tona (2.811 : 2.819) i za parobrod *Predsjednik Becher* ona je veća za 173 registarske tone (2.312 : 2.139). Za parobrod *Maria Immaculata* bruto registarska tonaža u izvoru *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* identična je (3.786 : 3.786) onoj koja je objavljena u *Našem moru*, odnosno tablici 15. U izvoru nije bila evidentirana bruto registarska tonaža samo za parobrod *Srd*. Ipak, izgleda da je bruto registarska tonaža za parobrod *Srd* od 3.644 tone (tablica 15) točna, u što smo se uvjerali kad smo ovaj podatak upotrijebili prilikom provjere doznačenog iznosa od strane rekvirera, koji je evidentiran u stavci za siječanj 1919. godine (tablica 3). Najprihvatljivije je operirati s podacima koji su evidentirani u tadašnjim poslovnim knjigama *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*. Ipak, ne moraju biti pogrešni ni podaci iz *Našeg mora*. Časopis je možda objavio neke ranije službene podatke koji su se naknadno izmijenili, jer su, možda, upravni organi savezničkih trupa odlučili da se izvrše preinake nekih zatvorenih prostora na palubi. To se je moglo obaviti uklanjanjem ili izgradnjom neke manje ili veće spreme ili skladišta na palubi koju je koristio, primjerice, vođa ili noštro mo palube. S druge strane, ta je razlika teoretski mogla biti i veća, ako se privremeno ogradio neki prostor na palubi koji je mogao poslužiti, primjerice, za privremeni smještaj i prijevoz dijela trupa, odnosno transport vojnika. Ili suprotno, ako je, primjerice, prije bio privremeno zatvoren određeni dio prostora na palubi zbog, recimo, prijevoza stoke tj. zbog njezine zaštite, onda je to možda moglo biti nekad i službeno evidentirano od strane određenog klasifikacijskog zavoda. Na osnovu te evidencije i verifikacije, ti su podaci mogli biti zabilježeni u raznim službenim papirima *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*, s kojima je moglo raspolagati i uredništvo časopisa *Naše more*. Moglo je i čelništvo *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* davati ovakve podatke u tisak. Bilo kako bilo, bez obzira što postoji određena vjerojatnost da podaci za parobrode *Leopoldina*, *Napried* i *Lapad*, s kojima se također operira u ovom radu, nisu najprecizniji, grešku možemo zanemariti jer ne utječe značajno na konačni iznos.

pretpostaviti i za zadnja tri parobroda. Iako su se već prethodno spominjani slučajevi odnosili ukupno na otprilike samo 3,1 mjeseca, u odnosu na ukupnih 60 mjeseci za period eksploatacije svih pet parobroda u 1919. godini, i ako to iznosi samo 5,17% neeksploatiranog vremena, uzet ćemo u obzir nešto veće odstupanje za ova tri parobroda.³⁶

Ovo ćemo izvršiti zbog veće pouzdanosti podataka, tj. cilj bi nam trebao biti da sigurno ne dobijemo jednu vrijednost koja bi premašivala točan iznos, zbog eventualno nerealno dugog perioda razmatranja. Poznato je da plovidbena aktivnost broda od pamtivijeka predstavlja određenu avanturu jer je povezana s mnogim faktorima rizika na koje čovjek ponekad i ne može utjecati. Tako je bilo i s parobrodima, jer ponekad nisu mogli biti eksploatirani ili zbog kvarova ili zbog, možda, olujnih vremenskih uvjeta koji bi danima trajali, i to osobito u zimskim razdobljima, što nije rijedak slučaj uz pojedine dijelove obale zapadne Europe koja je u direktnom dodiru s Atlantikom. Uzmemo li u obzir 25% vremena za odbitak od ukupnog iznosa od 6.218.280,00 kruna zbog eventualne privremene neeksploatiranosti parobroda *Leopoldina*, *Lapad* i *Napried* u 1919. godini, sasvim sigurno nećemo pogriješiti ako želimo izbjeći eventualno precjenjivanje. To možda i nije bio slučaj, pasivno vrijeme možda je bilo i kraće, ali ipak, na kraju ćemo dobiti jednu vrijednost koja će sigurno biti vjerodostojnija nego ako uzmemo u obzir samo 15, 10 ili čak 0%. Na taj ćemo način konstatirati najmanji mogući priljev financijskih sredstava, i to u inozemnoj valuti na bankovni račun onodobnog najvažnijeg dubrovačkog brodarara. Pritom, nije naodmet spomenuti i to da su ova tri broda izgrađena: *Lapad* 1899., *Napried* 1894. i *Leopoldina* 1900. godine. Ove tri plovne jedinice u prosjeku su ipak bile nešto starije u odnosu na pet već razmatranih, pa su, prema tome, bile i podložnije nekim rizicima, što također djelomično podupire navedenu tvrdnju.

Dakle, ako uzmemo u obzir iznos od 75% od navedenih 6.218.280,00 kruna, odnosno 4.663.710,00 kruna koje je *Dubrovačka parobrodarska plovidba* mogla, odnosno koje je sigurno dobila 1919. godine za unajmljivanje parobroda *Leopoldina*, *Lapad* i *Napried* i ako ovaj iznos zbrojimo s iznosom od 13.133.834,87 kruna, koliko je bilo uplaćeno također u 1919. godini za već

³⁶ Zapravo, za parobrod *Maria Immaculata* taj pasivni period iznosio je 10%, a za parobrod *Predsjednik Becher* 15,8% tijekom 1919. godine. Ustvari, najrealniji je pokazatelj prosječan broj mjeseci aktivnog rekvizijskog najma svake brutto registarske tone. On je za navedenih pet parobroda iznosio 11,46 mjeseci. To znači da je tijekom 1919. godine prosječno svaka brutto registarska tona ovog dijela plovnog parka *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* bila u aktivnom statusu rekvizijskog najma 95,5% vremena.

spominjanih šest parobroda (tablice 1, 3, 5, 7, 9 i 13), onda dobivamo ukupan iznos od 17.797.544,87 kruna.

S obzirom da je parobrod *Daksa*, kao što smo već naveli, bio u posebnom statusu, ovaj bismo iznos mogli povećati samo s podacima za najam parobroda male obalne plovidbe, *Petka* i *Lovrjenac*, tijekom 1919. godine. Budući da ne raspoložemo s takvim podacima, ovaj iznos nećemo više uvećavati ni s kojim pretpostavljenim iznosima, iako su sasvim sigurno tadašnji dubrovački armaturari dobili naknadu i za ova dva parobroda tijekom 1919. godine.³⁷ Imamo realne razloge za takvu konstataciju jer je (tablica 13) i parobrod *Zaton* pridonosio priljevu sredstava u 1919. godini, s tim da valorizacija takvih brodova prema brutto registarskoj tonaži nije bila beznačajna iako su oni bili prilično manjih dimenzija i dinamičkih kapaciteta od razmatranih parobroda duge plovidbe.³⁸

Dapače, ovakvi manji brodovi u nekim su posebnim slučajevima mogli biti korisniji za rekvizicijske snage od parobroda duge plovidbe. Mogli su korisno poslužiti za manje Transporte trupa, odnosno vojnika i oružja s jedne obale na drugu, ili pak za poštu, opskrbu i slično.

Na kraju možemo konstatirati da je *Dubrovačka parobrodarska plovidba* ostvarila gotovo 18 milijuna kruna brutto zarade za unajmljivanje svojih 9 navedenih parobroda u 1919. godini. S obzirom da je priljev sredstava parobroda *Zaton* tijekom 1919. godine iznosio nešto više od 0,5 milijuna kruna i s obzirom da je korisna upotreba započela tek na proljeće 1919., možemo pretpostaviti da je dubrovački brodar u toj godini i na parobrodima *Petka* i *Lovrjenac* ukupno zaradio barem milijun kruna.

Navedeni model izračuna za 1919. godinu, primijenit ćemo i za 1920. godinu (tablica 19 i 20).³⁹

³⁷ Kao što je navedeno u bilješki 16, parobrodi *Lovrijenac* i *Petka* također su rekvirirani od strane francuske ratne mornarice. Izgleda da su dubrovački armaturari bili zadovoljni zaradom koju su im donosili ovi brodovi.

³⁸ *DPPAD, Maestro Albania, Lovrjenac, Petka, Zaton, 1918.-1923.*: 11. Prema izvoru, tijekom mjeseca travnja 1919. g. svaka brutto registarska tona ovog broda valorizirana je na 26 talijanskih lira.

³⁹ Parobrodu *Maria Immaculata* nije bio uplaćen najam za mjesec prosinac 1920. godine (tablica 6). Parobrod je vraćen *Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi* 16. prosinca. Stoga je i najrealnije da njegovu ukupnu zaradu u 1920. godine podijelimo s 11 mjeseci. Parobrodu *Dubac* također nije bio uplaćen najam za prosinac 1920. godine (tablica 8). Stoga smo njegovu ukupnu zaradu u 1920. godini podijelili s 11 mjeseci da bismo dobili realniju cijenu brodskog prostora. Konačno, parobrod *Predsjednik Becher* bio je izvan statusa rekvizicijskog najma u mjesecu ožujku, mjesecu travnju i 21 dan u mjesecu svibnju 1920. godine (tablica 10), što iznosi približno čitavih 2,7 mjeseci. Stoga je njegova ukupna zarada u 1920. godini podijeljena s 9,29 mjeseci da bi se dobila realnija cijena brodskog prostora.

Tablica 19. Uplaćeni i prosječni jedinični uplaćeni iznosi od strane Italije za najam rekvizicije parobroda *Bosanka*, *Srđ*, *Maria Immaculata*, *Dubac* i *Predsjednik Becher* tijekom 1920. godine u krunskoj protuvrijednosti (tečaj kruna prema uplaćenju valuti 1:5)

Parobrod	BRT	Ukupno uplaćeno u 1920. godini za pojedini parobrod duge plovidbe prema poznatim izvorima (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1920. godini (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom mjesecu po jednoj brutto registarskoj toni (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1920. godini po jednoj brutto registarskoj toni (u talijanskim lirama)
Bosanka	3.456	8.112.983,65	676.081,97	195,63	39,13
Srđ	3.644	8.475.792,45	706.316,04	193,83	38,76
Maria Immaculata	3.786	8.576.892,40	714.741,03	188,79	37,76
Dubac	2.819	5.598.660,20	466.555,02	165,50	33,10
Predsjednik Becher	2.139	4.733.369,15	394.447,43	184,41	36,88

Tablica 20. Prikaz korigiranih prosječno uplaćenih vrijednosti od strane Italije po jednoj registarskoj toni za najam rekvizicije parobroda *Bosanka*, *Srđ*, *Maria Immaculata*, *Dubac* i *Predsjednik Becher* tijekom 1920. godine u krunskoj protuvrijednosti (tečaj kruna prema uplaćenju valuti 1:5)

Parobrod	BRT	Ukupno uplaćeno u 1920. godini za pojedini parobrod duge plovidbe prema poznatim izvorima (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije u 1920. godini (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije po jednoj brutto registarskoj toni (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije u 1920. godini po jednoj brutto registarskoj toni (u talijanskim lirama)
Bosanka	3.456	8.112.983,65	676.081,97	195,63	39,13
Srđ	3.644	8.475.792,45	706.316,04	193,83	38,76
Maria Immaculata	3.786	8.576.892,40	779.717,49	205,95	41,19
Dubac	2.819	5.598.660,20	508.969,11	180,55	36,11
Predsjednik Becher	2.139	4.733.369,15	509.512,28	238,20	47,64

Primjećujemo značajnije odstupanje vrijednosti nego u prethodnoj 1919. godini. Postoji određena jednakost u procijenjenom vrednovanju broskog prostora brodova *Bosanka*, *Srđ* i *Maria Immaculata*. Ipak, simptomatično je da prosječna vrijednost broskog prostora parobroda *Dubac* i *Predsjednik Becher* značajno odstupa od vrijednosti ovih triju parobroda. Za parobrod *Predsjednik Becher* doznajemo (tablica 10) da nije bio eksploatiran od strane rekvirera u razdoblju od 1. ožujka do 22. svibnja 1920. godine, pa mu stoga za taj period nisu bili ni uplaćivani najmovi rekvizicije.

Ovom brodu je razdoblje siječanj/veljača 1920. bilo zajedno valorizirano u jednoj stavci (tablica 10). I za ostala 4 parobroda duge plovidbe (tablice 2, 4, 6 i 8), razdoblje siječanj/veljača bilo je zajednički valorizirano. Stoga se postavlja pitanje, je li parobrodu *Predsjednik Becher* bilo već u veljači, tj. za određene dane tijekom veljače 1920. uskraćeno pravo isplate najma.

Ako usporedimo uplaćene zajedničke najmove razdoblja siječanj/veljača 1920. godine za parobrode *Bosanka*, *Srđ* i *Maria Immaculata* (tablice 2, 4 i 6), uočavamo logičnu pravilnost: omjer obroka unajmljivanja parobroda - *Bosanka* (719.210,00 kruna) : *Srđ* (754.031,15 kruna) : *Maria Immaculata* (778.089,45 kruna) - gotovo je ekvivalentan omjerima njihovih brutto registarskih tonaža.

Bosanka (1 kruna) : *Srđ* (1,0484 krune) : *Maria Immaculata* (1,0818 kruna)

Bosanka (1 BRT) : *Srđ* (1,0543 BRT) : *Maria Immaculata* (1,0954 BRT).⁴⁰

Ako primijenimo ovakve omjere i na parobrode *Predsjednik Becher* i *Dubac*, rezultat je prilično drukčiji. Naime, omjer priljeva sredstava (tablice 8 i 10) u periodu siječanj/veljača 1920. godine - *Predsjednik Becher* (254.188,75 kruna) : *Dubac* (599.196,90 kruna) - iznosio je 1 : 2,3573 i nije približan omjeru njihovih brodskih prostora (2.139 : 2.819, tablica 20) - 1 : 1,3179. Stoga zaključujem da je parobrodu *Predsjednik Becher* bilo uskraćeno pravo priljeva sredstava i za određene dane u mjesecu veljači 1920. godine. Teoretski, to nije morao biti samo slučaj za dane u mjesecu veljači, već npr. za nekoliko dana u siječnju i za nekoliko dana u veljači, što bi se poklapalo i s događanjima u razdoblju siječanj-ožujak 1919. godine (tablica 9).

Prosječni “dnevni priliv sredstava” u razdoblju siječanj/veljača za parobrod *Dubac* iznosio je 10.155,88 kruna (599.196,60 kruna : 59 dana). Pretpostavimo

⁴⁰ Mogli smo za razmatranje na ovaj način uključiti i parobrod *Dubac*. Izostavili smo ga zbog male razlike u iznosima za ova tri parobroda.

li da je omjer registarskih tona i priljeva sredstava za oba broda bio jednak, proizlazi da je brodski prostor parobroda *Predsjednik Becher* u razdoblju siječanj/veljača 1920. godine bio vrednovan sa 7.706,11 kruna (10.155,88 kruna : 1,3179). Iz ovog proizlazi da je ovaj brod bio u financijskom statusu rekvizicije 33 dana (254.188,75 kruna : 7.706 kruna = 32,98 dana⁴¹ tijekom razdoblja siječanj/veljača 1920. godine, a ne 59 dana (ukupno dana u mjesecima siječanj i veljača). Stoga možemo rezimirati da je parobrodu *Predsjednik Becher* bilo uskraćeno pravo priljeva sredstava u 1920. godine za sljedeća razdoblja: od 1. ožujka do 22. svibnja 83 dana i u 26 dana u razdoblju siječanj-veljača, tj. za 109 dana u 1920. godini (približno 3,6 mjeseci). Stoga možemo zaključiti da je ovaj brod zarađivao prosječno, u *aktivnom* mjesecu eksploatacije, 563.496,33 kruna u 1920. godini (za 8,4 mjeseci korisne uporabe), a ne 509.512,28 kruna (tablica 20). Odnosno: prosječna stvarna cijena mjesečnog koštanja jedne registarske tone zapremine ovog broda nije iznosila 238,20, već 263,44 kruna, odnosno 52,69 lire.⁴²

⁴¹ Ovu aproksimaciju možemo izvršiti i uspoređujući podatke parobroda *Predsjednik Becher* s podacima za parobrode *Bosanka*, *Srđ* i *Maria Immaculata*. Omjer između brutto registarskih tona parobroda *Predsjednik Becher* i ostala tri parobroda iznosio je: *Predsjednik Becher* : *Bosanka* 1 : 1,6157 (2.139 : 3.456); *Predsjednik Becher* : *Srđ* 1: 1,7036 (2.139 : 3.644) i *Predsjednik Becher* : *Maria Immaculata* 1 : 1,7699 (2.139 : 3.786). Prosječna zarada u jednom danu u siječnju i veljači 1920. iznosila je: parobrod *Bosanka* 12.190 kruna dnevno; parobrod *Srđ* 12.780 kruna dnevno i parobrod *Maria Immaculata* 13.187 kruna dnevno. Usporedimo li omjere brutto registarske tonaže parobroda *Predsjednik Becher* i navedenih brodova (1,6157; 1,7036 i 1,7699) s dnevnom zaradom svakog od ova tri parobroda, približna dnevna zarada parobroda *Predsjednik Becher* u u siječnju i veljači 1920. mogla je iznositi 7.544,72 kruna, ako je uspoređujemo s parobrodom *Bosanka* (12.190 kruna : 1,6157), 7.501,87 kruna, ako je uspoređujemo s parobrodom *Srđ* (12.780 kruna : 1,7036), ili 7.451,24 kruna, ako je uspoređujemo s parobrodom *Maria Immaculata* (13.187,96 kruna : 1,7699). Ako ova tri iznosa usporedimo s iznosom od 7.706,11 kruna, koji je dobiven nakon usporedbe s parobrodom *Dubac*, primjećujemo da ne postoji značajna devijacija u pojedinim slučajevima procjene. Razlika je najveća između dobivenog iznosa kompariranog s parobrodom *Maria Immaculata*, te ona iznosi samo 254,87 kruna dnevno, što objektivno možemo i zanemariti. Usporedimo li uplaćeni financijski iznos parobroda *Predsjednik Becher* za to razdoblje s njegovim procijenjenim tadašnjim dnevnim zaradama, broj aktivnog najma rekvizicije u siječnju i veljači 1920. godine iznosio je 33,69 dana, ako kalkuliramo s dnevnom zaradom dobivenom usporedbom s parobrodom *Bosanka* (254.188,75 kruna : 7.544,72 kruna), 33,88 dana, ako kalkuliramo s dnevnom zaradom dobivenom usporedbom s parobrodom *Srđ* (254.188,75 kruna : 7.501,87), odnosno 34,11 dana, ako kalkuliramo s dnevnom zaradom dobivenom usporedbom s parobrodom *Maria Immaculata* (254.188,75 kruna : 7.451,24 kruna). S obzirom na činjenicu da smo prethodno zaključili da je parobrod *Predsjednik Becher* bio eksploatiran u siječnju i veljači 1920. godine 33 dana (nakon usporedbe s parobrodom *Dubac*), to znači da je moguće odstupanje u procjeni maksimalno od jednog dana.

⁴² 563.496,33 kruna/mjesec : 2.139 registarskih tona = 263,44 kruna mjesečno po jednoj registarskoj toni. 263,44 kruna : 5 = 52,69 lire.

Tablica 21. Prikaz dodatno korigiranih prosječno uplaćenih vrijednosti od strane Italije po jednoj registarskoj toni za najam rekvizicije parobroda *Predsjednik Becher* tijekom 1920. godine u krunskoj protuvrijednosti (tečaj krune prema uplaćenju u valuti 1:5)

Parobrod	BRT	Ukupno uplaćeno u 1920. godini za pojedini parobrod duge plovidbe prema poznatim izvorima (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije u 1920. godini (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije po jednoj brutto registarskoj toni (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije u 1920. godini po jednoj brutto registarskoj toni (u talijanskim lirama)
Predsjednik Becher	2.139	4.733.369,15	563.496,33	263,44	52,69

Tablica 22. Prikaz dodatno korigiranih prosječno uplaćenih vrijednosti od strane Italije po jednoj registarskoj toni za najam rekvizicije parobroda *Dubac* tijekom 1920. godine, u krunskoj protuvrijednosti (tečaj krune prema uplaćenju u valuti 1:5)

Parobrod	BRT	Ukupno uplaćeno u 1920. godini za pojedini parobrod duge plovidbe prema poznatim izvorima (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije u 1920. godini (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije po jednoj brutto registarskoj toni (u krunama)	Uplaćeno prosječno u jednom aktivnom mjesecu eksploatacije u 1920. godini po jednoj brutto registarskoj toni (u talijanskim lirama)
Dubac	2.819	5.598.660,20	548.888,25	194,71	38,94
		5.598.660,20 + 796.959,70 = 6.395.619,90	571.037,49	202,57	40,51

Napomena: Uzmemo li u obzir da je parobrod *Dubac* bio aktivan u prosincu 1920. godine, što mu je naknadno i bilo vrednovano, onda bi njegovi aktivni mjeseci eksploatacije iznosili 11,2 mjeseci u 1920. godini. Ovaj bi se scenarij odnosio na drugi red u tablici. Prvi red odnosi se na slučaj ako bi parobrod *Dubac* bio izvan eksploatacije tijekom mjeseca prosinca 1920. godine. To bi bilo ekvivalentno za samo 10,2 mjeseca eksploatacije, uz napomenu da se u tom slučaju ne uzima u obzir naknadni priljev financijskih sredstava.

Dodatnom analizom podataka za parobrod *Dubac* (tablica 8) vidljivo je da je za njegov najam u mjesecu studenome 1920. godine bio uplaćen mnogo manji iznos nego što je to bilo u prethodnim mjesecima iste godine. Iz jedne dopunske stavke izvora doznajemo da ovaj brod nije bio u vrednovanom statusu u razdoblju od 7. studenog do 1. prosinca 1920. godine, dakle, punih 25 dana, tj. približno 0,8 mjeseci. *Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi* naknadno je bio uplaćen sumarni iznos najma, za period od 1. prosinca 1920. do 30. travnja 1921. godine, od 3.984.798,50 kruna,⁴³ što bi ukazivalo na činjenicu da mu je, prema logici prosjeka, bila uplaćena za mjesec prosinac 1920. rata od 796.959,7 kruna. Prema tome, ukupno uplaćen iznos parobroda *Dubac* za čitavu 1920. godinu ne bi bio 5.598.660,20 kruna, već 6.395.619,90 kruna, razmatran period ne bi u tom slučaju bio 11, već 11,2 mjeseca,⁴⁴ prosječan mjesečni priljev sredstava bio 571.037,49 kruna, a ne 358.916,11 kruna (kako je navedeno u tablici 20), dok bi vrijednost po jednoj registarskoj toni iznosila 202,57 kruna, tj. 40,51 lira. Međutim, ako ovaj brod stvarno nije bio u financijskom statusu rekvizicije ni u mjesecu prosincu 1920. godine, već je mjesec prosinac bio naveden naknadno u intervalu od 1. prosinca 1920. do 30. travnja 1921. samo zbog činjenice što je najam prethodno bio podmiren prema obvezi do "završno s mjesecom studenim", onda bi vrednovanje razmatrali u drugom periodu upotrebe. Naime,

⁴³ DPPAD, *Maestro Dubac, Petka, 1918.-1923.*: 6 (GDTMR). U izvoru na navedenoj stranici navodi se stavka: "Sottosegr. Mar. Merc. Rim: za najmove rekvizicije od 1/12-1920. do 30/4-1921. prema iskazu Lit. 796.959:70..." Ovaj iznos od 796.959,70 talijanskih lira bio je, prema tečaju između lira i kruna (1:5) u to doba, ekvivalentan iznosu od 3.984.798,50 kruna. Tako je, uostalom, i naznačeno u izvoru. Parobrodu *Dubac* nije bila doznačena naknada u mjesecu prosincu 1920. godine (tablica 8). S obzirom da je spomenuti iznos bio doznačen sumarno za razdoblje od 5 mjeseci (prosinac 1920/ travanj 1921.), procjenjujemo da je najam u prosincu 1920. iznosio jednu petinu od navedenog iznosa, tj. 796.959,7 kruna. Ipak, treba naglasiti da je to bilo naknadno uplaćeno. Stoga nam iznos može poslužiti samo kao stavka korigiranog vrednovanja jedne registarske tone tijekom 1920. godine, a ne kao posebno uplaćena svota za prosinac 1920. godine. Prema istome izvoru, još nas jedna stavka upućuje na činjenicu da je ovaj brod najvjerojatnije bio u aktivnom statusu rekvizicije tijekom prosinca 1920. godine. Naime, na stranici 8 ovog izvora zabilježeno je sljedeće: "Sottosegr. Mar. Merc. Rim: pridržano za potrošeni ugljen izvan rekvizicije 7/11/20-1/12/20 tona 5 = Lit. 3775." Dakle, prema ovom uzorku, ovaj parobrod *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* bio je najvjerojatnije ponovo u aktivnom statusu rekvizicije od 1. prosinca 1920. godine. Osim toga, ovo je ilustrativan primjer da je dubrovački brodar imao u tom vremenu i obaveze (troškove), a ne samo zarade, što je uostalom već kratko komentirano u ovom radu. O troškovima parobroda za vrijeme rekvizicije bit će spomena u posebnom radu koji razmatra gospodarsko-političke okolnosti za *Dubrovačku parobrodarsku plovidbu*.

⁴⁴ Dakle, aktivan status najma ili rekvizicije parobroda *Dubac* bio je u 1920. godini, prema ovom razmatranju: 10 mjeseci (od 1. siječnja do 1. studenoga 1920.) + 0,2 mjeseca (6 dana u mjesecu studenome, tj. od 1. do 6. studenog 1920.) +1 mjesec (prosinac 1920. godine).

to bi značilo da je parobrod *Dubac* bio u plovidbenom statusu od 1. siječnja do 6. studenoga 1920. godine, što bi iznosilo 10,2 mjeseci. U skladu s tim, prosječna mjesečna zarada (za 10,2 a ne 12 mjeseci razmatranja) bila bi 194,71 kruna, tj. 38,94 lire.

U skladu sa svim navedenim preostaje nam zaključiti da nije moguće najpreciznije odrediti prosječnu vrijednost najma jedne registarske tone brodskog prostora u 1920. godini. Uočili smo popriličnu izjednačenost za tri parobroda, ali to nam ipak ne omogućuje preciznu generalnu procjenu, jer vrijednosti za parobrode *Predsjednik Becher* i *Dubac* ipak nisu sukladne. Osim toga, ta su dva parobroda bila povoljnije vrednovana u 1919., zbog zapremine, koja je iznosila ispod 3.000 registarskih tona, kako smo već zaključili. Evidentirane vrijednosti upućivale su na to, tako da nemamo razloga sumnjati u ovu tvrdnju u razmatranju prethodne godine. Osim toga, ta razlika u vrednovanju je iznosila samo dvije talijanske lire, što nije mnogo odstupalo od prosječne vrijednosti za oba ekstrema. Prema predstavljenoj tablici za 1920. godinu, odstupanje ekstrema od prosjeka bi bilo više.

Preostaje nam zaključiti da su samo parobrodi *Dubac* i *Predsjednik Becher* bili uskraćeni za određene periode u 1920. godini, pa je stoga možda i logično što su bili drukčije vrednovani. Osim toga, parobrod *Predsjednik Becher* očito je bio u određenim problemima i tijekom 1919. godine.

Ipak, više je nego očito da ne bismo pogriješili, s aspekta mogućih priljeva financijskih sredstava, kad bismo za procjenjivanje valoriziranja brodskog prostora parobroda *Leopoldina*, *Napried* i *Lapad* za 1920. godinu uzeli u obzir vrijednost od 30 talijanskih lira po jednoj brutto registarskoj toni mjesečno. Ta je vrijednost blizu donje ekstremne vrijednosti za 5 parobroda, s čijim podacima raspolažemo za 1920. godinu.

Kao što smo spomenuli u početnom razmatranju, ne raspolažemo s podacima kada su točno derekvirani parobrodi *Napried*, *Leopoldina* i *Lapad*. Međutim, znamo da je parobrod *Napried* derekviriran u 1920., a da su parobrodi *Leopoldina* i *Lapad* derekvirani u 1921. godini. Stoga nam navedeno daje za pravo da izvršimo procjenu za prva dva parobroda, s tim da ćemo za parobrod *Napried* pretpostaviti status rekvizicije u 1920. od 6 mjeseci, što bi moglo biti realno.

U konačnici, ukupan iznos najma, prema ovoj verziji, za ova tri broda, u 1920. godini iznosio bi 12.014.100,00 kruna. Ako ovaj iznos reduciramo za 25% zbog objektivno mogućih okolnosti, kao za slučaj u 1919. godini, dobivamo iznos od 9.010.575,00 kruna.

Tablica 23. Procjena mogućih uplaćenih iznosa za najam rekvizicije parobroda *Napried*, *Leopoldina* i *Lapad* tijekom 1920. godine u krunskoj protuvrijednosti (tečaj kruna prema uplaćenju valuti 1:5)

Parobrod	BRT	Ukupno uplaćeno u 1920. godini za pojedini parobrod duge plovidbe prema poznatim izvorima (u krunama)	Upaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1920. godini (u krunama)	Upaćeno prosječno u jednom mjesecu po jednoj brutto registarskoj toni (u krunama)	Upaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1920. godini po jednoj brutto registarskoj toni (u talijanskim lirama)
Napried	1.671	1.503.900,00 (za 6 mjeseci)	250.650	150,0	30,0
Leopoldina	3.304	5.947.200,00 (za 12 mjeseci)	495.600	150,0	30,0
Lapad	2.535	4.563.000,00 (za 12 mjeseci)	380.250	150,0	30,0

Zbrajajući evidentirane podatke za najam pet parobroda duge slobodne plovidbe i tri parobroda obalne plovidbe (40.742.337,41 kruna), možemo ustanoviti pretpostavljeni najmanji mogući ukupan iznos priljeva sredstava za 1920. godinu za tri broda obalne i 8 brodova duge plovidbe. Ukupan zbroj iznosi 49.752.912,41 kruna, koliko je bez ikakve sumnje, ako ne i više, zaradilo dioničko društvo *Dubrovačka parobrodarska plovidba* u 1920. godini.

Osim što je ovaj podatak koristan za vrednovanje dijela financijskog kapitala dubrovačkog gospodarstva u tom razdoblju, pojedine stavke sasvim sigurno mogu poslužiti za procjenu vrijednosti pojedinih dijelova onodobne jugoslavenske flote, koja je gotovo u cijelosti bila hrvatska flota. Pogotovo se ovo može odnositi na flotu duge plovidbe. Ova valorizacija je dodatno točna i primjenjiva za ostale valorizacije ondašnje jugoslavenske, tj. hrvatske trgovačke flote zbog poznate činjenice da je "oko 90% trgovačkog brodovlja bilo... predano Italiji na upravljanje, a ostatak Francuskoj i Velikoj Britaniji."⁴⁵ Konstatacija proizlazi iz činjenice što se evidentirani podaci za jedan parobrod male obalne i za pet parobroda duge plovidbe, iz izvora koji su navedeni u ovom radu, odnose na priljeve sredstava iz talijanske državne blagajne.

Trgovačka mornarica Kraljevine SHS je, prema početnom stanju 1920. godine, posjedovala ukupno samo 35 parobroda u kategorijama duge i velike

⁴⁵ A. Primožić, »Podjela austrougarske trgovačke mornarice«: 326.

obalne plovidbe, čija je ukupna nosivost iznosila 173.000 tona.⁴⁶ Prema Tambači, zapremina tog brodskeg prostora, tj. ukupna brutto registarska tonaža, iznosila je 104.074 tona. Od tih 35 jugoslavenskih parobroda 7 ih je imalo nosivost do 3.000 tona, 8 od 3.000 do 5.000 tona, a ostalih 20 brodova imalo je nosivost preko 5.000 tona.

Ako ponovo obratimo pažnju na podatke za tadašnje parobrode dubrovačkog broдача koji su bili u službi duge plovidbe (tablica 15), onda primjećujemo da nijedan nije imao nosivost ispod 2.000 tona. Samo je parobrod *Napried* imao nosivost između 2.000 i 3.000 tona. Također je samo jedan parobrod, i to *Predsjednik Becher*, spadao u kategoriju brodova između 3.000 i 4.000 tona nosivosti. Parobrodi *Lapad* i *Dubac* spadali su u kategoriju između 4.000 i 5.000 tona. I konačno, čak 5 parobroda imalo je nosivost veću od 5.000 tona (*Daksa*, *Maria Immaculata*, *Srgj*, *Bosanka* i *Leopoldina*). Ova usporedba nam daje i više nego ilustrativan prikaz veličine vrijednosti dubrovačkog brodovlja duge plovidbe u odnosu na ostale subjekte duge plovidbe na hrvatskoj obali u to doba.

U radu Ive Šiševića iz 1965. godine navode se sljedeći nalazi istraživanja: "Iz svega navedenog slijedi da je Kraljevina SHS dobila 148 parobroda sa 133.705 brutto tona brodske sadržine. Od toga je 31 parobrod sa 100.957 brutto tona sposoban za slobodnu veliku obalnu plovidbu, a drugih 117 parobroda... za malu obalnu plovidbu".⁴⁷ Ovdje je autor iznio podatke o ukupnoj količini derekviranog brodovlja ondašnje trgovačke mornarice. Dakle, i Šišević je očito koristio izraz "za slobodnu veliku obalnu plovidbu" i za brodove duge plovidbe.

Primijenimo li podatke dobivene iz valorizacije dubrovačkog brodovlja duge plovidbe u ovom radu, rekonstruirat ćemo najvjerojatnije veličine vrijednosti financijskog priljeva sredstava koja su se u konačnici mogla akumulirati u onodobnim budžetima jugoslavenskih broдача koji su u svojim plovnim parkovima posjedovali brodove duge plovidbe (tablica 24 i 25).⁴⁸

Ove podatke nećemo naknadno obrađivati ni korigirati. Sasvim je sigurno da su u čitavoj ovoj floti pojedine plovne jedinice mogle biti povremeno pasivne,

⁴⁶ Ladislav Tambača, »Trgovačka mornarica 1918-45.«, unutar natuknice: »Jugoslavija.«, u: *Pomorska enciklopedija* 3 (1976): 327-328.

⁴⁷ I. Šišević, »Sporazum Trumbić-Bertolini u sklopu rješavanja jadranskog pitanja«: 938.

⁴⁸ Iznosi u tablicama 24 i 25 bili bi nešto veći kad bi se uzeli u obzir podaci o brutto registarskoj tonaži Ladislava Tambače. Pri tom je potrebno napomenuti da bi u spomenutim tablicama, kao i u popratnom tekstu bio točniji izraz "duge i velike obalne plovidbe".

Tablica 24. Pretpostavljeni-mogući priljev financijskih sredstava za najam rekvizicije parobroda duge plovidbe Kraljevine SHS u 1919. godini (tečaj krune prema uplaćenju valuti 1:3)

Brodovlje	BRT	Ukupno uplaćeno u 1919. godini za čitavu flotu duge plovidbe (u krunama)	Upplaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1919. godini (u krunama)	Upplaćeno prosječno u jednom mjesecu po jednoj brutto registarskoj toni (u krunama)	Upplaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1919. godini po jednoj brutto registarskoj toni (u talijanskim lirama)
Jugoslavenska flota duge plovidbe	100.957	83.592.396	6.966.033	69,00	23,00

Tablica 25. Pretpostavljeni-mogući priljev financijskih sredstava za najam rekvizicije parobroda duge plovidbe Kraljevine SHS u 1920. godini (tečaj krune prema uplaćenju valuti 1:5)

Brodovlje	BRT	Ukupno uplaćeno u 1920. godini za čitavu flotu duge plovidbe (u krunama)	Upplaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1920. godini (u krunama)	Upplaćeno prosječno u jednom mjesecu po jednoj brutto registarskoj toni (u krunama)	Upplaćeno prosječno u jednom mjesecu u 1920. godini u po jednoj brutto registarskoj toni (u talijanskim lirama)
jugoslavenska flota duge plovidbe	100.957	181.722.600,00	15.143.550	150,00	30,00

odnosno izvan statusa financijskog priljeva sredstava od strane rekvirera, zbog nekakve privremene anomalije. Stoga je ukupan iznos mogao biti i nešto manji. Ipak, kao što smo vidjeli u slučaju *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*, pojedini brodovi su u 1920. godini kotirali čak i s vrijednošću od 40 talijanskih lira po jednoj registarskoj toni mjesečno. To nam daje za pravo naslutiti da je iznos, vjerojatnije, mogao biti i veći.⁴⁹

⁴⁹ L. Tambača, »Trgovačka mornarica 1918-45.«: 328. Ne smijemo ispustiti iz vida ni činjenicu da je tadašnjih 20 jugoslavenskih trgovačkih brodova duge i velike obalne plovidbe imalo nosivost preko 5.000 tona. Brod s nosivosti od 5.000 tona imao je ukupnu zapreminu blizu 3.000 registarskih tona. Kao što smo vidjeli, tri broda *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*, čija je zapremina iznosila preko 3.000 tona, bila su i vrednovana s 40 talijanskih lira po jednoj registarskoj toni zapremine u 1920. godini.

Dakle, ovaj prikaz nam može poslužiti kao orijentacijski model za daljnja istraživanja. Osobito se mogu otvoriti i nova pitanja maksimalnih iznosa zarade pojedinih segmenata hrvatske flote duge i obalne plovidbe uzimajući u obzir i malu obalnu plovidbu. Posebno bi bilo zanimljivo istražiti akumulaciju ili onodobno eventualno preusmjeravanje dijela ovakvih sredstava u ondašnje druge gospodarske aktivnosti uz našu obalu. Bez obzira je li u pitanju bila akumulacija ili preusmjeravanje to bi moglo biti zanimljivo za našu ekonomsku i pomorsku povijest iz razdoblja kada je gospodarstvo u Kraljevini Jugoslaviji kotiralo na izrazito niskoj razini.

Zaključak

Dubrovačka parobrodarska plovidba kao najznačajnije dubrovačko parobrodarsko društvo i uopće akumulator većine preživjele parobrodarske flote iz grada Dubrovnika nije mogla odmah samostalno nastaviti s poslovanjem nakon svršetka Prvog svjetskog rata. Već u mjesecu prosincu 1918. započeo je proces rekvizicije njenih parobroda duge i obalne plovidbe, što je bilo nastavljeno i okončano u prvom dijelu 1919. godine. Svi su parobrodi bili rekvirirani, osim maloobalnog parobroda *Albania*, koji je bio plovidbeno aktivan i tijekom 1918. u gornjem dijelu Jadrana, a tijekom 1919. poslužio je prvenstveno za pomorsko-prometno povezivanje Dubrovnika i Splita, i to posebno s aspekta poslijeratne obnove, što je bio skroman, ali ipak važan početni impuls u najavi doprinosa dubrovačkog broдача u kreiranju poslijeratnih pomorsko-prometnih djelatnosti uz obalu.

Iako su parobrodi obaju flotnih timova bili rekvirirani, te tako nisu ni mogli biti uposleni vlastitim poduzetništvom, zahvaljujući uplatama od strane službenih predstavnika talijanske i francuske države na račun dioničkog društva *Dubrovačka parobrodarska plovidba*, pristizala su tijekom 1919. i 1920. godine u Dubrovnik devizna financijska sredstva, odnosno iznosi u milijunskim ciframa krunske protuvrijednosti.

Analiza financijske rekonstrukcije najma rekvizicije pokazala je da je postojalo određeno pravilo valoriziranja brodskeg prostora od strane rekvirera tijekom 1919. godine. Privremena zapljena, odnosno prisilni najam, bila je valorizirana prema brutto registarskoj tonaži parobroda, a ne prema nosivosti, što upućuje na zaključak da brodovi tijekom rekvizicije nisu bili potrebni pobjedničkim silama samo zbog prijevoza tereta. Međutim, pokazalo se da najam nije bio vrednovan samo vremenskim rokom, već najvjerojatnije i

plovidbenom sposobnošću svakog parobroda. Osjetila je to povremeno tijekom 1919. i 1920. i *Dubrovačka parobrodarska plovidba*, s tim što se to odnosilo samo na manji dio flote, odnosno razmatranog uzorka. Sumiranje doznaka za pet parobroda duge i jedan obalne plovidbe i kvantitativno-financijska rekonstrukcija za još tri parobroda duge plovidbe ukazuju na činjenicu da je *Dubrovačka parobrodarska plovidba* zaradila tijekom 1919. godine najmanje 17,8 milijuna kruna. Ti iznosi bili su još veći u 1920. godini, tako da su iznosili, za tri plovne jedinice male obalne plovidbe i 8 plovnih jedinica duge plovidbe, najmanje 49,7 milijuna kruna.

Financijska rekonstrukcija najma rekvizicije brodovlja *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* omogućila nam je, prema analogiji, da procijenimo najam rekvizicije čitave tadašnje parobrodarske hrvatske trgovačke flote duge plovidbe. Dobivene vrijednosti u ovome radu ukazuju na činjenicu da su gospodarsko-upravljačke strukture iz pomorsko-brodarskog sektora tada raspolagale s kapitalom koji nije bio beznačajan.

REVITALISATION OF *DUBROVAČKA PAROBRODARSKA PLOVIDBA* (DUBROVNIK STEAMSHIP NAVIGATION COMPANY): PERIOD OF REQUISITION 1919-1920

IVO RADOJE

Summary

The end of World War I marked the merging of three smaller Dubrovnik steamship navigation companies into *Dubrovačka parobrodarska plovidba* as their successor, contributing to the consolidation of the current shipping milieu of the ancient maritime city. Once the war operations were over, the Allies had temporarily requisitioned almost all undamaged vessels. In the new circumstances the Dubrovnik shareholding company had no direct supervision or management of its fleet. However, as the claim on the fleet implied certain compensation, during 1919 and 1920 France and Italy, for the most part, were paying *Dubrovačka parobrodarska plovidba* for the use of the requisitioned ships. Financial reconstruction of the above compensation shows that the sums were not insignificant, although probably somewhat smaller than the regular company earnings. The reconstructed model of the compensation paid to the Dubrovnik shipping company may be applied to practically entire Croatian merchant navy that was temporarily requisitioned mainly by the Italian military force. Financial analysis suggests that in the years 1919-1920 Croatian coast saw a concentration of the capital, which, in the oncoming years, may have provided a new impetus for the maritime and other commercial activities.