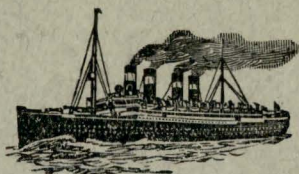


397.792 (497.1)

IZVJEŠTAJ

SAVEZA POMORSKIH BRODOVLASNIKA

KRALJEVINE JUGOSLAVIJE



4622

W-286

„DAVIDOVIĆ“, PAVLOVIĆA I DRUGA
BEOGRAD 1936, — TAKOVSKA 32.

Уведено у нови инвентар бр. ~~814~~
1 јануара 1942 год.
Београд.

IZVJEŠTAJ

SAVEZA POMORSKIH BRODOVLASNIKA

KRALJEVINE JUGOSLAVIJE



32564

ŠTAMPARIJA „DAVIDOVIĆ“, PAVLOVIĆA I DRUGA
BEOGRAD 1936, — TAKOVSKA 32.

IZVJEŠTAJ
SAVEZA POMORSKIH BRODOVLASNIKA
KRALJEVINE JUGOSLAVIJE
u Beogradu

Pregled pomorstva u 1935 god.
i jugoslavenska trgovačka mornarica

U međunarodnoj izmjeni dobara zapaža se već dugi niz godina stalno opadanje, a kako je trgovačka mornarica jedno sretstvo za prevoz dobara u međunarodnom prometu, jasno je da je njen rad i napredak zavisao o opsegu toga prometa.

Iako u minuloj godini 1935 nije došlo do poboljšanja koje se je očekivalo, iako se nijesu ispunile nade koje su se gajile, može se ipak konstatovati izvjesno popuštanje depresije koje je donijelo, naročito teretnoj tonaži, nešto bolje rezultate od onih u posljednim godinama.

Tako se može sa opšteg gledišta karakterizovati stanje pomorstva u prošloj godini.

Treba ipak primijetiti da je pomorsko tržište, koje sa robnim i novčanim svjetskim tržištem promptno reaguje na sve događaje internacionalnog političko-privrednog karaktera, osjetilo efekte jake zategnutosti opšte političke situacije sa svim odnosnim trzavicama. To je doprinijelo da su se prevozni stavovi (navli) na internacionalnim tržištima kretali jednom sasvim vijugavom linijom, postigavši na nekim relacijama povećanja koja su, iako se nijesu održala, ipak dala jačeg zamaha pomorskom prometu i povoljnijoj konjunkturi.

Sada izloženo stanje jasno proizlazi iz toka prevoznih stavova na relacijama koje prvenstveno služe za prosuđivanje pulsa internacionalnog pomorskog tržišta. Tako je tržište **PLATE**, koje se je godine 1934 kretalo na bazi od 12/—, otvorivši 1935 godinu sa još nižom cijenom (11/6), tokom godine konstantno raslo, da u oktobru dostigne visinu od 18/6. Ovo je tržište kasnije popustilo te se sada kotira na bazi od 17/—.

Prevoz ugljena iz Cardiffa za Genovu, koji je koncem 1934 godine kotirao 5/3, dosegao je u drugom polugodu prošle godine naval od 10/6, spustivši se krajem godine na cirka 6/6. Isti teret

za Gornji Jadran, koji je koncem 1934 plaćao 6/3, plaćao je u drugom polугоду prošle godine 12/— do 12/6 a kasnije samo 7/6.

Navli iz Dunava (Rumunjska), premda nijesu pretrpjeli ozbiljnih varijacija, osjetili su izvjesno poboljšanje te su se kretali između minimuma od 13/9 i maksimuma od 15/— za Kontinent a između 14/— i 17/— za U. K. t. j. poprečno, za otprilike 1/— do 2/— više nego u godini 1934. Navli iz ruskih luka Crnog mora za U.K./Kont. kretali su se između 9/— i 11/3 ostavši gotovo isti kao u prošloj godini, izuzevši samo navle za terete za Istočnu Afriku, koji su se popeli dosta visoko.

Nije se ostvarila bolja konjunktura u prometu riže na koju se računalo zbog velike tražnje od strane Francuske, pa su navli iz Seigona za S.M./Kont. neobično skakali i padali krećući se između 18/— i 27/3. Na tržištu Australije nije bilo znatnijih promjena.

Navli fosfata iz Maroka i Tunizije za italijanske luke znatno su bili poskočili u drugom polугоду prošle godine. Tako se na relaciji Casablanca/Venecija plaćalo do Frs. 32., spram Frs. 16. u godini 1934. Istovremeno su poskočili i navli za prevoz drva za Italiju i njene kolonije u Istočnoj Africi.

Iako spomenuta poboljšanja nemaju karakter stabilnosti, jer su produkt nenormalnih prilika, ostavila su ipak neku korist, koja je u ovim teškim vremenima krize dobro došla.

Porast navala ima se uostalom pripisati u glavnom znatnim i užurbanim opskrbama pojedinih država i dosljedno tome većoj tražnji brodske tonaže zbog izvršenja odnosnih prevoza.

Sveukupna svjetska tonaža, koja je bila dosegla svoj vrhunac godine 1931 sa 70,130.000 brut. reg. tona, snizivala se je postepeno narednih godina.

Takođe je i u minuloj godini zabilježeno daljnje sniženje tonaže, iako ne u onoj mjeri kao što je bilo prethodnih godina. To je sniženje prouzrokovano raznim gubicima, zatim povlačenjem iz prometa starijih i neekonomičnih brodova, koji su bili prodani za staro željezo.

U prošloj godini bilo je tako uništeno ukupno 2,072.000 brut. reg. tona, dok je u istom vremenu bilo izgrađeno novih brodova za ukupno 1,361.000 tona. Prema tome efektivno sniženje svjetske tonaže iznosi u minuloj godini samo oko 700.000 brut. reg. tona spram 2,340.000 u god. 1934 i 1,800.000 u god. 1933.

Današnja efektivna svjetska tonaža iznosi 64,980.000 brut. reg. tona, od kojih je 60,195.000 tona u prometu, a 4,785.000 tona u raspremi, — te se je prema tome, spram svog maksimuma u 1931 god., snizila za 7.5%.

Od pomenutih **novih izgradnja** u prošloj godini, kojih je bilo za 1,361.000 brut. reg. tona, preko polovine otpada na motorne lađe, koje u svjetskoj trgovačkoj mornarici iz dana u dan zauzimaju sve to veću kvotu. —

Naprijed označenoj manjoj proporciji sniženja brodske tonaže u god. 1935 odgovara i manji **broj raspremljene tonaže** spram prethodnih godina.

Podaci raspreme brodova odrazuju se u sljedećim brojkama:

početkom 1935 god. bilo je u raspremi	6,507.000 b. r. t.
polovinom 1935 „ „ „ „ „	6,380.000 „
koncem 1935 „ „ „ „ „ samo	4,785.000 „

spram 12,100.000 tona koncem 1932 i početkom 1933, te 7,431.000 tona koncem 1933 i početkom 1934 god.

Jasno se vidi, da je iz raspreme stavljeno opet u opremu najviše tonaže u drugom polугоду prošle godine, što stvarno odgovara vanrednim prilikama i događajima koji su došli do najvećeg izražaja baš u drugoj polovini godine.

Nezaposleno — u raspremi — ima najviše tonaže Amerika — 2,395.000 br. reg. tona — 25% cjelokupne svoje tonaže. Za tim dolazi Francuska sa 15%, pa Grčka sa 8%. Najmanje nezaposlenih brodova ima Japan, ispod 1/2%. Kod ostalih država kreće se procenat između 2 i 7.

Srazmjer tonaže **po vrsti materijala** upotrebljavanog za pogon je danas sljedeći:

- 50.15% ima parne mašine sa pogonom na ugalj.
- 30.65% upotrebljava parne mašine i turbine sa pogonskim gorivom na naftu.
- 17.40% je na motor, a
- 1.80% su jedrenjaci.

Opadanje brodske tonaže za posljednje 4 godine, stagnacija u novogradnjama i velika tražnja starog željeza, uticali su povoljno na **cijene brodova** sposobnih za plovidbu. Te cijene su minule godine znatno poskočile i popravile uprav apsurdne cijene pređašnjih godina, koje su bile spale na najniži nivo polovinom 1933 godine.

Povećanju cijena porobrodima doprinijela je dobar dio i poznata subvencija engleskoj trgovačkoj mornarici.

Međunarodna saradnja za uvađanje *najnižih prevoznih stavova* — minimum rates — (Plata, Australija, Baltik) doprinijeće takođe poboljšanju pojedinih glavnih tržišta i koristiti tonaži zaposlenoj u odnosnom prometu.

U posljednje vrijeme konstatuje se na sve vidljiviji način, da se *tržište Sredozemnog mora* formira samo za sebe i da, premda u glavnim linijama slijedi ostala internacionalna tržišta, nije uvijek o njima ovisno. Ova je činjenica od velike važnosti za našu trgovačku mornaricu jer je njen dobar dio zaposlen u tome prometu.

Navedenu pojavu najbolje ilustruje činjenica, da se porast prevoznih stavova, koji se je u toku minule godine zapažao na raznim relacijama, nije odrazio i na promet unutar granica Sredozemnog mora. I zaista, izuzevši porast navala za prevoze određene za Italiju, ostali navli nijesu imali nikakvih poboljšanja već su šta više kod mnogih artikala pali. Ovo je bio slučaj osobito kod prevoza drva, cementa i bauksita, koji zaposluju velik dio brodova naše trgovačke mornarice.

Uzrok posebne situacije u pogledu prevoza u Sredozemnom moru leži nesumnjivo u vanrednim restriktivnim mjerama koje su u privrednim odnosima preduzele bez malo sve države Sredozemnog mora, a te su mjere: kontigentiranje, stroga kontrola uvoza, valutna ograničenja i sl. Sve to sprječava slobodnu izmjenu dobara, ne dopuštajući da se promet razvija punim zamahom i u većim količinama. Za otpremu robe traže se komplikovane formalnosti. Roba se otprema u više mahova i u manjim količinama.

Silom prilika ovome se stanju prilagođuje čitavo Sredozemno tržište a posljedica je toga da se promet sve to više odvija putem redovnih pruga, odnosno ustaljenim vezama koje se iz dana u dan sve više razvijaju.

Naša trgovačka mornarica, poslije opadanja njene tonaže u god. 1933 i 1934, kada je pala na 168 jedinica sa svega 338.160 brut. reg. tona prema 188 jedinica sa 375.649 bruto reg. tona u 1932 g., nije se dalje snizila već se je naprotiv, iako u neznatnoj mjeri, povećala, dajući ujedno izražaja sve to zdravijega i racionalnijeg svog razvitka.

Danas je *stanje jugoslavenske trgovačke mornarice*: 178 jedinica od svega 365.014 br. reg. tona.

Iako u minuloj godini ne možemo da zabilježimo osobitih nabavaka ni novogradnja, izuzevši nabavku parobroda „Princesa Olga“ Jugoslavenskog Loyda, koji je dao života novoj vrsti saobraćaja u našoj trgovačkoj mornarici uređenjem teretno-putničkih pruga sa inostranstvom, ipak su naši brodovlasnici u toku godine kupili nekoje jedinice iz druge ruke i to novije, moderne konstrukcije, eliminišući iz prometa jednak broj starijih neekonomičnih brodova, što doprinosi, iako ne totalnoj a ono djelomičnoj, apsolutno potrebnoj, obnovi našeg plovnog parka.

Sadašnje prilike ne dozvoljavaju da bi brodovlasnici mogli pomišljati na nove konstrukcije, pa stoga i nabavka iz druge ruke, ukoliko su odnosni brodovi noviji i moderniji, može da korisno posluži našim interesima.

Primjena sankcija prema Italiji koja je stupila na snagu novembra prošle godine, poremetila je osjetljivo redovni saobraćaj u Sredozemnom i Jadranskom moru, a pošto je na tim relacijama zaposlen bio dobar dio brodova naše trgovačke mornarice, to je ova osjetila u velikoj mjeri sve štetne posljedice koje je donijela sobom obustava prometa sa italijanskim lukama.

Zabrana uvoza naše robe u Italiju, kojoj je Italija odgovorila protivsankcijama, odnosi se u glavnome na velike količine drva i bauksita, prevozi kojih su davali stalnog rada i zarade gotovo svim našim brodovima male obalne plovidbe, a isto tako i dobrom dijelu brodova velike obalne plovidbe koji su takođe bili djelimično zaposleni prevozom drva za Italiju a djelomično prevozom fosfata iz Tunizije za italijanske luke.

Taj je promet sada sasvim otpao, pa odnosni brodovi treba da traže posla na drugoj strani, što je skupčano sa velikim teškoćama.

Naši brodovlasnici razvili su tokom minule godine, u prkos svih teškoća na koje nailaze, veoma živahnu djelatnost. Sarađujući prvenstveno na unapređenju naše izvozne trgovine, doprinose pomalo ali konstantno na razvijanju naše spoljne trgovine. Podržavajući naš izvoz u ovim teškim vremenima, naša trgovačka pomorska zastava doprinijela je najviše da su se naši izvozni artikli održali na stranim tržištima, ne samo, već da su se plasirali i na novim pijacama.

Da se dade još većeg zamaha našim brodovlasnicima na tom važnom polju rada prijeko je potrebna i direktna *saradnja*

naših izvoznika i uvoznika. Trebalo bi da se oni ugledaju u druge pomorske zemlje i da se svi bez razlike služe za svoje prevoze isključivo lađama nacionalne zastave. Znatno dio našeg izvoza obavlja se još i danas brodovima stranih zastava, pa i za ona odredišta za koja može da se uz iste uslove vrši našim domaćim brodovima, naročito onim koji podržavaju redovne trgovačke pruge.

Naši privredni krugovi očekuju velike koristi od „**jadranske tarife**“ koju je izradila željeznička direkcija i koja je stupila na snagu 1. januara 1936. Ta tarifa vrijedi za tranzit robe u Čehoslovačku iz naših luka: Sušak, Bakar, Solin, Split i Šibenik i iz Čehoslovačke, iz prekomorskih zemalja kao i za kabotažni saobraćaj sa našim lukama.

Tarifa vrijedi za svu robu koja dolazi iz naprijed spomenutih naših luka ili se preko njih izvozi; vrijedi takođe i za našu domaću robu, ukoliko se ona obalnom plovidbom dovede u jednu od prije navedenih naših luka i iz nje izvozi dalje u Čehoslovačku.

Stupanjem na snagu ove tarife naše luke postaju u principu sposobne da konkurišu Trstu i Rijeci.

Stvore li se još k tome tehničke mogućnosti za racionalno iskorišćavanje, kao što su prostrani pristanišni magazini i postrojenja za utovar i istovar, biće osiguran najbolji uspjeh.

Kao što se je prije napomenulo, Jugoslovenski Lloyd A. D. je nabavio u prošloj godini parobrod „Princesa Olga“ od 14259 dpl. Sa tim parobrodom društvo obavlja putničko-teretnu službu između Trsta, Aleksandrije i Haife preko Pireja. Osim toga društvo vrši **kružna putovanja** po Sredozemnom moru velikim turističkim parobrodom „Kraljica Marija“.

Obalnu plovidbu na Jadranu vrše tri parobrodska društva koja su u ugovornom odnosu sa državom, i to: Jadranska Plovidba D. D. u Sušaku, Dubrovačka Parobrodska Plovidba A. D. u Dubrovniku i Zetska (prije Bokeška) Plovidba na Cetinju; ova posljednja i plovidbu na Skadarskom jezeru.

Naša Obalna Plovidba je bez sumnje jedna od najsavršenijih u Evropi, što su nam priznali najveći autoriteti. Njezina organizacija ne zaostaje ni za majstorima u plovidbi, Norvežanima.

Ona vezuje i najzabitnija mjesta našega Primorja sa centrima, dajući tako mogućnost stanovništvu udaljenih sela i ostrva da bude u neprekidnoj vezi sa ostalim svijetom; da unovči proizvode

mora i svoga zemljišta, a da se snabdijeva sa životnim namirnicama kojima kod kuće oskudijeva.

Još značajnija je uloga Obalne Plovidbe u promicanju prometa stranaca.

Lijepi i udobni naši putnički parobrodi bez razlike, sa otmenom i predusretljivom posadom, pobuđuju divljenje stranih putnika, koji samim pristupom na lađu dobijaju najpovoljniji utisak o našoj zemlji.

I dok su mnogi prirodom obdareni krajevi naše zemlje, otsječeni od svijeta, samo životarili, danas se kod njih razvija promet stranaca, zahvaljujući gustoj mreži parobrodskih pruga.

U prošloj godini je bilo kod nas 960.495 posjetilaca-turista, a od toga broja 234.433 inostranih koji su proveli u našoj zemlji milion četiri stotine dvjesta i dvadeset noći.

Nije teško procijeniti koliku je korist zemlji, narodnoj privredi i pojedincima donio ovaj priliv stranaca, a može se mirne duše tvrditi da je za takav uspjeh velika zasluga naših putničkih parobroda.

Već otprije postoje **redovne pruge** iz domaćih luka za Grčku, zapadni dio Sredozemnog mora, Kanarska ostrva i Južnu Ameriku, a prošle godine je parobr. društvo „Oceania“ uputilo teretne pruge za U. K. i sjevernu Evropu.

Dok možemo da se pohvalimo uprav zavidnim napretkom putničkog saobraćaja sa prvoklasnim lađama, treba da naglasimo **zastoj u nacionalnom brodarstvu Slobodne Plovidbe.**

Naša teretna brodska tonaža se ne povećava nikako izgradnjom novih a u neznatnoj mjeri nabavkom lađa iz druge ruke.

Razlog zastoja leži u nedostatku kapitala, a ovome posljednjem u opštoj privrednoj depresiji.

I kod nas na Primorju, kao i u drugim pomorskim državama, ulagao je svoje uštede u more ne samo poslovni već i drugi, siromašntji, svijet, jer je imao povjerenja u pomorsku industriju i vidio od nje stalne koristi.

Iako je povjerenje u pomorstvo kao što i u druge grane narodne privrede malaksalo, ono ipak nije sasvim iščezlo, jer štogod se dogodi, more će ostati nepresušiv izvor blagostanja i bogatstva; treba samo sretstava i razumjevanja da se racionalno iskorišćuje.

Ali baš tim sretstvima običan građanin danas ne raspolaže, pa je pozvana zajednica da taj nedostatak nadoknadi. Stoga vidimo da više ili manje sve pomorske države, na jedan ili na drugi način, pritiču u pomoć svojoj trgovačkoj mornarici u cilju da se



poboljša i poveća. To nam potvrđuju razne prošlogodišnje odluke pojedinih pomorskih država.

U Engleskoj npr., gdje nije bilo osobitog raspoloženja za državnu subvenciju i gdje se stvarni bogataši ne broje na prste, uvidjelo se da u sadašnjim prilikama trgovačkoj mornarici nema napretka bez državne pomoći, pa je vlada Velike Britanije, za godinu 1935 i 1936 odobrila za parobrodsku preduzeća subvenciju od ukupno 4 miliona funti, što izraženo u našem novcu daje milijardu dinara. Ovo je doprinijelo da je u prošloj godini pušteno u more nekoliko stotina novih parobroda i tako se djelomično obnovio plovni park koji će uspješnije da se takmiči sa starijim brodovima drugih zastava.

Sličnim odlukama posvetili su naročitu brigu obnovi i povećanju svoje trgovačke tonaže Rusija, Turska, Baltičke države itd. Trebalo bi da se i u Jugoslaviji bez odlaganja pristupi planskoj **obnovi trgovačkog plovnog parka**, iskorišćujući sadašnje povoljne političko-privredne konjunktore. Ali se ta obnova može postići jedino pomoću države, da uz neznatne zajedničke žrtve bude korisna državi i cjelokupnoj narodnoj privredi.

Savez Pomorskih Brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije

U lanjskom izveštaju koji je dao Upravni odbor Saveza, navedeni su podaci o postanku Saveza, njegovu zadatku, organizaciji i radu.

Ondje je bilo navedeno da je **začlanjeno u Savezu** jedanaest parobrodskih preduzeća koji su vlasnici 134 jedinice od ukupno 296.745 brutto tona, što predstavlja 6/7 cjelokupne brodske tonaže jugoslavenske trgovačke mornarice.

Pristupom u Savez pet novih članova i to: „Slobodne Plovidbe Topić, D.D. u Sušaku, Jugoslavenske Plovidbe D.D. u Sušaku, Brodarskog Poduzeća Fr. Petrinović u Sušaku, Brodarskog Poduzeća Marin Ferić u Splitu i „Marović“, parobr. D. s. o. j. u Omišlju, Savez broji danas 16 članova sa 150 jedinica od ukupno 329.365 br. reg. tona. To predstavlja 90% cjelokupne naše trgovačke mornarice.

Rad Saveza kretao se je i u prošloj godini u granicama njegovih pravila i njegova zadatka.

Uprava Saveza je pažljivo pratila sve pojave u pomorstvu, toliko kod nas koliko u ostalim pomorskim državama, učestvujući

i aktivno pri preduzimanju mjera važnih za pomorstvo, nacionalnog i međunarodnog karaktera, pa je o svim odnosnim pojavama i mjerama izvješćavala članove Saveza i o njima pretresala na svojim sastancima.

Nadležne vlasti su upućivale Savezu poziv da daje svoje mišljenje po raznim pitanjima pomorske struke i uprava se je tome odazivala bilo direktno pismeno, bilo na konferencijama koje su se održavale.

Tako je npr. Uprava Saveza dala obrazložena mišljenja o predlogu za uvođenje turnusa ukrcanja pomoraca na trgovačke brodove; o projektu Uredbe o baždarenju pomorskih brodova; o projektu Naredbe o posredovanju rada nezaposlenih pomoraca, učestvujući preko svojih predstavnika u odnosnoj tripartitnoj anketi u Sušaku.

Savez je bio u direktnom kontaktu sa Međunarodnom pomorskom Konferencijom u Londonu zbog saradnje po pitanju minimalnih prevoznih cijena. Isto tako i u istoj svrsi sa Baltičkom i Međunarodnom pomorskom Konferencijom u Kopenhagenu i sa Asociacion de Navieros u Bilbao.

Na poziv Ministarstva Socijalne Politike i Narodnog Zdravlja, uprava Saveza je delegirala svoga pretsjednika da zastupa brodovlasnike na Pripremnoj tripartitnoj pomorskoj tehničkoj konferenciji koja je bila u Ženevi novembra i decembra 1935 god., u cilju pretresanja pitanja o sastavu i broju posade na trgovačkim brodovima, o radnom vremenu na lađama i o odsustvu pomoraca sa platom.

O radu ove Konferencije pretsjednik Saveza pom. brodovlasnika podnio je poseban izvještaj o Božiću prošle godine i dostavio ga članovima Saveza, nadležnim ministarstvima i drugim interesovanim ustanovama i licima.

Uprava Saveza je i u toku minule godine posredovala kod pojedinih vlasti po raznim predmetima svojih članova, davala članovima uputstva po pitanjima opšteg ili posebnog značaja i obavještavala ih blagovremeno o svemu što je moglo da ih interesuje u njihovom sadašnjem teškom poslovanju.

ČLANOVI POMORSKIH BRODOVLASNIKA I NJIHOV PLOVNI PARK

Red. broj	IME PAROBRODARSKIH PREDUZEĆA	Kategorija i broj parobroda				Registar T.		Nosivost	Primjedbe
		Duga plovidba	Vel. ob. plovidba	Mala ob. plovidba	Ukupno parobroda	Brutto	Netto		
1	Jugoslavenski Lloyd A. D. - Split	20	—	1	21	114.515	71.095	190.180	Uprava: Zagreb Gundulićeva ul. 3.
2	Dubrovačka Parobr. Plov. — A.D. Dubrovnik	11	—	13	24	52.936	32.450	81.410	—
3	Jadranska Plovidba D. D. — Sušak	—	3	52	55	24.751	12.913	15.012	—
4	Brod. Akc. Društvo „Oceania“ — Beograd	8	—	—	8	24.163	15.131	42.030	Uprava: Sušak
5	Slobodna Plovidba „Topić“ D. D. — Sušak	6	—	—	6	23.730	15.094	42.705	—
6	Jugoslavenska Plovidba D. D. — Sušak . .	5	—	—	5	23.068	17.021	37.750	—
7	Prekomorska Plovidba D. D. — Sušak . .	3	—	—	3	15.760	9.632	25.700	—
8	Parobr. Akc. Društvo „Progres“ — Sušak	4	—	—	4	14.436	10.418	27.725	—
9	Atlantska Plovidba D. D. — Sušak	2	—	—	2	8.828	5.455	14.770	—
10	Brod. Poduzeće kap. A. Babarović — Miina	1	2	—	3	7.397	4.399	7.885	Uprava: Sušak
11	Brod. Poduzeće Marin Ferić — Split . . .	1	—	3	4	4.681	2.776	7.430	—
12	Plovidba „Rad“ — Dubrovnik 2.	1	—	—	1	4.210	2.572	7.600	—
13	Slobodna Plovidba D. s. o. j. — Dubrovnik	1	—	—	1	4.080	2.540	7.200	—
14	Brod. Poduzeće Fr. Petrinović — Split . .	1	—	—	1	3.729	2.366	6.380	Poslovnica: kap. A. Bobarović — Sušak
15	Zetska Plovidba A. D. — Cetinje	—	—	11	11	1.662	807	983	—
16	Parobr. društvo „Marović“ D. s. o. j. — Omišalj	—	1	—	1	1.419	863	2.200	Uprava: Sušak
S V E G A		64	6	80	150	329.335	205.530	516.960	90% cjelokupne jugosl. Trg. mornarice

UPRAVNI ODBOR

Saveza Pomorskih Brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije za 1936 godinu

Red. broj	Funkcija	Ime i prezime	Funkcija	Ime i prezime
1	Pretsjednik	Dr. Stijepo Knežević	—	—
2	I Ppretsjed.	Banać Božo	zamjenik	Dr. Andro Gilić
3	II Ppretsjed.	Tomljanović kap. Metod	„	—
4	čl. up. odbora	Babarović kap. Anton	„	Ferućo Babarović
5	„	Glavić Tomo	„	Dr. Stefi Račić
6	„	Jakovčić Dr. Dioniz	„	Eduard Pajkurić
7	„	Lučić-Roki Marko	„	Božidar Švrljuga
8	„	Pešut kap. Ljubo	„	Petar Regier
9	„	Rismondo Ante	„	Milosavljević Svetislav
10	„	Topić Ante	„	kap. Stjepan Modrčin
11	„	Zuber Lale	„	Slavko Sirišćević

NADZORNI ODBOR

Saveza Pomorskih Brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije za 1936 godinu

1. Lovrić Josip, prokurista Dubrovačke Parobrod. Plovidbe
2. Smodlaka Dr. Božidar, tajnik Jadranske Plovidbe
3. Svilokos Pavo, direktor Slobodne Plovidbe D. s o. j. Dubrovnik

Zakoni i propisi o pomorstvu u godini 1935

U prošloj godini doneseni su i objavljeni ovi propisi koji se odnose na pomorstvo ili su s njim u tijesnoj vezi:

1) Zakon o Konvenciji o naknadi štete radnicima u nesrećnim slučajevima pri radu između Kraljevine Jugoslavije i Republike Argentine zaključen u Buenos Airesu 8 oktobra 1928 god. (Službene Novine od 18 januara 1935 Br. 14-II).

2) Uredba o uređenju uslova rada na pomorskim trgovačkim brodovima Kraljevine Jugoslavije — P. O. Br. 837/35 od 29 marta 1935 god. (Službene novine od 4 oktobra 1935 god. Br. 230-LVI).

3) Dopuna Pravilnika o vijanju zastava na brodovima Kraljevine Jugoslavije, koji je bio objavljen u Služb. Novinama od 15 maja 1934 god. Br. 111-XXVIII (Službene Novine od 18 januara 1935 Br. 14-II).

4) Pravilnik za primjenu Uredbe o zaposlenju stranih državljana (Službene Novine od 4 oktobra 1935 god. Br. 230-LVI).

5) Izmjene i dopune u Pravilniku o povlašćenoj vožnji nezaposlenih radnika na ugovornim prugama na moru i na Skadarskom Jezeru, od 24 jula 1933 god. publikovanom u Služb. Novinama od 8 avgusta 1933 god. Br. 176-I (Službene Novine od 18 februara 1935 god. Br. 39-VIII).

6) Izmjene i dopune u Pravilniku o povlašćenoj vožnji nezaposlenih radnika od 29 jula 1931 god. sa izmjenama i dopunama od 12 decembra 1931 god. i 8 decembra 1932 god. — Služb. Novine br. 197/931, 291/931, 286/932 (Službene Novine od 25 februara 1935 god. Br. 45-IX).

7) Naredba o zbrinjavanju nezaposlenih radnika i namještenika, od 15 decembra 1935 god. Br. 736/35 (Službene Novine od 28 decembra 1935 god. Br. 302-LXXII).

8) Riješenje Ministarstva saobraćaja od 4 januara 1935 god. P. O. Br. 3036/34 o odobrenju da Međunarodno anonimno društvo za bežičnu telegrafiju u Brislu, može izdavati u ime naše države uvjerenja predviđena čl. 49 Međunarodne Londonske Konvencije o bezbjednosti života na moru od 1929 god. (Službene Novine od 18 januara 1935 god. Br. 14-II).

9) Riješenje Ministarstva saobraćaja od 10 decembra 1935 god. o izmjenama u Pravilniku o policiji plovidbe na Dunavu i njegovoj internacionalizovanoj mreži. (Službene Novine od 18 decembra 1935 god. Br. 294-LXXI).

10) Objava Ministarstva inostranih poslova pov. Br. 2148/1 od 11 februara 1935 god. o razmjeni nota o uvođenju u život

protokola o primjeni priloga B ugovora o trgovini i plovidbi između Kraljevine Jugoslavije i Kraljevine Albanije potpisana u Beogradu 8 maja 1934 god. i publikovanog u Služb. Novinama od 15 septembra 1934 rod. Br. 213-LV (Službene Novine od 16 marta 1935 god. Br. 63-XV).

11) Objava Ministarstva inostranih poslova Pov. Br. 18378. od 10 avgusta 1935 god. o uvođenju u život dodatka br. 6 Pravilnika o primjeni priloga B ugovora o trgovini i plovidbi sa Arbanijom od 8 maja 1934 god. (Službene Novine od 19 avgusta 1935 god. Br. 191-XLIV).

Od svih prije navedenih propisa treba naročito istaknuti one pod tačkom 2 i 7 biva: Uredbu o uređenju uslova rada na pomorskim trgovačkim brodovima i Naredbu o zbrinjavanju nezaposlenih radnika i namještenika.

Prva, **Uredba o uređenju uslova rada na brodovima** sadrži, pored opštih odredaba, ove propise:

Uslovi za zaposlenje na brodu; ugovor o zaposlenju i u vezi s time obveze pomoraca; radno vrijeme, odmor i plate pomoraca; dužnosti brodovlasnika u slučaju bolesti i smrti pomoraca; razriješanje ugovora i repatriranje pomoraca.

Pridržano je posebnim Pravilnicima:

Ljekarski pregled pomoraca; zamjena stranih državljana sa jugoslovenskim državljanima; sastav i broj momčadi na brodu; organizacija i rad javnih ureda za namještanje pomoraca; sadržaj pomorske knjižice i uslovi za njeno izdavanje; radno vrijeme u toku plovidbe i svetkovanje državnih praznika.

Pitanje o sastavu i broju momčadi bilo je predmet diskusije pripremljene tripartitne pomorske konferencije prošle godine u Ženevi. Pošto će ovo pitanje biti konačno riješeno na Međunarodnoj pomorskoj konferenciji koja će se sastati ove godine u Ženevi, bilo bi uputno da se sačeka rezultat te konferencije prije nego se donese Pravilnik koji je Uredba najavila. Ne bi zaista bilo razloga da se na prečac, mimo odluka koje će imati međunarodni karakter, rješavaju kod nas posebno slična pitanja.

Organizacija i rad javnih ureda za namještanje nezaposlenih pomoraca našli su mjesta u prije pomenutoj Naredbi o zbrinjavanju nezaposlenih radnika od 28 decembra 1935 god.

U Naredbi, koja se sastoji od 163 paragrafa, posvećeni su specijalno posredovanju rada pomorcima i brodarima §§ 114, 115 i 116.

Stilizovanje ova posljednja tri paragrafa bilo je predmet oso-

bite diskusije između brodovlasnika, pomoraca i pretstavnika vlasti i radničke komore, na zajedničkoj konferenciji u Sušaku avgusta 1935 god.

Na predlog pretstavnika brodovlasnika usvojene su, i u Naredbi došle do izražaja, neke važne njihove primjedbe od kojih treba istaknuti onu, da brodovlasnik može u izuzetnim slučajevima neposredno zaposliti pomorce stim da naknadno o tome izvijesti nadležni ured za namještanje pomoraca.

Pretstavnici brodovlasnika prigovorili su takođe i onoj tački projekta Naredbe u kojoj se je predviđalo da svaki nezaposleni pomorac mora da preda uredu za namještanje svoju pomorsku knjižicu.

Ovo je pitanje riješeno Naredbom tako, da nezaposleni pomorac prigodom prijave nezaposlenosti mora, na zahtjev Ureda, da preda pomorsku knjižicu a ured da mu mjesto toga izda uvjerenje o nezaposlenosti, sa kratkim opisom lica kao i brojem pomorske knjižice (§ 115 tačka 2 Naredbe).

Savez brodovlasnika kao što i svi pojedini brodovlasnici — a ukoliko smo mogli saznati i pomorci — i danas su mišljenja, da bi pomorsku knjižicu trebalo uvijek ostaviti u posjedu pomorca, s jednostavnog razloga, što bi protivno postupanje u praksi ometalo pravilno funkcionisanje plovidbe, što se jasno može dokazati konkretnim primjerima.

Uostalom čim je dozvoljeno da brodovlasnik može da u izuzetnim slučajevima zaposli pomorca bez intervenisanja ureda za namještanje, logično se nameće potreba da se pomorcu ostavi bezuslovno pomorska knjižica. Inače bi odredba o neposrednom zaposlenju bila iluzorna, a to Naredba nije zaista namjeravala.

U vezi s ovim mora se istaknuti da Uredba od 20 marta 1935 god. o uređenju uslova rada na brodovima propisuje ovo:

„(1) Svaki pomorac *mora* biti snabdjeven specijalnom ispravom koju izdaju lučke vlasti (pomorska knjižica).

(2) Dok je pomorac ukrcan, njegovu ispravu čuva zapovjednik, koji je dužan da mu je povрати kad se iskrca.“

Pomorska knjižica je legitimacija o identitetu i zanimanju pomorca, pa bi trebalo da je on uvijek sobom nosi. Doda li se tome da je zloupotreba pomorske knjižice gotovo isključena, jer je uz lični opis pomorca na njoj i njegova slika i jer kapetan poznaje više ili manje svakoga pomorca, mislimo da bi izmjena odnosno odredbe najbolje odgovarala potrebama pomorstva i željama brodovlasnika i pomoraca, a eliminisalo bi se protuslovlje između §-a 115 tačka 2 i §-a 116 tačka 3 Naredbe.

15 februara 1936 god.
u Beogradu

Upravni Odbor
Saveza Pomorskih Brodovlasnika
Kraljevine Jugoslavije



32569