

TRGOVAČKA MORNARICA U VRIJEME KRALJEVINE JUGOSLAVIJE

Pavić, Anđela

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Humanities and Social Sciences, University of Split / Sveučilište u Splitu, Filozofski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:172:361739>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-20**

Repository / Repozitorij:

[Repository of Faculty of humanities and social sciences](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



**SVEUČILIŠTE U SPLITU
FILOZOFSKI FAKULTET**

DIPLOMSKI RAD

**TRGOVAČKA MORNARICA U
VRIJEME KRALJEVINE JUGOSLAVIJE**

ANĐELA PAVIĆ

Split, 2023.

Filozofski fakultet Sveučilišta u Splitu

Odsjek za povijest

**TRGOVAČKA MORNARICA U
VRIJEME KRALJEVINE JUGOSLAVIJE**

Studentica:

Anđela Pavić

Mentor:

prof. dr. sc. Mladenko Domazet

Split, prosinac 2023.

Sadržaj

| | |
|---|-----------|
| 1. Uvod | 1 |
| 2. Opći razvoj brodarstva na istočnoj obali Jadrana..... | 3 |
| 2.1 Počeci parobrodarstva na Jadranu | 3 |
| 3. Političke i gospodarske prilike | 7 |
| 4. Brodarstvo Istre i Kvarnera..... | 12 |
| 4.1 Brodarska društva u Rijeci..... | 13 |
| 4.2 Brodarstvo Senja..... | 17 |
| 4.3 Brodarstvo Sušaka | 18 |
| 5. Brodarstvo Srednje Dalmacije | 22 |
| 5.1 Brodarska društva u Zadru | 22 |
| 5.2 Brodarstvo i lučki promet u Šibeniku..... | 25 |
| 5.3 Brodarska društva u Splitu..... | 28 |
| 6. Brodarstvo Južne Dalmacije | 33 |
| 6.1 Brodarska društva u Dubrovniku | 33 |
| 7. Pomorski turizam na istočnoj obali Jadrana..... | 43 |
| 7.1 Turistički promet na istočnoj obali Jadrana | 43 |
| 8. Zaključak | 52 |
| 9. Sažetak | 55 |
| 10. Abstract..... | 55 |
| 11. Literatura..... | 56 |

1. Uvod

Trgovačka mornarica u vrijeme Kraljevine Jugoslavije uglavnom se temeljila na brodarskim društvima koja svoje korijene vuku iz vremena Austro-Ugarske Monarhije. Dualna monarhija je imala iznimno važan utjecaj na pomorstvo općenito kroz razvoj velikih brodarskih kompanija, te luka i lučke infrastrukture na istočnom Jadranu. Brodovi tih društava koji su preživjeli Prvi svjetski rat u početku su činili glavninu flote trgovačke mornarice Kraljevine Jugoslavije. Brodarska društva uglavnom su bila stacionarana u većim gradovima koji su tradicionalno imali pomorsku orijentaciju. Brodarstvo toga razdoblja temeljilo se na tri segmenta. To su prijevoz putnika i tereta u obalnoj plovidbi, prijevoz tereta u dugoj plovidbi te prijevoz turista na kružnim putovanjima. Flota parobroda koji su najčešće plovili na kratkim relacijama u obalnoj plovidbi znatno je ovisila o državnim subvencijama. Zato su se brodarska društva međusobno udruživala. Razlozi udruživanja bili su lakše i efikasnije poslovanje, osiguravanje dodatnog kapitala a dosta često i smanjenje gubitaka poslovanja.

Kraljevina Jugoslavija nije imala značajniju pomorsku orijentaciju. Zato se brodarstvo slabo razvijalo. Razlozi su neodgovarajuća lučka infrastruktura koja je često bila prilagođena jedrenjacima, slaba cestovna i željeznička mreža koja nije na odgovarajući način povezivala luke sa njihovim zaledem. Svakako treba spomenuti i nerazvijenost obalnog i otočnog područja. Zbog svega navedenog može se reći kako je brodarstvo u vrijeme Kraljevine Jugoslavije bilo relativno slabo razvijeno.

U diplomskom radu se daje pregled stanja brodarskih društava, brodova i ruta na kojima su plovili. Rad je koncipiran prema geografskom kriteriju. U radu su obrađena glavna parobrodarska središta, od sjevera prema jugu istočne obale Jadrana koja uključuje teritoriji današnje Republike Hrvatske. Ovakav kriterij odabran je zbog toga što su većinu trgovačke mornarice Kraljevine Jugoslavije činila pomorska središta na teritoriju Republike Hrvatske.

Rad se sastoji od osam poglavlja. U uvodu se daju osnovne značajke i navode glavni čimbenici koji su utjecali na stanje i razvoj trgovačke flote Kraljevine Jugoslavije. U drugom poglavlju se obrađuje opći razvoj brodarstva na istočnoj obali Jadrana s naglaskom na specifičnosti prelaska s jedrenjaka na parobrode u glavnim brodarskim društvima toga vremena. U trećem poglavlju daje se prikaz političkih i gospodarskih prilika na istočnoj obali Jadrana i njihov utjecaj na brodarstvo.

U četvrtom poglavlju obrađuje se razvoj pomorske djelatnosti i brodarskih društava na području Istre i Kvarnera s naglaskom na stanje u Rijeci, Senju i Sušaku kao glavnim središtima toga područja. U petom poglavlju obrađuje se geografska regija srednje Dalmacije sa pomorskim središtima u Zadru, Šibeniku i Splitu. U šestom poglavlju obrađuje se Južna Dalmacija čije je glavno pomorsko središte bio Dubrovnik koji je specifičan jer je kao pomorsko središte bio protuteža društvima na istočnoj obali Jadrana koja su se međusobno spajala. U sedmom poglavlju opisuje se razvoj i stanje brodova za turistička putovanja i prijevoz putnika kao specifične grane brodarstva. U zaključku se prezentiraju rezultati rada.

2. Opći razvoj brodarstva na istočnoj obali Jadrana

Upotreba i razvoj pogona na jedra obilježili su veliki dio pomorske i gospodarske povijesti svijeta. Od prvih jedrenjaka događale se njihove prilagodbe i poboljšanja potrebama i uvjetima plovidbe i tržišta. Tako se upotreba različitih tipova brodova mijenjala kroz stoljeća. U 19. stoljeću najvažnije mjesto u pomorskom prometu zauzimali su jedrenjaci tipa nava, bark, brik, škuner, goleta, bark-škuner i brik-škuner, istiskujući dotadašnje rasprostranjene tipove petak i koka. Jedrenjaci su ostali dominantni i nakon početaka upotrebe brodova na parni pogon, osobito u prometu za daleka odredišta. U tom trenutku jedrenjaci su bili pouzdaniji, kao rezultat stoljetnih ulaganja u njihov razvoj i napredak, dok su parobrodi i dalje bili nepouzdana bez većih tehničkih prednosti u odnosu na jedrenjake. To je jedan od glavnih razloga zadržavanja upotrebe jedrenjaka i nakon početaka primjene parobroda. Najveću ulogu u početnoj fazi primjene parobrodi su imali u kabotaži i linijskoj plovidbi, gdje su, zbog svojih prednosti ubrzo zamijenili jedrenjake. Zbog političkih kretanja i gospodarskog razvoja u 19. stoljeću došlo je do općeg porasta brodskog prometa u svijetu. Taj porast doveo je do povećanja broja i razvoja jedrenjaka i parobroda. Povećana potražnja za brodskim prostorom, izum i razvoj parnog pogona nisu rezultirali trenutačnim prestankom uporabe i razvoja jedrenjaka. Paralelni razvoj jedrenjaka i brodova na parni pogon trajao je sve do kraja 19. stoljeća. Parobrodi su preuzeli apsolutnu prevlast nad jedrenjacima tek desetljećima nakon početka njihove šire primjene.¹

2.1 Počeci parobrodarstva na Jadranu

Prvi parobrodi u svijetu pojavili su se na rijekama i kanalima u drugoj polovici 18. stoljeća. Robert Fulton 1807. izradio je prvi poznati parobrod. Tehnička usavršavanja bila su nužna u svrhu poboljšanja performansi tih novih prometnih sredstava. Tako su se u početku koristili pogonom na kotač, dok se daljnjim razvojem uvodi široka primjena 'vijka' tj. vijčanog propelera.² Prelazak s jedrenjaka na parobrode bio je dugotrajan proces koji je prošao kroz velike transformacije i usavršavanja. Jedrenjaci su bili u upotrebi dugi niz stoljeća što je omogućilo da se ustale u pomorskom prometu. Kako je već rečeno, izumom parobroda jedrenjaci nisu odmah bili istisnuti iz upotrebe zbog više praktičnih razloga. Prvi parobrodi nisu imali najbolje značajke, zato je bio

¹ Barbalić, *Brodarstvo Istre u doba propadanja jedrenjaka i stvaranja parobrodarstva*, 13.-16.

² Prvi parobrodi koji su koristili vijčani propeler bili su ratni brodovi *Archimedes* i *Princeton*. *Pomorska enciklopedija* vol. 3, 573.

potreban dugogodišnji rad na unapređenju njihovih tehničkih značajki u svrhu sigurnije, udobnije te financijski i vremenski prihvatljivije plovidbe. Ipak kako je vrijeme odmicalo prednosti uporabe parnog pogona u pomorskom prometu su postajale sve očitije. Mogućnost točnog utvrđivanja trajanja putovanja, brži a time i sigurniji promet i smanjena ovisnost o vremenskim prilikama primjeri su najočitijih prednosti parobroda nad jedrenjacima.

Počeci parobrodarstva na Jadranu vežu se uz tršćansko poduzeće Amerikanca Johna Allena koji je uz pomoć vladine koncesije uspostavio redovne pruge na relaciji Trst-Venecija. Promet se obavljao drvenim parobrobrodom *Carolina* koji je bio u vlasništvu poduzeća. Tridesetih godina XIX. stoljeća poduzeće je prešlo u vlasništvo *Austrijskog Lloyd* koji je zaslužan za ozbiljnije promjene u parobrodarstvu na Jadranu.³ *Austrijski Lloyd*, kako se često naziva u literaturi, bilo je društvo iz Trsta osnovano 1833. godine prvotno kao zajednica pomorskih poduzetnika i osiguravatelja. Kasnije je navedeno udruženje uvelo i drugu granu poslovanja te osnovalo parobrodarsko društvo. U samim počecima njihovi brodovi plovili su rutama za Bliski Istok i Egejsko more, nakon čega se poslovanje nastavilo širiti. Prvi parobrod ovoga društva bio je *Nadvojvoda Ludovik* s kojim je *Lloyd* odradio svoje prvo putovanje u svibnju 1837. godine iz Trsta za Levant. Iste godine društvo je, uz nabavu novih parobroda, donijelo odluku o uvođenju redovnih pruga na istočnoj obali Jadrana. Daljnjem razvoju društva pogodovala je činjenica da je ono bilo bez konkurencije na primarnom prostoru djelovanja. To je bilo osigurano ugovorima o zabrani djelovanja stranih brodova i društava na linijama između austrijskih luka, kao i činjenici da na Jadranu još nije započeo razvoj domaćih parobrodarskih udruga i društava. S vremenom je društvo osim duge i velike obalne plovidbe radilo i obalnu plovidbu. Ekonomske krize i nedaće, konkurentnost stranih i domaćih ulagača i društava, te politička previranja s vremenom donose gubitke i krizu u društvu. Otvaranje Sueskog kanala 1869. godine imalo je pozitivan utjecaj na pomorsku trgovinu istočne obale Jadrana preusmjeravanjem pomorskih puteva uz njezinu obalu. Osamdesetih godina 19. stoljeća glavna konkurentna luka Trstu postaje Rijeka osnivanjem *Ungaro-Croate* tj. parobrodarskog društva sa sjedištem u Rijeci te društva za međunarodnu plovidbu *Adrie*. Tako je *Lloyd* predstavljao austrijsko uporište pomorske plovidbe koje je usmjeravalo trgovački promet prema Trstu, a *Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo* pod mađarskim utjecajem usmjeravalo je promet prema Rijeci. Razvoj Rijeke kao pomorskog središta

³ Moravec, "Parobrodski saobraćaj pokretač turističkog prometa na Dubrovačkom području." 116.

tako je bio potaknut mađarskim ambicijama da razviju vlastiti pomorski promet i da njime istisnu austrijsko poslovanje iz što većeg dijela istarskog i dalmatinskog područja. Do kraja 19. stoljeća došlo je do osnivanja domaćih društava i kupnje prvih parobroda domaćim kapitalom, no njihov razvoj tekao je sporije usljed manjka državnih ulaganja i subvencija čime se primat na tržištu davao društvima poput *Austrijskog Lloyd*a.

Početak 20. stoljeća došlo je do sklapanja formalnog ugovora između *Lloyda* i domaćih parobrodarskih društava, ponajprije novog fuziranog društva *Dalmatia* nastalog spajanjem većeg broja manjih društava sa područja srednje Dalmacije, o podjeli pruga obalne plovidbe po istočnoj obali Jadrana. Domaće parobrodarstvo se pak oslanjalo na vlastitu povijesnu tradiciju pomorskog prometa, gdje se kao najpoznatiji primjer može navesti dubrovačko parobrodarstvo čiji razvoj započinje osnivanjem društva *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* 1880. godine.⁴ *Austrijski Lloyd* je na istočnoj obali Jadrana bio najviše fokusiran na održavanje veza tršćanske i najvažnijih istarskih i dalmatinskih luka. Društvo je redovno održavalo brze pruge do Kotora, kao i putničko-teretne pruge od Trsta do Kotora ili Metkovića koje su povezivale i dalmatinske luke na putu (npr. Zadar, Split, Dubrovnik). Modernizacijski procesi u pomorskom prometu očitovali su se kroz nabavu novih parobroda, od kojih su neki stavljeni u promet i Dalmaciji. Tako je društvo od početka 20. stoljeća u upotrebu stavilo luksuzne parobrode koji su brzim prugama Trst-Dalmacija povezivali putnički promet. To su bili parobrodi *Baron Gautsch*, *Prinz Hohenlohe* i *Baron Bruck* koji su u tom periodu predstavljali najluksuznije i najbolje opremljene brodove obalne plovidbe na Sredozemlju. Linije male obalne plovidbe obavljali su manji brodovi zbog nemogućnosti dalmatinskih luka da prime veće brodove. Naime, lokalne luke bile su opremljene za prihvatanje jedrenjaka koji su općenito bili manjih dimenzija i manjeg gaza od parobroda. Manjak državnih ulaganja u pomorsko gospodarstvo navedenog područja rezultirao je zastarjelim lučkim infrastrukturnama koje su u velikom broju ostale u takvom stanju dugo nakon masovnog prelaska na parni pogon brodova. To je bio razlog zbog kojeg su za lokalnu plovidbu bili zadužena manja parobrodarska društva, poput koparskog društva *Nuova Societa Cittadina di Navigazione a Vapore* koje je prometovalo na pruzi Koper-Trst, te tršćansko društvo *Istria-Trieste* koje je povezivalo Trst s istarskim lukama.⁵

⁴ Fijo, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, 20.-25.

⁵ *Pomorska enciklopedija* vol. 3, 323.

Razvoj brodarstva i trgovine ovisio je o političkim kretnjama vrhovne vlasti kao i njihovim odlukama o olakšicama, doplatama i subvencijama. Austrijska vlada je zakonom iz 1893. godine oslobodila plaćanje carine za uvezene predmete za korištenje u brodogradnji. Također su 1907. donesena dva zakona. Prvi je donijela austrijska vlada, te se njime pomagalo slobodno brodarenje uz uvjet da 2/3 vlasništva brodova bude u rukama austrijanaca. Zakonom iz iste godine kojeg je donijela ugarska vlada oprašta se 10, tj. 15 godina plaćanja poreza na dohodak za parobrodarska društva na području Ugarske, Hrvatske i Slavonije. Državne subvencije za održavanje značajnih pruga omogućavale su velikim, ali i malim lokalnim društvima rentabilnost poslovanja pri održavanju prometnih linija koje im inače nebi donosile dovoljnu zaradu i korist.⁶

⁶ *Pomorska enciklopedija* vol. 3, 323.

3. Političke i gospodarske prilike

U drugoj polovini 19. stoljeća Dalmacija je zahvaljujući svome rubnom položaju u Monarhiji još uvijek bila orijentirana na poljoprivredu, dok je industrijalizacija općenito kasnila u odnosu na ostatak Europe. Gospodarski proizvodi koji su se najviše izvozili u određenim razdobljima ovisili su o političkim, ali i prirodnim faktorima. Tako je za drugu polovinu 19. stoljeća najznačajnija bila proizvodnja i izvoz vina, dok nije bila narušena trgovačkim dogovorima (primjer jeftinije cijene za uvoz talijanskih vina na područje monarhije) kao i prirodnim katastrofama poput filoksere. Početkom 20. stoljeća na važnosti dobija ribarstvo i tvornice za konzerviranje ribe. Industrijalizacija i tvornički pogoni u Dalmaciji razvijaju se u godinama prije Prvog svjetskog rata i temelje se na stranim ulaganjima i domaćoj radnoj snazi. Zadar je bio poznat po destilerijama i proizvodnji likera, Split je bio važno središte za proizvodnju cementa, Šibenik je bio presudan izvor ugljena ponajprije za talijansku industriju dok je okolica Labina bila istarski izvor ugljena, Rovinj je bio utjecajan zbog duhanske industrije, dok je okolica Pule bila važan izvor silicija. Pula je svoj napredak zasnivala na vojnoj luci i industriji koja je bila usko vezana za njezino djelovanje. Također je zabilježen porast stanovništva u tim važnim dalmatinskim i istarskim središtima. Taj porast dogodio se zbog migracijskih procesa iz nerazvijenih područja u gradska središta zbog potrebe za zaposlenjem. Svi navedeni faktori promjene i napretka su utjecali na pomorski i trgovački razvoj luka jadranskog prostora. Najveći porast pomorskog prometa zabilježile su luke Gruž i Šibenik s porastom od preko 1000%, zadarska i splitska luka dosegule su porast od 65 do 135%, te pulska luka porast od 150%. Krajem 19. stoljeća, uz razvoj gospodarstva, došlo je i do početka razvoja turizma na jadranskoj obali. Osim utjecaja turizma na gradove koji se najbolje očitovao kroz gradnju prvih hotela i povećanje broja putničkih pruga, dolazi i do promjena koje su pogodovala seoskim zajednicama zbog potrebe za poljodjelskim proizvodima za turiste. Takve promjene za seosku populaciju isprva su bile skromnije, ali one svakako predstavljaju početak utjecaja turizma i na područje zaleđa. Razlika između istarskog sela i grada očitovala se, osim u ekonomskom aspektu, i kroz nacionalnu pripadnost stanovništva, gdje je najveći broj hrvata i slovenaca naseljavao upravo sela, dok su talijani bili većina u gradskim središtima. Politička nadanja i težnje za promjenama dotadašnjeg stanja u međuratnom razdoblju izravna su posljedica ranije monarhijske vladavine i njezina utjecaja na razvoj i svakodnevni život na hrvatskom povijesnom prostoru. Loši odnosi prema tom području uvjetovali su opće nezadovoljstvo i revolt

prema središnjoj bečkoj vlasti koja je do tada bila saveznica u obrani od mađarskog i talijanskog pokušaja nametanja nacionalizma. To je za posljedicu imalo formiranje takozvane politike *novog kursa*. Ona je potaknula ujedinjenje hrvatskih političkih stranaka koje su do tada djelovale razjedinjeno. Njihovo ujedinjenje temeljilo se na dvije osnove, to su protivljenje monarhističkoj vlasti (i želja za odcjepljenjem), te ujedinjenje slavenskih naroda u jedinstvenu državu Hrvata, Srba i Slovenaca. Objavom *Riječke* i *Zadarske rezolucije* stvorena je Hrvatsko-srpska koalicija. Nemiri i negodovanja nastavili su se i do predratnih godina što je u konačnici dovelo do raspuštanja općinskih uprava u Splitu, Šibeniku i Dubrovniku. Za ratnih godina stanovnici dalmatinskog kraja koji nisu bili mobilizirani prolazili su kroz razdoblje velike nestašice i gladi. Oskudica se očitovala kroz nedostatak osnovnih namirnica za život, poput ribe, mesa, brašna, soli, ulja itd, ali i sirovina poput ugljena. Stoka, brašno, ulje i sol samo su dio proizvoda koji su bili rekvirirani u tome razdoblju što je produbilo siromaštvo i otežalo životne uvjete u tom izoliranom kraju. Uz takve prilike to doba je bilo obilježeno i pojavom španjolske gripe, ali i ratnom propagandom i cenzurom koja je posebno otežavala pristup bilo kakvim relevantnim i realnim informacijama. U završnoj fazi rata postalo je očito kako ujedinjenje slavenskih naroda sve manje podrazumijeva vezu s Monarhijom, što se i očitovalo 29. listopada 1918. godine stvaranjem Države SHS. Na vrlo kratak vremenski period u sastav Države SHS pripala je i Istra, sve do početka studenog 1918. godine kada je započela talijanska okupacija toga područja na temelju tajnog londonskog sporazuma sklopljenog 1915. Zbog toga je stanovništvo Dalmacije bilo najveća podrška Kraljevini SHS koja je za njih predstavljala spas od talijanskih okupacijskih pretenzija.⁷

Političke prilike u Dubrovniku na prijelazu stoljeća bile su kao i u ostatku Dalmacije. Razdvojenost Dalmacije i Banske Hrvatske i njihovih dualističkih uprava potaknula je djelovanje politike *novog kursa* koja je naišla na potporu i u Dubrovniku. Uzrok tomu bila je nezainteresiranost državne uprave za potrebe i želje hrvatskog stanovništva. Politički život u Dubrovniku predvodile su Stranka prava, Srpska stranka i Narodna hrvatska stranka, uz prisutnost autonomaša. Najveća politička podjela u Dubrovniku bila je između Čiste stranke prava i Hrvatske stranke (spoj Hrvatske narodne stranke i Stranke prava) tj. pristaše i protivnici politike *novog kursa*, gdje su se prvi zalagali za bližu suradnju s Bečkim središtem a drugi s Peštom. Priklonjenost državnim centrima odražavala je političke ciljeve koje su pojedinci zastupali. Ono što je spajalo

⁷ Trogrlić, Šetić, *Dalmacija i Istra u 19. stoljeću*, 79.-89., 94.-110., 202.-222.

političke oprečnosti u Dubrovniku bile su pomorske djelatnosti. Pomorski promet i brodogradnja predstavljali su najznačajnije grane dubrovačkog gospodarstva i razvoja. Stoga je to bila jedna zajednička sfera interesa političkih oponenta.⁸

U poratnim godinama u Hrvatskoj je vladalo veliko nezadovoljstvo nakon stvaranja Kraljevine SHS zbog neispunjenih očekivanja određenih političara koji su se zalagali za ujedinjenje Države SHS s Kraljevinom Srbijom. Pojam „jedinstva“ nije se jednako očitovao sa srpske i hrvatske strane što je potaknulo bune među hrvatskim političarima zbog represije i nametanja jednostranog jedinstva koje je išlo na štetu hrvatskom identitetu i nacionalnom određenju. Jedinstvo koje je trebalo predstavljati slobodu i napredak u kratko vrijeme se pokazalo kao centralistička tiranija. Gospodarske prilike u Dalmaciji potaknule su politička previranja i opće nezadovoljstvo širih građanskih masa. Dodatno nezadovoljstvo stvaralo se zbog njezina rubna položaja u Kraljevini Jugoslaviji, necjelovitosti teritorija te zbog manjka ulaganja u industrijski sektor koji je trebao omogućiti razvoj dalmatinske obale i zaleđa. Nekoć zagovornici unitarizma, postali su žestoki protivnici beogradskog centralizma uvidjevši njegove posljedice.

Razvoj dalmatinskih gradova u međuratnim godinama u mnogočemu je ovisio o političkim prilikama koje su utjecale na razvoj industrije i gospodarstva. Primjer Zadra koji je bio glavni grad Dalmacije i ujedno vrlo razvijen s pozitivnim demografskim trendovima nakon Rappalskog ugovora bilježi smanjenje napretka. Odsječenost od zaleđa i pad broja stanovnika negativno su djelovali na tu važnu geostratešku luku. Dok se s druge strane u Splitu za vrijeme Kraljevine Jugoslavije dogodio industrijski, gospodarski ali i demografski napredak. Naime, Split je postao najvažnijom lukom nove države zbog isključenja Zadra i Rijeke iz njezina teritorija. Također, ulaganjem u željeznicu i povezivanjem Splita sa zaleđem došlo je do razvoja i širenja gradskog teritorija. To je nužno pratilo i povećanje broja stanovnika. Pomorski promet splitske luke u tom razdoblju bio je u stalnom porastu što je pozitivno utjecalo i na razvoj trgovine i gospodarstva. Iako je u Splitu povećan lučki promet, državna ulaganja u Dalmaciju a time i Split činila su izrazito mali postotak ukupnih državnih ulaganja. Tako velika očekivanja od nove „nacionalne“ države nisu bila opravdana. Razočaranje u Austro-Ugarsku Monarhiju dodatno je potaknulo nade i želje koje je Dalmacija imala od Kraljevine Jugoslavije. Kada iste nisu bile ispunjene, postale su jasne istinske

⁸ Mojaš, Vujičić. "Parobrodarsko društvo "Napried" kao opredjeljenje Dubrovčana da ulažu u teretne parobrode duge plovidbe.", 24.-25.

namjere Beograda, koji nije ni poticao niti ulagao u razvoj trgovine i gospodarstva Dalmacije. Preduvjet za modernizaciju gospodarstva i razvoj izvoza bio je izgradnja željeznice koja je, u nadama dalmatinaca, trebala povezivati Split sa Srbijom i Bosnom. No, kao što takva očekivanja nije ispunio Beč, nije ih ispunio niti Beograd.⁹

Stvaranjem Kraljevine SHS brodari i poduzetnici očekivali su donošenje rješenja kojim bi se napravio i proveo plan za obnovu i razvoj pomorskih luka i brodogradilišta. Plan je trebao sadržavati i važno pitanje subvencioniranja društava i brodova trgovačke mornarice. Trgovačke obrtničke komore u Zagrebu, Osijeku, Splitu i Dubrovniku radile su na prijedlozima programa razvoja brodarstva, koji u Beogradu nisu bili uzeti u obzir. Na konferenciji privrednih komora Kraljevine SHS koja se održala u Ljubljani 1926. konstatirano je kako Kraljevina nema razvijeni plan djelovanja pomorske politike što je kao rezultat imalo poražavajuće posljedice na potencijalni razvoj trgovačke mornarice. Nadležnost za pomorska pitanja imalo je *Ministarstvo saobraćaja* u čijem je sastavu djelovala *Pomorska Oblast* sa sjedištem u Bakru. Tada nije bilo zalaganja navedenih državnih tijela za modernizaciju pomorskog zakonodavstva. Ekonomska politika također nije poticala razvoj pomorstva. Uz to, carinski nameti i takse za kupnju brodova i broderskog materijala iz inozemstva dodatno su pogoršali već do tada lošu sliku pomorstva u Kraljevini.¹⁰

Višenacionalna Istra u razdoblju nakon Prvog svjetskog rata bila je obilježena burnim političkim i nacionalnim proturječnostima. Nastankom talijanskog fašističkog pokreta i D'Annuzijevom okupacijom Rijeke odnosi u Istri dodatno se zaoštravaju. Rapallskim ugovorom Istra s pripadajućim otocima službeno je postala dijelom Kraljevine Italije. Rijeka je u poratnim godinama prolazila kroz turbuletne političke faze s nadanjima jednog dijela stanovništva o ujedinjenju Rijeke s Hrvatskom. Službenim dolaskom i učvršćivanjem fašista na vlasti ukinuto je pravo djelovanja svim strankama čiji se rad protivio nacionalnom djelovanju Kraljevine Italije. Cilj talijanskih vlasti bio je što uspješnija asimilacija hrvatskog i slovenskog društva. Štetni utjecaj politike na gospodarske prilike u Istri prvih godina nakon pripojenja ogledao se kroz veliku nezaposlenost i krizu. Istarska poljoprivreda bila je najviše oštećena protekcionističkom politikom

⁹ Jakir, *Dalmacija u međuratnom razdoblju 1918.-1945.*, 115.-126.

¹⁰ Mirošević, „Odnos Kraljevine SHS prema hrvatskom brodarstvu“, 26.-34.

koja se najviše očitovala u proizvodnji istarskog vina, ali i općoj propasti industrije i gospodarstva. Takvi uvjeti potaknuli su emigracijske procese osiromašenih i nezaposlenih radnika.¹¹

U razdoblju neposredno nakon završetka Prvog svjetskog rata i stvaranja nove države razlika ekonomske razvijenosti pojedinih krajeva Kraljevine bila je značajna. Razina gospodarske razvijenosti zapadnih dijelova Kraljevine bila je među lošijima u bivšoj mornarhiji. No, u početku ti teritorij kraljevine (Hrvatska i Slovenija) bili su gospodarski razvijeniji u odnosu na istočne dijelove koji su bili značajnije devastirani. Promjena tržišta također je bila osjetna. Povijesni teritorij Hrvatske i Slovenije ulaskom u novu Kraljevinu doživio je smanjenje tržišta, dok je istočni kraj profitirao zbog poboljšanih uvjeta povećanja tržišta u odnosu na ranije razdoblje. Izuzimanje Rijeke i Zadra iz teritorija također je negativno utjecalo na gospodarski i trgovački razvoj zbog važnosti tih dviju luka. Ekonomsko središte bilo je u Zagrebu, nakon čega je Beograd preuzeo tu ulogu usljed koncentracije političke i gospodarske moći. Državna ulaganja i investicije u Kraljevini nisu bile fokusirane na pomorski promet. Prednjačilo je ulaganje u željeznički promet zbog sve veće potrebe povezivanja priobalja sa zaleđem. No, ulaganje u pomorski promet na razini države bilo je najznačajnije na teritoriju hrvatske, što se pozitivno odrazilo na njegov razvoj. Općenita gospodarska zaostalost Kraljevine bila je posljedica industrijske nerazvijenosti i manjka ulaganja u odnosu na sektor poljoprivrede i šumarstva.¹²

Pregledom političkih i gospodarskih prilika navedenog razdoblja vidljivo je kako one nisu bile naklonjene razvoju brodarstva. Državni poticaji i investicije nisu bili primarno usmjereni na brodarstvo, nego na razvoj željezničkog prometa koji je pogodovao državnom centru. Također, teritorij nove države, a osobito izuzimanje Rijeke i Zadra iz njegovog sastava imao je negativan utjecaj na pomorsku trgovinu. Hrvatske morske luke izgubile su svoje gospodarsko zaleđe iz Austrougarske monarhije, što je dodatno utjecalo na smanjenje prometa u tim lukama. Sve navedeno, zajedno sa slabom pomorskom orijentacijom Kraljevine na pomorski promet negativno je utjecalo na razvoj brodarstva na ovim područjima. U nastavku se analizira razvoj parobrodarstva na hrvatskom povijesnom prostoru, počevši s Istrom i Kvarnerom, preko srednje Dalmacije pa do samog juga Dalmacije.

¹¹ Dukovski, *Hrvatska povijest u 20. stoljeću*, 53.-55.

¹² Dujmić, *Pomorski Dubrovnik 1918.-1941.*, 14.-15.

4. Brodarstvo Istre i Kvarnera

Razvoj pomorske djelatnosti na području Istre ovisio je o mnogobrojnim faktorima koji su bili specifični za razna vremenska razdoblja. Istra se, zahvaljujući svome geografskom položaju, nalazi u neposrednoj blizini važnih plovnih putova. Tijekom povijesti Istra je bila s jedne strane okrenuta prema lukama u Veneciji i Trstu, a s druge strane prema levantskim lukama. Zbog raznih političkih utjecaja kroz povijest toga područja, razvoj pomorskog prometa nije tekao linearno. Kroz dugi niz stoljeća pomorska djelatnost Istre bila je gotovo isključivo vezana za Mletačku Republiku i njezine političke i gospodarske ciljeve. To se odnosilo na pomorsku trgovinu i izvoz dalmatinskih i istarskih dobara u Veneciju. Počeci uzleta istarskog pomorstva vežu se za početak 18. stoljeća i proglašenje slobodne plovidbe Jadranom. Od sredine stoljeća dogodila se snažna orijentacija istarskih brodara prema dugoj plovidbi. Razvojem plovidbe jedrenjacima razvijaju se i luke Istre. One su imale različit stupanj razvoja i utjecaja na pomorsku trgovinu ovisno o djelatnostima vladajućih krugova i kretanjima pomorske politike. Uz luke, Istra je u drugoj polovici 19. stoljeća imala sedam brodogradilišta koji su se koristili značajnom količinom domaćeg drveta za izgradnju i popravak brodova.¹³ U 20. stoljeću Rijeka i Sušak predstavljaju dva najjača parobrodarska centra Istre, dok za vrijeme Monarhije dolazi do snažnog razvoja Pule kao sjedišta ratne mornarice. Smještanjem ratne mornarice u Pulu grad je zabilježio veliki urbanistički i demografski napredak u kratkom vremenskom periodu.

Pokušaj Antona Bassana 1879. godine da u Puli osnuje parobrodarsko društvo *Societa di navigazione a vapore Istria-Trieste* predstavlja početak istarske inicijative za pokretanje vlastitih parobrodarskih društava. Na samom početku osmog desetljeća 19. stoljeća došlo je do osnivanja društva *Societa cittadina di navigazione a vapore in Capodistria* u Kopru. Navedeno koparsko društvo uspješno je prometovalo sa svoja tri parobroda na ruti Kopar-Trst. Druga inicijativa koparskih brodara ostvarila se kroz osnivanje društva *Istria-Trieste* 1886. godine s upravnim središtem u Trstu. Krajem 19. stoljeća u Umagu je osnovano društvo *Navigazione a vapore Umago-Trieste*. Osim navedenih središta, inicijativa za razvojem parobrodarsva na području Kvarnera je postojala i u Malom Lošinjju koji je bio važno središte istarskog jedrenjaštva. No, većina poduzetnika koji su imali za cilj ozbiljniji razvoj vlastitog brodarstva, s vremenom je svoje

¹³ Barbalić, *Brodarstvo Istre u doba propadanja jedrenjaka i stvaranja parobrodarstva*, 37.

poslovanje premjestila u Trst koji je bio poznati centar uspješnog pomorskog brodarstva.¹⁴ Dalje u radu će biti obrađena konkretna parobrodarska središta ovoga područja i njihov razvoj u sljedećem razdoblju.

4.1 Brodarska društva u Rijeci

Razvoj brodarstva na području Rijeke u 19. stoljeću u velikoj mjeri je ovisio o utjecaju politike i gospodarskih kretnji. Za vrijeme Habsburške Monarhije Trst je bio glavna luka, što je negativno utjecalo na razvoj Rijeke, koja je bila od malog značaja i s vrlo slabo razvijenim brodarstvom. U tom razdoblju Rijeka je, kao i ostala kvarnerska i istarska središta, bila povezana s Trstom brodskim linijama što ih je održavalo tršćansko društvo *Austrijski Lloyd*.

Velika prekretnica za grad Rijeku bila je Austro-Ugarska nagodba kojom je stvorena nova dvojna monarhija. Dvojno uređenje i stvaranje drugog centra Monarhije (osim Beča) pozitivno se odrazilo na razvoj riječkog, ali i istarskog pomorskog prometa općenito. Mađarske ambicije za razvoj vlastitog pomorskog utjecaja podrazumijevale su jačanje i razvoj novog pomorskog središta i luke koji je trebao predstavljati protutežu bečkom Trstu i tršćanskom *Lloydu*. Zbog geostrateškog položaja mađari su za tu ulogu odabrali Rijeku. Osnivanje *Državne mađarske kraljevske pomorske akademije* 1871. godine bio je također važan trenutak za prepoznavanje Rijeke kao budućeg važnog pomorskog središta. Od tog trenutka Rijeka se brzo razvija i napreduje, te se u narednim desetljećima po važnosti i prometu izjednačava s Trstom. Premoć *Lloyda* koja se očitovala kroz pruge istarskog i dalmatinskog područja koje je održavao promet na linijama Trst-Rijeka te Rijeka-Senj-Zadar potaknula je potrebu istarskih poduzetnika za osnivanjem vlastitog tj. lokalnog društva. Prvi značajniji iskorak napravljen je 1872. godine kad je *Senjsko brodarsko društvo* dalo izgraditi parobrod *Hrvat*¹⁵. Drugi parobrod toga društva bio je *Vinodol* izgrađen već sljedeće godine. S propašću *Senjskog brodarskog društva* parobrod *Hrvat* je postao vlasništvom novoosnovanog senjskog konzorcija *Uprava parobroda Hrvat* koji 1879. godine mijenja ime u *Parobrodarstvo I*.

¹⁴ Barbalić, *Brodarstvo Istre u doba propadanja jedrenjaka i stvaranja parobrodarstva*, 98.-99.

¹⁵ *Hrvat* je bio prvi parobrod metalne konstrukcije koji je koristio mehanički pogon među parobrodarskim društvima na Jadranskoj obali. Izgrađen je u riječkom brodogradilištu *Stabilimento tecnico*. Samo ime broda simbolizira političke prilike toga doba, ponajviše senjsko protivljenje prekomjernom mađarskom utjecaju. Prva pruga koju je održavao *Hrvat* bila je na relaciji Senj-Rijeka. Parobrod je uskoro bio prodan, uz ostale jedrenjake i parobrode društva usljed nerentabilnih pruga i velikih financijskih izdataka, što je u konačnici rezultiralo i propasti navedenog društva 1877. godine. Na istočnoj obali Jadrana *Hrvat* je plovio 30 godina. Često je mijenjao vlasnike tj. društva – *Monfacolna* je bilo posljednje društvo u čijem je posjedu bio nakon čega je uništen 1917. godine. Barbalić, „Doprinos parobroda "Hrvat" stvaranju obalne linijske plovidbe na Jadranskom moru.", 262.-265.

Krajač i drugovi. Drugi parobrod u vlasništvu spomenutog društva bio je *Primorac*, dok su treći brod, *Nehaj*, kupili 1884. godine. Društvo ponovno mijenja ime, te od 1881. godine djeluje pod imenom *R. Krajač i drugovi*, a od 1885. *Parobrodarstvo Krajač i drugovi*. Društvo je održavalo pruge na relaciji Rijeka-Senj-Zadar koje je preuzelo od *Austrijskog Lloyda*. Ugarska subvencija za održavanje pruga označila je društvo u javnosti kao mađaronsko, što je potaknulo osnivanje suparničkog društva *Parobrodarstvo Ivan Marušić i drugovi* 1888. godine. Ovo društvo je konkuriralo svojim drvenim parobrodom *Senj* koji je prometovao na relaciji Senj-Rijeka. Usljed neretnabilnog poslovanja, navedeni parobrod prodan je riječkom konzorciju *M. Švrljuga & Co.* osnovanom 1884. godine.

1891. godina bila je važna točka razvoja riječkog parobrodarstva kad je došlo do fuzije dvaju značajnih društava na poticaj Ugarske vlade. *Ugarsko-hrvatsko parobrodarsko društvo*, poznatije kao *Ungaro-Croata* osnovano je 1891. godine fuzijom *Parobrodarstva Krajač i drugovi* i *M. Švrljuga & Co.* nakon što je mađarska vlada zaprijetila ukidanjem bilo kakvih subvencija ukoliko do fuzije ne dođe. Razlog za ovakvu intervenciju vlade bila je želja za osnivanjem parobrodarskog društva sa sjedištem u Rijeci koje je trebalo konkurirati austrijskom parobrodarstvu i Trstu. Nakon osnivanja društvo je nastavilo prometovati na prugama fuziranih društava, kao i *Lloydovim* prugama za Rijeku. Održavalo je promet na području Kvarnera, Dalmacije, kao i međunarodne linije.¹⁶ Izuzetan napredak vidljiv je kroz činjenicu da je društvo nakon nešto manje od 15 godina od osnutka posjedovalo 45 putničkih i teretnih parobroda.¹⁷ Nakon osnivanja, društvo je s vladom postiglo desetogodišnji ugovor o subvenciji u iznosu od 150000 forinti uz dodatnih 30000 za poštanske usluge. Zauzvrat, društvo je trebalo održavati prugu Rijeka-Opatija-Lovran jednom dnevno, pruge Rijeka-Zadar i Rijeka-Kotor jednom tjedno, Rijeka-Pula i Rijeka-Metković dva puta tjedno, te Rijeka-Krk-Cres i Rijeka-Senj-Pag tri puta tjedno. Društvo je već u prvoj godini poslovanja nabavilo dva nova parobroda *Croatia* i *Hungaria* zbog preuzimanja lokalnih pruga koje je do tada obavljao *Lloyd*.¹⁸ Pozitivno poslovanje potaknulo je daljnje širenje i modernizaciju flote kupnjom teretnih i luksuznih putničkih brodova (uz prodaju zastarjelih), kao i povećanja broja

¹⁶ Osim lokalnih pruga po Kvarneru, društvo je prometovalo i na sljedećim prugama: brza pruga Rijeka-Kotor, Rijeka-Mleci, Rijeka-Ancona, kružna pruga Trst-Dalmacija, Rijeka-Dalmacija-Albanija-Grčka, uz lokalne pruge za dalmatinske luke. *Pomorska enciklopedija* vol. 3, 324.

¹⁷ *Pomorska enciklopedija* vol. 3, 324.-

¹⁸ *Hungaria* je prometovala na brzoj pruzi Rijeka-Zadar-Split-Gruž-Kotor, dok je *Croatia* održavala prugu Rijeka-Metković. *Bijela flota hrvatskog Jadrana 1872. – 1947. – 1997.*, 71.

redovnih pruga.¹⁹ Uz to društvo je počelo nabavljati luksuzne brodove namijenjene razvoju turizma. U tu svrhu kupljeni su brodovi *Stephanie*, *Volosca*, *Pannonia* i ostali luksuzni putnički brodovi. Daljna vladina ulaganja u vidu subvencija omogućavala su društvu konstantno uvođenje i održavanje novih rentabilnih pruga s kojima je *Ungaro-Croata* konkurirala velikim poduzećima poput *Lloyda*, ali i manjim poput društava *Topić* i *Ragusea*. Godine 1903. društvo je imalo svoju najupješniju godinu poslovanja, a od sljedeće godine nabavljen je najveći brod *Salona* koji je od tada bio u sastavu društva. Flota *Ungaro-Croate* sastojala se od brodova sagrađenih u stranim i domaćim brodogradilištima, od čega je većina bila sagrađena u brodogradilištima *Stabilimento Tecnico* u Trstu i u Malom Lošinju. Konkurentnost tržišta i državne subvencije rezultirali su impresivnim povećanjem broja parobroda i ukupne nosivosti flote, gdje je društvo u periodu prije početka prvog svjetskog rata imalo 46 parobroda ukupne nosivosti 17000 BRT.²⁰ *Ungaro-Croata* je bila pogođena Prvim svjetskim ratom kao i ostala parobrodarska društva. Prema *Zakonu o pomorskim doprinosima* iz 1907. godine trebali su biti rekvirirani svi brodovi koje je društvo nabavilo uz vladine olakšice. Negativne okolnosti, uz rekvirirane i raspoređene brodove, podrazumijevale su opće smanjenje plovidbe i održavanja redovnih pruga. Tako uz malobrojne pruge koje su se nastavile održavati, poneki su brodovi bili iznajmljeni za potrebe vojne opskrbe. Rekvirirani brodovi društva bili su: *Daniel Erno*, *Magyar*, *Hrvat*, *Crikvenica*, *Istriano*, *Tatra*, *Liburnija*, *Novi*, *Knin*, *Senj*, *Valona*, *Godolo*, *Salona*, *Pannonia* i *Liburnia*. Gubitci su se očitovali kroz oštećene brodove: *Senj*, *Godolo*, *Brasso* i *Pannonia*, te izgubljene: *Kupa*, *Pozsony*, *Zagreb*, *Tihany* i *Valona*.²¹ Neposredno nakon sređivanja prilika trgovačke mornarice i pripadnosti brodova, *Ugarsko-Hrvatsko parobrodarsko društvo* održavalo je vezu Rijeka i Pule, Rijeke i Krka, Raba i Paga, Rijeke i Trsta. Oporavak pruga koje su trebale povezivati Rijeku s Dalmacijom započeo je od 1921. godine kad se započelo i sa zamjenom talijanskih i mađarskih imena hrvatskim imenima brodova. Navedeno društvo djelovalo je do 1922. godine kad je usljed lošeg financijskog stanja i nedostatka subvencija i olakšica proglašen stečaj. Nasljednica propalog društva bila je

¹⁹ Nove pruge koje je društvo održavalo bile su Rijeka-Kotor-Albanija, te Rijeka-Senj-Baška-Supetar-Pučišća-Postira-Sumartin. *Bijela flota hrvatskog Jadrana* 1872. – 1947.-1997., 73

²⁰ *Bijela flota hrvatskog Jadrana* 1872. – 1947.-1997., 71.-82.

²¹ *Kupa* je popopljena u prosincu 1915. godine nakon oštećenja usljed torpednog napada podmornice u blizini rta Planka. Tri člana posade su izgubili život. Rt Planka bio je poguban i za *Zagreb* koji je potonuo pri torpednom napadu podmornice u siječnju 1917. godine, pri čemu je stradalo 28 ljudi. *Pozsony* je potopljen u prosincu 1916. godine u blizine luke Drač nakon što je naišao na minu. Nastradao je 31 član posade. U veljači 1917. godine nasukao se parobrod *Tihany*. Istu sudbinu dijelio je parobrod *Valona* nasukavši se u listopadu 1918. godine. Zadnje dvije navedene nesreće nisu rezultirale ljudskim žrtvama. *Bijela flota hrvatskog Jadrana* 1872. – 1947.-1997., 86.-87.

novosnovana *Jadranska plovidba d.d.* sa sjedištem u Sušaku.²² U godinama nakon osnutka društvo je povećavalo svoje djelovanje i premoć na tržištu fuzijama s ostalim društvima koja su dijelila sudbinu njegovih prethodnika.

U drugoj polovini 19. stoljeća došlo je i do razvoja drugog segmenta riječkog parobrodarstva kroz osnivanje parobrodarskog društva *Adria (Regia ungarica Società anonima di navigazione marittima)* 1882. godine. Bilo je to društvo duge obalne plovidbe s fokusom na održavanje veza s prekoceanskim odredištima. Ovo društvo predstavljalo je protutežu austrijskoj dugoj obalnoj plovidbi. Društvo je svoje brodove nabavljalo iz stranih brodogradilišta, ponajviše iz engleskih. Do početka rata društvo je imalo 33 parobroda duge plovidbe ukupne nosivosti 73762 BRT.²³ Društvo je prometovalo i trgovalo s lukama na Mediteranu, po zapadnoj i sjevernoj Europi, kao i prekoceanskim destinacijama (najčešće luke Južne Amerike). Novo razdoblje za *Adriu* počelo je raspadom Monarhije nakon čega je ona postala talijansko poduzeće koje je djelovalo sve do likvidacije 1937. godine. Na istarskom području u doba talijanske vlasti djeluje više pomorskih poduzeća i podružnica. Jedna od njih bila je i *Tirrenia*. Većinu flote likvidirane *Adrie* preuzelo je novoosnovano napuljsko društvo *Tirrenia* s podružnicom u Rijeci koje je također održavalo prometne pravce sa zapadnom i sjevernom Europom. Godine 1932. riječko pomorsko poduzeće *Costiera* zajedno s određenim talijanskim poduzećima osnovalo je društvo *Adriatica Pomorsko anonimno društvo Venecija* koje je do kraja svoga djelovanja 1937. godine obavljalo trgovački i putnički promet s lukama istočne Europe. Iste godine kad je *Adriatica* prestala s djelovanjem, osnovano je pomorsko društvo *Fiumana (Società Fiumana di navigazione)* sa sjedištem u Rijeci.²⁴ Društvo je ponajviše održavalo prometne veze s Trstom, Venecijom, Anconom te Zadrom. Već spomenuti *Austrijski Lloyd* djelovao je do raspada Austro-Ugarske Monarhije, nakon čega ga je nasljedio *Tršćanski Lloyd* koji je svoje linije usmjerio na dva pravca: redovne pruge za Albaniju i Dalmaciju, te pomorske veze prema Australiji, Aziji i Africi. Uz već navedena društva i podružnice, u Rijeci je djelovalo i predstavništvo *Pomorskog društva Italia Genova*. Riječko predstavništvo osnovano je 1934. godine, te je prometovalo na prekoceanskim pravcima s lukama Južne, Srednje i Sjeverne Amerike, te s lukama Sredozemlja i Crnoga Mora.²⁵

²² *Bijela flota hrvatskog Jadrana 1872. – 1947.-1997.*, 133.

²³ Mendeš, *Riječko brodarstvo 20. stoljeća*, 4.-8.

²⁴ Sjedište društva *Fiumana* bilo je prebačeno iz Rijeke u Rim 1943. godine. Senčić, "Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u Povijesnom arhivu Rijeka.", 121.

²⁵ Senčić, "Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u Povijesnom arhivu Rijeka.", 120.

4.2 Brodarstvo Senja

Razdoblje jedrenjaka obilježilo je Senj i njegove brodare. To je bilo izuzetno važno i uspješno središte, naročito u drugoj polovici 19. stoljeća. Brodovlasnici iz Senja uspješno su iskorištavali kapacitete brodogradilišta Senja, Rijeke i Kraljevice za potrebe svoje jedrenjačke flote. Kao i u većini brodarskih središta istočnojadranske obale, senjski brodari vjerovali su u tradiciju jedrenjaka i odbijali prihvatiti brodove na parni pogon kao budućnosti pomorstva. To je rezultiralo gradnjom jedrenjaka i u drugoj polovini 19. stoljeća dok je *Austrijski Lloyd* razvijao svoje parobrodarsko poslovanje.

Prekretnica za senjsko, ali i domaće parobrodarstvo bila je izgradnja već spomenutog parobroda *Hrvat* društva *Senjska parobrodarska plovidba*. Iako su jedrenjaci još bili u širokoj upotrebi, senjski su brodari krajem 19. stoljeća sve više ulagali u razvoj parobrodarstva. U 19. stoljeću prije osnivanja *Ugarsko-Hrvatskog parobrodarskog društva* u Senju je djelovalo društvo *Parobrodarstvo Ivan Krajacz i drugovi*. Također su djelovali i brodari Ivan Marušić koji je obavljao lokalnu plovidbu svojim parobrodom *Interpidio*, te Oliveri vlasnici *Hrvatskog primorskog parobrodarskog društva*, Mihovil Pošćić i Frane, koji su sa brodovima *Zvonimir* i *Sokol* održavali lokalne pruge Senj-Rijeka-Opatija, Senj-Selce-Novri-Crikvenica-Rijeka. Navedena društva i brodari prestali su sa samostalnim djelovanjem fuzijom i osnivanjem *Ugarsko-Hrvatskog parobrodarskog društva (Ungaro-Croate)*. Ranije spomenuto društvo *Parobrodarstvo Krajač i drugovi* koje se ujedinilo s riječkim konzorcijem *M. Švrljuga & Co.* bilo je senjsko društvo gospodarstvenika Ladislava Krajača koji je preuzeo ulogu potpredsjednika novoosnovanog društva sa sjedištem u Rijeci.²⁶ Nove mjere za očuvanje lokalnog senjskog brodarstva očitovale su se kroz osnivanje *Hrvatskog parobrodarskog društva Senj* u srpnju 1902. godine. Glavni motiv za osnivanje navedenog društva bila je potreba za prugama male obalne plovidbe koje bi povezivale Senj i Rijeku, te Novi, Karlobag i Pag, zbog nedovoljne povezanosti i manjka pruga koje je na tom području održavala *Ungaro-Croata*. Ambicije senjskih brodara bile su obilježene stalnim suparništvom s premoćnom *Ungaro-Croatom* i *Austrijskim Lloydom* koji su predstavljali ozbiljne konkurente djelovanju tog relativno malog brodarskog društva.²⁷ Važnost luke Sušak u pomorskoj

²⁶ Ladislav Krajač (1857., Senj) obavljao je i funkciju predsjednika Trgovačko-Obrtničke Komore s ciljem promicanja razvoja domaćeg i lokalnog pomorskog prometa i trgovanja. Mendeš, „Parobrodarske veze Senja i Rijeke do završetka Prvog svjetskog rata“, 197.-198.

²⁷ Mendeš, „Parobrodarske veze Senja i Rijeke do završetka Prvog svjetskog rata“, 194.

trgovini vidljiva je iz statističkih podataka prema kojima luka u razdoblju od 1925. do 1939. godine predstavlja ozbiljnog konkurenta splitskoj luci. Luka Sušak bilježi porast izvoza u domaćem prometu s 273000 qt na 288279 qt, uvoza u inozemnom prometu s 1378990 qt na 1999154 qt, te za izvoz u inozemnim prometu s 1401910 qt na 2996706 qt, dok je pad zabilježen za uvoz u domaćem prometu s 390000 qt na 387289 qt. Time je luka imala ukupan domaći i inozemni promet od 5671428 qt, dok je luka Split imala ukupan promet od 5888875 qt.²⁸ Senjsko parobrodarstvo ulazi u sastav *Jadranske plovidbe* čime *Hrvatsko parobrodarsko društvo Senj* prestaje samostalno djelovati.

4.3 Brodarstvo Sušaka

Razvoj parobrodarstva na Sušaku započeo je osnivanjem već spomenute *Jadranske plovidbe d.d.* 1922. godine. Stvaranje društva nastalo je na poticaj države, kao što je to i ranije bio slučaj s nastankom *Ungaro-Croate*. Tako je država uvjetovala društva da se *Jadranska plovidba*, *Dioničko parobrodarsko društvo u Sušaku*, *Dioničko parobrodarsko društvo Oceania*, *Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo*, *Obalna paroplovidba društvo s.o.j.*, *Parobrodarsko društvo Dalmatia* i *Hrvatsko parobrodarsko društvo Senj* ujedine u društvo *Jadranska plovidba d.d.* zbog dobijanja subvencija. S najvećim udjelom brodova i dionica u novoosnovano društvo ulazi *Jadranska plovidba*, tj. ranije *Ungaro-Croata* sa 38 parobroda.²⁹ Nakon njih, *Dalmatia* ulazi sa 30 parobroda.³⁰ Društva *Oceania*, *Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo* i *Obalna paroplovidba* ulaze sa po tri, te *Hrvatsko parobrodarsko društvo* s dva parobroda.³¹ Nakon osnutka društva redovne pruge nisu povezivale Sušak s odredištima, već su polazile iz Bakra i prometovale su na linijama Bakar-Pag, Bakar-Obrovac, Bakar-Punat, Bakar-Novalja, Bakar-Senj i Bakar-Rab. Društvo je također održavalo brze pruge za Dalmaciju (Bakar-Kotor i Bakar-Metković), te teretnu liniju Bakar-Korčula. Nakon sređivanja političke situacije ovo društvo uvodi stalni plovibeni red

²⁸ Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1927., 52.; Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1939., 118.

²⁹ Brodovi društva *Jadranska plovidba* su Bakar, Bled, Cetinje, Crikvenica, Dalmacija, Drava, Hrvatska, Hrvat, Istranin, Jadran, Karađorđe, Knin, Kraljevica, Krka, Lika, Ljubljana, Morava, Nehaj, Novi, Plav, Salona, Sarajevo, Sava, Senj, Skodra, Slavonija, Sloboda, Slovenac, Soča, Srbini, Sušak, Šumadija, Triglav, Trsat, Učka, Vardar, Velebit i Zagreb. *Bijela flota hrvatskog Jadrana 1872. – 1947.-1997.*, 149.

³⁰ Brodovi društva *Dalmatia* su Adria, Bosna, Brač, Cetina, Danubio, Dinara, Hercegovina, Hvar, Jadro, Jason, Kosovo, Krka, Liburnia, Makarska, Mosor, Nada, Neretva, Nibbio, Obrovac, Primorje, Rondine, Split, Šibenik, Tomaseo, Val, Velebit, Vis, Vitez, Vodice i Zrmanja. *Bijela flota hrvatskog Jadrana 1872. – 1947.-1997.*, 149.

³¹ Brodovi društva *Oceania* su Klis, Majdan i Maria. Brodovi društva *Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo* su Frankopana, i Slavija. Brodovi društva *Obalna paroplovidba* su Cavtat, Gruž i Naš, te brodovi društva *Hrvatsko parobrodarstvo* su Ante Starčević i Hrvatska. *Bijela flota hrvatskog Jadrana 1872. – 1947.-1997.*, 149.

koji je stupio na snagu 1925. godine. Zastupljenost ovoga društva u lokalnom pomorskom prometu najbolje se očitovala kroz činjenice da je, osim u sušačkom djelovalo i u šibenskom, splitskom i dubrovačkom okružju. Također je održavalo četiri tjedne dužobalne pruge, i tri turističke putničko-teretne pruge izvan državnog teritorija.

Uz navedene redovne pruge, društvo je održavalo izletičke pruge na kojima se plovilo prema potrebi i interesu, dakle bez redovnog rasporeda. Kroz godine uspostavljene pruge su se ukidale, uvodile, modificirale, a mijenjala se i njihova učestalost, ovisno o potrebama lokalnog stanovništva i tržišta. Ipak, većina pruga uvedenih 1925. održala se do 1940. godine. Društvo je tako od 1925. u sušačkom okružju održavalo pruge: Sušak-Rab, Sušak-Obrovac, Punat-Bakar, Punat-Senj, Sušak-Rab-Olib, Sušak-Pag, Punat-Sušak, Vrbnik-Sušak, Senj-Sušak, Rab-Sušak i Bakar-Sušak. U šibenskom okružju održavalo je pruge: Rab-Sali-Šibenik, Šibenik-Olib-Krk, Šibenik-Pag-Obrovac, Šibenik-Žirje, Molat-Biograd-Šibenik, Tisno-Šibenik, Rogoznica-Šibenik i Skradin-Šibenik. U splitskom okružju društvo je redovno prometovalo na prugama: Split-Brač-Metković, Split-Metković-Dubrovnik-Bar, Split-Jelsa-Matković, Sumartin-Split, Komiža-Vis-Split, Drvenik-Split, Vrboska-Split i Hvar-Šolta-Split. Na dubrovačkom području prometovalo se na prugama: Ston-Dubrovnik, Trpanj-Makarska, Trpanj-Metković, Trpanj-Mali Ston i Cavtat-Dubrovnik. Od dužobalnih pruga uvedene su pruge Sušak-Kotor, Sušak-Metković i Split-Dubrovnik. Od turističkih putničko-teretnih pruga društvo je obavljalo plovidbu na rutama Metković-Trst, Sušak-Patras i Sušak-Trst-Pirej-Solun. Uspješnost poslovanja određenih pruga ovisila je o državnim subvencijama.

Četiri godine nakon uvođenja spomenutih pruga uvedenih 1925. godine sklopljen je Ugovor o organizaciji i vršenju redovnog pomorskog saobraćaja i prevoza pošte morem između *Jadranske plovidbe d.d.* i *Ministarstva saobraćaja* po kojemu se društvo obvezalo prijeći 938681 milja godišnje, što je uvjetovalo nabavu novih parobroda. Društvo nije smjelo raditi bilo kakve promjene u redovnim prugama bez odobrenja navedenog ministarstva, dok je Direkcija pomorskog saobraćaja provodila kontrolu održavanja redova plovidbe. Iako društvo više nije moglo djelovati u potpunosti samostalno, tim je ugovorom sebi osiguralo stabilne uvjete poslovanja. Godine 1929. društvo je bilo u posjedu 48 parobroda.³² Društvo je u razdoblju do 1941. godine u svoju flotu

³² Parobrodi društva bili su: *Ante Starčević, Beograd, Bosna, Brač, Cetina, Crikvenica, Drava, Frankopan, Gruž, Hrvatska, Hvar, Jadran, Juraj Šubić, Karađorđe, Kaštela, Knin, Kosovo, Kozjak, Krk, Kvarner, Lika, Ljubomir, Makarska, Nehaj, Neretva, Pašman, Plav, Salona, Senj, Slavija, Sloboda, Slovenac, Soča, Split, Srbin, Sušak,*

uvelo šest modernih parobroda: *Bakar, Rab, Sarajevo, Šumadija, Prestolonaslednik Petar i Jugoslavija*. Ipak, većina brodova flote *Jadranske plovidbe* bila je izgrađena u prijeratnim godinama i nasljeđena od Austro-Ugarske trgovačke flote. Godine 1939. flota se stajala od ukupno 55 brodova. Ti brodovi će imati različite sudbine u nadolazećim ratnim godinama. Kao i u Prvom svjetskom ratu, društva su željela svoje vrijednije brodove otpremiti u inozemne luke gdje bi bili van ratnih nedaća. Iako je *Jadranska plovidba* to željela napraviti za svoje lukuzne parobrode *Prestolonaslednik Petar, Jugoslavija i Karađorđe*, do toga ipak nije došlo. Kobna sudbina zadesila je *Prestolonaslednika Petra i Karađorđa* te su bili potopljeni zbog nailaska na morske mine još prije početka rata na tom području. Kao i ostala domaća društva, i sušačko je nastavilo s održavanjem određenih pruga zbog potrebe za redovnim prometom.

Društvo je do kraja rata izgubilo 41 brod ukupne nosivosti 18638 BRT. Od predratne flote društva ostalo je samo 13 brodova s 4587 BRT.³³ Dva najjača konkurentna parobrodarska društva bila su *Jugoslavenski Lloyd* i *Jadranska plovidba*. Prema broju brodova i redovnih pruga, splitsko društvo prednjačilo je u broju parobroda duge plovidbe, dok je Sušak bio u posjedu najvećeg broja parobroda male obalne plovidbe. *Lloyd* je tako 1939. godine imao 34 broda s 144940 BRT, a Sušak 27 brodova s 118070 BRT velike obalne plovidbe, dok je *Lloyd* iste godine imao 4 broda s 2916 BRT, a Sušak 52 broda s 20222 BRT male obalne plovidbe.³⁴ Sušak je bio pomorsko središte koje je bilježilo napredak dvadesetih i tridesetih godina, kada su uz *Jadransku plovidbu* djelovala i ostala manja brodarska društva. Primjeri takvih društava bili su *Prekomorska plovidba d.d. Sušak, Slobodna plovidba Topić d.d. Sušak* i *Jugoslavenska oceanska plovidba d.d. Sušak*. *Slobodna plovidba Topić d.d.* osnovana je 1926. godine i imala je šest parobroda, i to *Ivan Topić, Olga Topić, Rosina Topić, Serafin Topić, Jurko Topić i Ante Topić*.³⁵

Drugi svjetski rat značajno je utjecao na promjene u pomorskim djelatnostima. Početkom godine 1940. trgovačka mornarica Kraljevine Jugoslavije imala je 185 parobroda, od čega je 79 bilo parobroda duge plovidbe, 14 velike obalne plovidbe te 92 male obalne plovidbe. Broj brodova duge i velike obalne plovidbe u razdoblju nakon završetka rata opao je na 32. Početkom rata cilj većine vlasnika brodova velike i duge obalne plovidbe bio je ukloniti brodove s jugoslavenskog

Tommaseo, Topola, Triglav, Trogir, Učka, Ugljan, Vardar, Velebit, Vis, Vodice, Zagreb i Zrmanja. Bijela flota hrvatskog Jadrana 1872. – 1947.-1997., 155.

³³ *Bijela flota hrvatskog Jadrana 1872. – 1947.-1997.*, 149.-169.

³⁴ *Pomorska enciklopedija* vol. 3, 332

³⁵ Mendeš, Nikša, *Riječko brodarstvo 20. stoljeća*, 33.-37.

područja i smjestiti ih u neutralne i savezničke luke i vode u slučaju rata na području Kraljevine. To je vidljivo iz podatka kako se početkom rata na navedenom području nalazilo samo osam brodova te kategorije. Taj dio flote od 67 parobroda bio je rekviriran od strane veleposlanstva Jugoslavenske izbjegličke vlade u Londonu i iznajmljen *Britanskom ministarstvu ratnog transporta*. Nakon kapitulacije Kraljevine Jugoslavije 17. travnja 1941. godine navedeno veleposlanstvo rekviriralo je i ostatak brodova u vlasništvu Kraljevine te su i oni bili iznajmljeni *Britanskom ministarstvu ratnog transporta*. Više od polovice rekviriranih brodova nastradalo je tijekom rata, dok se inicijalni broj brodova prije ulaska Kraljevine u rat u manje od dvije godine od početka rata smanjio za 12.³⁶ Završetkom rata proces derekviranja i vraćanja brodova tekao je postupno. Tako je krajem 1946. godine jugoslavenska trgovačka morarica imala 66 brodova s 129998 BRT, od čega 28 duge i velike obalne polovidbe, 22 obalne putničke plovidbe i 5 obalne teretne plovidbe.³⁷

³⁶ Izgubljeni brodovi u tom periodu bili su: *Vidovdan* (kolovoz 1939.), *Carica Milica* (studeni 1939.), *Slava* (ožujak 1940.), *Labud* (lipanj 1940.), *Izgled* (srpanj 1940.), *Rad* (kolovoz 1940.), *Preradović* (kolovoz 1940.), *Ivo Račić* (kolovoz 1940.), *Orao* (listopad 1940.), *Korana* (studeni 1940.), *Zrinjski* (prosinac 1940.) i *Srebreno* (prosinac 1940.). Stipanović, *Sumrak kvarnerskog brodarstva*, 10.

³⁷ Stipanović, *Sumrak kvarnerskog brodarstva*, 9.-11.

5. Brodarstvo Srednje Dalmacije

Glavna pomorska središta na području današnje srednje Dalmacije bila su Zadar, Šibenik i Split. Činjenica da Zadar nije bio u sastavu Kraljevine Jugoslavije utjecala je na pomorski promet tog šireg područja. Izuzimanjem Zadra iz novoosnovane države Šibenik je preuzeo dio lučkog prometa što je pozitivno utjecalo na njegov razvoj, dok je Split dobio na većoj važnosti što se očitovalo kroz osnivanje vlastitog parobrodarskog društva i njegova šireg djelovanja.

5.1 Brodarska društva u Zadru

Prva značajnija inicijativa za osnivanje domaćeg parobrodarskog društva ostvarila se kroz osnivanje makarskog parobrodarskog društva *Braća Rismondo*. Društvo je u svojim počecima 1878. godine sa svoja dva drvena parobroda *Erzegovina* i *Barone de Rodich* prometovalo na pruzi Makarska-Metković dva puta tjedno. U sljedećim godinama društvo redovno održava pruge Metković-Split kao i Trst-Metković, te nastavlja s kupnjom novih parobroda s pomoću kojih uspješno širi svoje poslovanje. Treći parobrod društva bio je *Barone Rodich* nakon čije kupnje je ranije kupljeni brod istog imena preimenovan u brod *Dalmazia*. Bio je to prvi čelični parobrod navedenog društva. Nakon toga društvo nabavlja novoizgrađene parobrode *Eco* i *Salve*, od kojih je drugi bio preimenovan u *Barone de Pino* i kasnije u *Jadro*. Osamdesetih godina društvo nabavlja i svoj prvi parobrod u kategoriji velike obalne plovidbe pod imenom *Isea*, nakon čega nabavlja parobrod *Dinara*. Iste godine društvo je nabavilo i brod *Biokovo* od *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* koji je do tada plovio pod imenom Dubrovnik. Ukupan broj parobroda u vlasništvu društva *Braća Rismondo* pred fuziju 1907. godine bio je sedam. Društvo je bilo uređeno na osnovi karatnog³⁸ udruženja gdje su svi brodovi bili u vlasništvu članova obitelji Rismondo. Do kraja svoga postojanja navedeno društvo imalo je važnu ulogu u obalnom parobrodarskom prometu na području srednje Dalmacije. Ono je svojim djelovanjem pozitivno utjecalo ne samo na Makarsku, već i na razvoj Splita kao trgovačkog središta.³⁹

³⁸ Karat (eng. *share*) predstavljao je udio u vlasništvu brodova. Svaki brod dijelio se na 24 karata, od kojih se svaki mogao dijeliti na još manje dijelove. Suvlasnici brodova mogli su posjedovati manje od jednog karata broda kao i nekoliko karata. Vlasnici karata nazivani su karatistima i oni su međusobno bili u suvlasničkom odnosu. Karatna društva kasnije su s razvojem pomorskih društava zamijenjena akcijskim tj. dioničkim društvima. *Pomorska enciklopedija* vol. 3, str 472.

³⁹ Fijo, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, 36.-39.

Krajem 19. stoljeća osnovano je još jedno parobrodarsko društvo na ovom području. To je *Tvrтка Topić* iz Visa. Njihov prvi parobrod *Vila* kategorije velike obalne plovidbe održavao je prugu s Rijekom i Trstom (pristajao je u Split, Šibenik i Zadar) obavljajući prijevoz tereta i putnika. Društvo je nastavilo nabavu novih parobroda, i prodaju starih u svrhu modernizacije i boljeg poslovanja. Do trenutka fuzije *Tvrтка Topić* imala je tri parobroda male obalne plovidbe *Lussin*, *Medea T* i *Vitez*, te tri parobroda velike obalne plovidbe *Jason*, *Vila* i *Vis*. Kao i društvo *Braća Rismondo* i *Tvrтка Topić* bila je obiteljsko društvo čije je sjedište bilo u Visu a podružnica u Trstu.⁴⁰

Paroplovidba Pio Negri i drugovi bilo je parobrodarsko društvo iz Šibenika koje je svoje poslovanje započelo kupnjom parobroda *Šibenik* preimenovanog u *Primo* od strane šibenskog trgovca Pio Negri Ivanova. Pio Negri zajedno s trojicom šibenčana naknadno kupuje parobrode male obalne plovidbe *Neda*, *Secondo*, *Iniziatore*, *Tommaseo*, *Sloga* i ostale. Prvi parobrod velike obalne plovidbe toga društva *Sebenico*⁴¹ bio je sagrađen u Malom Lošinj u i nabavljen 1898. godine. Društvo mijenja ime 1904. godine iz *Paroplovidba Pio Negri i drugovi* u *Dalmatinsko-istarska paroplovidba Pio Negri i drugovi*, dok je sjedište i dalje ostalo u Šibeniku. 1907. godine prije fuzije društvo je imalo sedam parobroda male obalne plovidbe: *Krka*, *Iniziatore*, *Obrovac*⁴², *Primo*, *Risorto*, *Tommaseo* i *Zlarin*, i jedan velike obalne plovidbe (ranije spomenuti *Sebenico*). Za razliku od prije navedenih malih dalmatinskih društava, karatisti ovoga društva nisu isključivo bili povezani obiteljskim vezama. Takva vlasnička struktura omogućila je širenje društva kroz uključivanje u njegov sastav većeg broja šibenskih poduzetnika.⁴³

U Zadru je također djelovalo malo parobrodarsko društvo *Zadarska plovidba*. Početak djelovanja društva veže se za zadarskog trgovca Ivu Perlinija i njegove suradnike te kupnju dvaju parobroda *Airone* i *Rondine* 1892. godine. Uz navedene brodove kupljen je i parobrod *Falco* te ta tri parobroda postaju vlasništvo novog zadarskog parobrodarskog društva *Societa di navigazione a vapore 'Zaratina'*. Društvo je za svoga samostalnog djelovanja nabavilo još dva broda, te je pred

⁴⁰ Fijo, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, 40.-41.

⁴¹ *Sebenica* je zadesila nesreća već u kolovozu 1901. godine kad se potopio nakon sudara s parobrodom *Mongolia* u blizini Sottile pokraj Trsta. Ovaj nesretni događaj društvo je koštao 250000 kruna (150000 vrijednost broda, i 100000 vrijenost tereta s kojim je plovio). Fijo, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, 43.

⁴² Često se može uočiti kako društva pri kupnji novog broda odabiru ime već postojećeg broda u floti ili broda kojeg su prethodno prodali. U prvom slučaju brodu koji je prvi nosio to ime daje se novo. Jedan od brojnih primjera je i brod *Krka* društva *Pio Negri i drugovi*, gdje je to ime inicijalno nosio brod *Obrovac* od 23 NRT kojem je ime promjenjeno nakon što je društvo kupilo novi parobrod od 110 BRT i njemu dalo ime *Krka*.

⁴³ Fijo, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, 42.-44.

fuziju u društvo *Dalmatia* 1908. godine raspolagalo s pet parobroda. Karakteristika ovoga društva bio je izuzetno veliki broj karatista, koji uz to nisu bili povezani obiteljskim vezama.⁴⁴

Fuzija dalmatinskih društava bila je predmetom rasprava godinama prije nego što je do nje službeno i došlo. Prvi razlog spajanja bila je potreba za većim državnim ulaganjima i subvencijama, a drugi razlog bio je želja za poboljšanjem uvjeta pomorske trgovine i prometa. Mala društva su u fuziji vidjela priliku za ujedinjenjem financijskih sredstava, flote brodova i koncentraciju državnih subvencija u jedno društvo, umjesto do tada rascjepkanih subvencija, čiji je iznos bio nedostatan za funkcioniranje samostalnih društava. Sve to, kako su se nadali suvlasnici i poduzetnici, trebalo je pomoći u modernizaciji dalmatinske flote trgovačkih i putničkih parobroda prodajom zastarjelih i kupnjom novih brodova, te ustaljenjem pruga i njihova redovnog održavanja prema stvarnim potrebama ondašnjeg tržišta. Prvi sastanak na kojem se pregovaralo o konkretnim uvjetima fuzije društava održan je u veljači 1904. godine. Na njemu su prisustvovali svi važniji članovi društava, što je bio važan preduvjet za buduću realizaciju fuzije. Osim uvjeta fuzije, predmetom rasprave bila su i društva koja nisu htjela sudjelovati u fuziji te načini njihova daljnjeg poslovanja kako bi se zaštitilo novostvoreno društvo. Ljubljanska kreditna banka imala je zadatak isposlovati pristanak i nove uvjete subvencije sa bečkom vladom. Fuzija je imala svoje pobornike i oporbu. Oporba je smatrala kako prisnost pobornika novog društva s *Ungaro-Croatom* donosi opasnost od mađarske prevlasti i preuzimanja kontrole pomorstva. Smatrali su kako isključivo protivljenje *Austrijskom Lloyd* dovodi dalmatinsko parobrodarstvo u ruke Mađarske, umjesto Austrije. *Trgovniska komora* u Splitu zahtijevala je transparentnost pregovaračkih procesa dalmatinskih brodara s budućim suradnicima, jer su smatrali kako brodari neće nužno zastupati opće dalmatinske interese nauštrb svojih. Te dvije strane u javnosti su 'ratovale' preko novina, gdje su se pobornici koristili zadarskim *Narodnim listom*, a oporba fuzije splitskim *Jedinstvom*. Postojao je i problem sjedišta novog društva, gdje su prvotno opcije bile Dubrovnik, Split i Zadar. Nakon što je *Dubrovačka parobrodarska plovidba* odbila odreći se svoje samostalnosti i priključiti se novom društvu, Dubrovnik je prestao biti opcija. Kao nova opcija pojavio se Trst za koji se zalagalo zbog povoljnijih uvjeta poslovanja u odnosu na druga moguća sjedišta. Split se osjetio ugroženim, te se tražilo ponovno razmatranje toga pitanja uz naglašavanja prednosti odabira Splita. Do fuzije četiri

⁴⁴ Fijo, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, 44.-45.

društva konačno je došlo početkom 1908. godine. Zadar je odabran za sjedište, dok je Trst bio sjedište izvršnog odbora društva.

U početku *Dalmatia* je raspolagala s 18 parobroda male obalne plovidbe, i četiri velike obalne plovidbe. Osim društava *Pio Negro i drugovi*, *Zaratin*, *Braća Rismondo* i *Topić*, *Lloyd* je također sudjelovao sa svojim parobrodima u floti *Dalmatie*. Društvo je nakon fuzije kupovalo nove parobrode, gdje je prva investicija bila kupnja polovnog talijanskog parobroda *Nada* koji je plovio na pruzi Split-Drvenik. Društvo je nastavilo s kupnjom parobroda koji su trebali poboljšati stanje trgovačke flote u vidu modernizacijskih zahtjeva vlade zbog subvencija i tržišta općenito. Primjer novih parobroda koje je *Dalmatia* nabavila bili su *Cetina* i *Makarska* koji su postizali brzinu od 14 čvorova, te su prometovali dnevno na pruzi Metković-Split-Komiža. U prvih 10 godina poslovanja kupljeno je 11 parobroda, od kojih je dio bio polovnih a dio novoizgrađenih. Društvo se obvezalo prema austrijskoj vladi redovno održavati sljedeće pruge: Trst-Korčula jednom tjedno, Trst-Metković tri puta tjedno te Trst-Rab-Šibenik jednom tjedno. Nakon kraja Prvog svjetskog rata i raspada Austro-Ugarske Monarhije nametnula se potreba za rješavanjem pitanja pripadnosti flote društva *Dalmatia*. Sporazumom Trumbić-Bertolini iz 1920. godine dogovoreno je kako će Kraljevini SHS pripasti 65% uloženog kapitala navedenog društva, a ostatak je trebao pripasti Kraljevini Italiji. Nakon nešto više od 10 godina postojanja fuziranog društva *Dalmatia*, dolazi do još jedne fuzije kojoj je cilj ponovno bio koncentracija i udruženje kapitala dalmatinskog, i ovaj put istarskog parobrodarstva. Riječ je o fuziji *Dalmatie* s *Jadranskom plovidbom* iz Sušaka koja je provedena 1923. godine. Još je jednom *Dubrovačka parobrodarska plovidba*, uz *Bokeljsku plovidbu*, odbila fuziju i nastavila djelovati samostalno. Nastankom *Jadranske plovidbe* zadarska *Dalmatia* prestala sa samostalnim postojanjem i djelovanjem.⁴⁵

5.2 Brodarstvo i lučki promet u Šibeniku

Razvoj Šibenika kao pomorskog središta tekao je drugačijim i sporijim tijekom u odnosu na ostala važna istarska i dalmatinska središta. Značajniji razvoj Šibenika kao trgovačkog posrednika započeo je u drugoj polovini 19. stoljeća i povezan je s modernizacijom željezničkog prometa, obnovom kolskog puta i lučkog pristaništa. Željeznički promet tada je Šibenik povezivao s Kninom i Splitom, no šibenčani su imali ambicije i želje za državnim ulaganjima u daljnje povezivanje

⁴⁵ Fijo, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, 60.-92.

grada s unutrašnjosti. Izvori ruda, napose boksita te ostalih poput ugljena i katrana u neposrednoj blizini grada omogućili su mu povećanje izvoza. Početak 20. stoljeća bio je obilježen obnovom gradske luke, što je rezultiralo povećanjem lučkog prometa za gotovo 50% 1913. godine u odnosu na 1905. godinu. Kao i u ostatku istočnojadranskih luka, Šibeniku je nedostajalo državnih ali i stranih i domaćih ulaganja, kako u lučki promet izravno, tako i u željeznički promet koji je bio od vitalne važnosti za daljni razvoj pomorskog prometa. Nakon završetka rata šibenčani su očekivali značajnija državna ulaganja zbog činjenice da je Zadar bio isključen iz prostora nove države, čime je Šibenik trebao postati glavna luka za sjevernu Dalmaciju. No, na žalost takve se želje nisu ostvarile.

Osjetan napredak grad bilježi od sredine dvadesetih godina. Lička željeznička pruga izgrađena je 1925. godine, i to pola stoljeća nakon službene odluke o njezinoj izgradnji. Time se povećala izvozna moć šibenske luke kao što je i bilo za očekivati. Uz to dolazi do obnove već postojećih, i gradnje novih obala. 1924. godine osnovano je parobrodarsko društvo *Levant* koje je imalo dva parobroda, *Drina* i *Marjan*. Šibenik dvadesetih godina ima najveći broj registriranih brodova male obalne plovidbe zbog velikih područja koja su gravitirala gradu (od Trogira do Raba). Značajno je povećana tonaža brodova koji su pristajali u šibensku luku, čime je Šibenik bio na drugom mjestu na Jadranu, iza Splita a ispred Sušaka. Ipak Split je imao skoro četiri puta veću tonažu pristalih brodova. Šibenik je 1925. godine održavao pet teretnih pruga, od kojih su tri povezivale grad s Trstom, jedna je održavala rutu Solun-Carigrad i posljednja je išla prema Maroku i Kanarskim otocima. Pet godina kasnije grad je s inozemstvom povezivalo devet pruga. Šibenska luka u tom razdoblju bila je najznačajnija za izvoz i uvoz, gdje je izvoz bio mnogostruko više zastupljen. Na prvom mjestu bio je izvoz već spomenutog boksita, zatim drva te ugljena. Količina izvezene robe varirala je tijekom godina. Tako je ugljen zauzeo prvo mjesto po količini izvoza iz Šibenske luke krajem tog desetljeća. Ovakvi podaci ukazuju na važnost eksploatacije ruda u šibenskom zaleđu, kao i veze grada s unutrašnjosti. Od uvoznih dobara na prvom mjestu bile su željezne prerađevine, tj željezna roba. Tih godina flota šibenske trgovačke mornarice imala je najveći broj brodova na Jadranu, no većina je ipak imala pogon na jedra s motorom kao pomoćnim pogonom. Brojka od 12 parobroda znatno je bila manja u odnosu na ostala važna parobrodarska središta, poput Dubrovnika i Splita. Parobrodarsko društvo *Jadranska plovidba* iz Sušaka održavala je redovne tjedne i mjesečne pruge koje su povezivale Šibenik sa Trstom, ali i ostalim sredoziemnim državama (Maroko, Egipat, Grčka itd.). Redovne prometne linije imale su pozitivan učinak na razvoj šibenske

trgovine, ponajviše izvoza. Krajem drugog desetljeća XX. stoljeća dolazi do svjetske gospodarske krize koja je zadesila i dalmatinske gradove. Ni Šibenik nije bio pošteđen, već je bio dodatno pogođen otegotnim okolnostima kao što su izostanak državnih ulaganja u održavanje i napredak trgovačkih i pomorskih veza, te ulaganja u poljoprivedni, industrijski i trgovački sektor. Takva kriza odrazila se i na pomorsku trgovinu, što se za Šibenik očitovalo kroz opadanje izvoza do 1932. godine. Nakon toga grad bilježi blagi porast u znaku oporavka trgovine. Politički život u Šibeniku u razdoblju trećeg desetljeća prošlog stoljeća bio je obilježen previranjima između tri stranačka pravca. Tako su se Hrvatska seljačka stranka, Jugoslavenska nacionalna stranka te Jugoslavenska radikalna zajednica borile za prevlast na razini općine u tom kriznom razdoblju. Općenito, rješavanje loših gospodarskih prilika usljed krize bio je zadatak Hrvatske seljačke stranke koja je od 1939. godine preuzela upravu grada.⁴⁶ Tridesetih godina nastavilo se nezadovoljstvo dalmatinskih gradova, uključujući i Šibenik, zbog nedovoljnih državnih ulaganja i općenito nepovoljne politike Beograda prema razvoju pomorskog prometa. Već spomenuti problem željeznice nastavio se i tada usljed odgađanja izgradnje Unske pruge koja je trebala Šibeniku znatno olakšati dopremanje potrebne robe za dodatnu pomorsku trgovinu. Dodatni problem bio je manjak obnavljanja i uređenja lučkog pristaništa što je također rezultirao ogorčenošću i nezadovoljstvom šibenčana. Premoć luke Sušak na neki je način ujedinila Split i Šibenik u zajedničku borbu za modernizaciju i poboljšanje navednih pomorskih središta. Zajednička inicijativa podrazumijevala je obnovu i izgradnju cestovnih puteva koji bi omogućili bolju povezanosti u dalmatinskom primorju. Dio te inicijative uključivao je i izgradnju cestovnog spoja Splita i Trogira, kao i poveznice Sarajeva i Splita. Od državnog vrha se također tražilo ukidanje taksi na izvoz najvažnije izvozne robe ta dva grada (cement i boksit), kao i subvencije za izvoznu robu (vino i buhač). Državne subvencije i smanjenje tj. ukidanje taksi bili su od vitalne važnosti za razvoj Šibenika kao pomorske luke zbog njegovih manjih prihoda u odnosu na vodeće dalmatinske i istarske luke. Posljednje godine Kraljevine Jugoslavije bile su obilježene kroz opći pad lučkog prometa, ponajviše izvoza. To je najviše došlo do izražaja neposredno pred početak rata kad se uočava blagi porast uvoza, ali i daljnje opadanje izvoza. Radovi na lučkim pristaništima i angažiranost oko izgradnje željezničkih pruga nisu bili dostatni za očekivani i priželjivani napredak šibenske luke. Uz to grad je bio pogođen brojnim nedaćama i, kako se smatralo, nepravdama poput visokih

⁴⁶ Blažević, "Prilog za povijest lučko-trgovačkog i željezničkog prometa Šibenika od 1921. do 1941. godine." 584-594.

željezničkih taksi, nedovoljnih državnih subvencija i ulaganja u obnove obala i pristaništa, niže cijene izvozne robe (primjer niže cijene drva iz Bosne u odnosu na Šibenik), te nezainteresiranosti Trgovačko-industrijske komore u Splitu za probleme Šibenika itd. Uz to državna ulaganja u pomorski promet bila su višestruko manja od predviđenog i potrebnog. Navedeni problemi rezultirali su slabim i sporim napretkom, što je u konačnici rezultiralo zaostajanjem Šibenika u odnosu na Dobrovnik, Split, Rijeku i Sušak.⁴⁷

5.3 Brodarska društva u Splitu

Počeci parobrodarstva u Splitu vežu se za prva tri parobroda male obalne plovidbe kojima je luka upisa bio Split. Godine 1878. navode se parobrodi *Augusta* i *Giulia* oba željezne konstrukcije izgrađena u engleskim brodogradilištima, dok je trećem parobrodu *Spalato* luka upisa bio Split od 1880. godine. Već dvije godine kasnije navedeni parobrodi prodani su i ne pripadaju više splitskoj luci upisa. U razdoblju od 1875. do 1879. godine parobrod *Messagiere* vlasnika iz Trsta obavljao je promet na splitskom području na relaciji Metković, Brač, Split, Šibenik i Zadar. Uz njega, u kasnijem razdoblju prometovali su i parobrodi *Vilajet*, *Bosna*, *Mostar* i *Novi Pazar*. U drugoj polovini 19. stoljeća zabilježeno je nekoliko pokušaja osnivanja parobrodarskih društava na području Dalmacije. Njihovo širenje i napredak nije bio uspješan zbog manjka kapitala koji je rezultirao nedostatnim brojem brodova u posjedu društava (obično se radilo o jednom ili dva parobroda). No, takva inicijativa i interes rezultirali su željom i potrebom za vlastitim društvima i udruženjima koja bi prepoznala potrebu pomorskog povezivanja dalmatinskih središta kako u teretnom, tako i u putničkom prometu.⁴⁸

U razdoblju do početka Prvog svjetskog rata društva *Austrijski Lloyd*, *Dalmatia* i *Ungaro-Croata* održavala su redovne pruge koje su povezivale Split s ostalim istočnojadranskim, kao i inozemnim lukama. U prijeratnim godinama u Splitu je djelovalo društvo *Jadran* koje je imalo dva teretna parobroda *Split* i *Jadran*, a koje je prevozilo i putnike na prugama Trst-Rijeka-Makarska i Trst-Rijeka-Metković dva puta na tjedan. Na lokalnoj liniji Trogir-Split prometovao je parobrod *Kozjak* koji je bio u vlasništvu lokalnog parobrodarskog društva *Kaštelanska plovidba* iz Kaštel Sućurca, dok je prugu Split-Omiš održavalo društvo *Poljička plovidba* iz Krila Jesenice. Početkom

⁴⁷ Blažević, "Prilog za povijest lučko-trgovačkog i željezničkog prometa Šibenika od 1921. do 1941. godine." 619.-631.

⁴⁸ Fijo, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, 31.-35.

rata ukinute su dotadašnje redovne pruge zbog otežanog prometovanja. Zbog potrebe za pomorskom povezanosti tršćanska je vlada donijela odluku o održavanju tri pruge koje su uključivale i pristajanje u Splitu. Tako je društvo *Lloyd* svojim parobrodom održavao tjednu prugu Trst-Zadar-Split-Korčula i povratnu rutu Korčula-Vis-Hvar-Splir-Zadar-Trst. *Dalmatia* je održavala prugu Trst-Veli Lošinj-Zadar-Split-Makarska-Opuzen-Metković i povratnu prugu Metković-Opuzen-Trpanj-Makarska-Supetar-Split-Zadar-Veli Lošinj-Trst. Društvo *Dubrovačka parobrodarska plovdba* prometovalo je na tjednoj pruzi Trst-Veli Lošinj-Zadar-Split-Korčula, dok se na povratku plovilo na liniji Korčula-Vela luka-Hvar-Split-Zadar-Veli Lošinj-Trst. Za lokalne veze između Splita i okolnih otoka, za potrebne opskrbe, bili su zaduženi manji brodovi i jedrenjaci. Od sredine 1914. godine *Dalmatia* je održavala redovne pruge Split-Komiža, Split-Metković, Vrboska-Split i Sumartin-Split s pristajanjima i u ostalim mjestima poput Jelse, Bola, Supetra, Hvara, Omiša, Makarske, Trpnja, Opuzena i drugih. Od iduće godine *Lloyd* uvodi prugu Trst-Zadar-Split-Stari Grad-Hvar-Vis-Korčula-Orebić-Trstenik-Gruž, a *Dalmatia* se obvezala održavati redovne pruge dva puta tjedno koje bi povezivale Split sa svakim otokom srednje Dalmacije. *Ungaro-Croata* je također održavala pruge koje su povezivale Rijeku i Dalmaciju, s tim da se njihova učestalost mijenjala čestim ukidanjem i uvođenjem istih. Ulaskom Italije u rat došlo je do privremene obustave nevednih pruga, nakon čega su ipak vraćene ali u smanjenom obliku. Sljedeće godine *Dalmatia* je prometovala sa Visom, Starim Gradom na Hvaru, Metkovićem, korčulansko društvo *Hum* prometovalo je na vezi Vela Luka-Hvar, a *Ungaro-Croata* na prugama Rijeka-Split-Metković, Rijeka-Split-Brač-Jelsa i Rijeka-Split-Omiš. Do kraja rata linijska povezanost nije doživjela veće promjene, a pred sami kraj rata počele su se ponovno uvoditi izletničke linije Split-Omiš i Omiš-Supetar-Split.⁴⁹

Jugoslavenski Lloyd bilo je važno i utjecajno parobrodarsko društvo koje je djelovalo na području Splita. Osnovano je 1929. godine fuzijom dvaju društava koja su djelovala samostalno prije spajanja, *Atlantska plovdba „Ivo Račić“* i *Jugoslavensko-amerikanska plovdba*. *Atlantska plovdba „Ivo Račić“* svoje korijene imala je u društvu *Unione* u Dubrovniku. Ivo Račić bio je rođeni dubrovčanin koji je bio pomorac i brodovlasnik koji je nakon sporova unutar društva osnovao novo parobrodarsko poduzeće prekooceanske plovidbe *Slobodna plovdba „Ivo Račić & Co.“* 1909. godine sa sjedištem u Trstu. Sudbina brodova ovoga društva bila je slična kao i svih

⁴⁹ Tudor, "Parobrodarski promet u splitskom okružju za vrijeme Prvoga svjetskog rata.", 98-109.

ostalnih nakon raspada Monarhije. Kao što je već navedeno brodovi su bili rekvirirani, a proces njihove derkevizicije potrajao je, što je društvima donijelo velike financijske gubitke. Nakon derekvizicije *Slobodna plovidba „Ivo Račić & Co.“* prestaje postojati pod tim imenom te prebacuje svoje središte u Split a upravu u Zagreb 1922. godine i postaje *Atlantska plovidba „Ivo Račić“*. Uz promjenu imena i sjedišta odlučeno je o preustroju društva iz karatnog u dioničarsko. Društvo je nakon smrti Ive Račića i njegove supruge Marije oporučno ostavljeno u vlasništvo Boža Banca. Iako je društvo po svemu bilo dubrovačko, Banac nije htio vratiti sjedište društva u Dubrovnik zbog Račićevih protivnika i neistomišljenika koji su i dalje djelovali u Dubrovniku u sklopu *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*. Odabir Splita za središte bio je dijelom niza promišljenih odluka uprave društva. Prednosti takve odluke bile su djelovanje novčanih zavoda koji su bili u mogućnosti surađivati s jednim jakim parobrodarskim društvom, velika količina domaćeg kapitala pojedinaca koji su bili spremni ulagati u dionice, izgradnja željezničke pruge koja je spajala Split sa Zagrebom, opće napredovanje Splita kao pomorskog središta i mnogi drugi. Ovako promijenjeno društvo je u svome vlasništvu imalo šest parobroda, i to *Orjen, Iskra, Izvor, Istina, Izrada* i *Epidaur*. Kasnije iste godine u sastav flote društva ušli su i *Izabran, Izgled* i *Marija Račić*. 1923. godine društvo je došlo u posjed i parobroda *Dan*. *Atlantska plovidba „Ivo Račić“* nasljedila je 10 navedenih parobroda od društva *Slobodna plovidba „Ivo Račić & Co.“*. Broj parobroda se povećavao kupnjom kroz godine samostalnog djelovanja, tako su nabavljeni brodovi *Vidovdan, Nemanja, Nevesinje, Dušan Silni, Istok* i *Carica Milica*. Prodajom određenih parobroda društvo je godine 1927. bilo u posjedu 14 parobroda, i to *Izvor, Istina, Izrada, Ivo Račić, Iskra, Epidaur, Marija Račić, Izgled, Izabran, Istok, Vidovdan, Nemanja, Dušan Silni* i *Nevesinje*. U zadnjoj godini samostalnog djelovanja društvo je prodalo parobrod *Istok* te kupilo, u tom trenutku, najveći brod koji je plovio pod jugoslavenskom zastavom *Carica Milica*. Njihovo poslovanje s Argentinom i izvoz drvenog materijala donosio je društvu najveće financijske koristi u posljednjem periodu djelovanja.⁵⁰

Parobrodarsko društvo *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* osnovano je u rujnu 1924. godine u Splitu. U početku svoga djelovanja društvo je kupilo tri parobroda *Jugoslavija, Marija Petrinović* i *Vojvoda Putnik*. Osnivači društva bili su Božo Banac i nekoliko iseljenika u Južnoj Americi,

⁵⁰ Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 262.-264.; Jelaska, "Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo.", 233.-240.

Pasko Baburica, braća Mihanović i Frano Petrinović.⁵¹ Od ukupno tri člana Upravnog odbora društva, dva su bili članovi i Upravnog odbora *Atlantske plovidbe „Ivo Račić“*. Značajna je bila činjenica kako su članovi društva s najvećim brojem dionica bili iseljenici koji su živjeli u Čileu (79% dionica navedenog društva držali su iseljenici u Južnoj Americi). Ovo ukazuje na važnost stranog kapitala za održavanje i napredak društva. Društvo nije imalo redovne pruge, za razliku od većine ostalih društava. Ipak Argentina i Čile se mogu izdvojiti kao dva odredišta s kojima je društvo najčešće trgovalo. Nabavom plovila tijekom vremena, društvo je godine 1927. bilo u posijedu devet parobroda: *Marija Petrinović, Jugoslavija, Vojvoda Putnik, Nikola Mihanović, Njegoš, Zrinski, Preradović, Gundulić i Aleksandar I.* Novoizgrađeni brod *Aleksandar I.* bio je posljednji probrod kojeg je društvo kupilo prije fuzije s *Atlantskom plovidbom „Ivo Račić“*. Mnoge sličnosti koje su dijelila društva *Atlantska plovidba „Ivo Račić“* i *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* rezultirale su idejom o njihovom spajanju što je trebalo još više olakšati njihova buduća, ali i već postojeća zajednička ulaganja i omogućiti uspostavu redovne pruge prema Južnoj Americi. Priželjkivani benefiti ponajprije su se zasnivali na povoljnijoj ekonomskoj situaciji zbog udruženja kapitala i flote dvaju društava.

Konačna odluka o fuziji društava donesena je jednoglasno na izvanrednoj sjednici obaju društava održanoj 14. prosinca 1928., a ujedinjenje je provedeno 1. siječnja 1929. godine. Prema odluci o spajanju *Jugoslavensko-amerikanska plovidba* promijenila je ime u *Jugoslavenski Lloyd*, a *Atlantska plovidba „Ivo Račić“* spaja se s *Jugoslavenskim Lloydom*. 14 parobroda *Atlantske plovidbe „Ivo Račić“* prelazi u vlasništvo *Jugoslavenskog Lloyd* koji je u tom trenutku posjedovao 10 parobroda, pa je nakon spajanja nastala flota od 24 parobroda ukupne nosivosti oko 200000 tona. Vrijednost dionica društava se također trebalo uskladiti u svrhu što efikasnijeg djelovanja novonastalog društva. U prvoj godini djelovanja društvo je bilježilo dobitke, ponajprije zbog trgovine drvenim materijalom u Južnoj Americi. Međutim svjetska kriza i posljedično loše stanje u pomorskoj trgovini odrazili su se i na poslovanje društva koje je prvu godinu uspjelo zaključiti s dobitkom, no ta zarada bila je značajno manja od prethodnih godina. Sve češća je bila potreba za raspripremom i vezivanjem brodova, koju je društvo odgađalo što je dulje moglo u nadi da se

⁵¹ Osnivači društva u većini su bili dubrovčani, iako je društvo bilo osnovano u Splitu. Uz ranije navedenog Božu Banca, braća Nikola i Miho Mihanović rodnom su bili iz sela Doli u okolici Dubrovnika, a Pasko Baburica iz Koločepa. Frano Petrinović rodnom je bio iz Supetra s otoka Brača. Uz osnivače, glavni dioničari društva također su bili dubrovčani, kao što je to bio slučaj i s *Atlantskom plovidbom „Ivo Račić“*. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 265.

ostvare što veći dobiti. Ipak već 1930. godine zabilježeno je devet *Lloydovih* parobroda u raspreni. Najveći broj parobroda društva u raspreni u istom trenutku bio je 12. Prethodno spomenuti cilj društva, uspostava redovne pruge koja je trebala povezivati istočnu obalu Jadrana i Južnu Ameriku, subvencioniran je od strane države 1930. godine. Pruga je jednom mjesečno povezivala Sušak, Šibenik, Split, Dubrovnik, Oran, Montevideo, Buenos Aires i Rosario di Santa Fe. U prvim godinama poslovanja društvo je prodavalo stare i kupovalo nove parobrode, a već 1931. godine društvo je kupilo najveći putnički parobrod *Kraljica Marija*. U tom periodu dionice društva bile su u najvećem postotku u vlasništvu *Srpske banke* u Zagrebu i u Splitu (oko 40%) a općenito domaće banke imale su oko 60% dionica,⁵² dok je oko 30% dionica bilo u vlasništvu iseljenika.⁵³

Razvoj pomorske djelatnosti usko je vezan za brodogradnju, koja je u Splitu doživjela uspon u 20. stoljeću. Splitsko brodogradilište nastalo je 1922. godine kroz proces udruživanja ranije postojećih manjih brodogradilišta smještenih na južnoj obali grada. Urbanističke promjene grada utjecale su i na smještaj brodogradilišta koje je početkom tridesetih godina prebačeno u uvalu Supaval pod imenom Brodogradilište *Split* a.d. Do promjene imena došlo je opet, šest godina kasnije pri spajanju brodogradilišta *Split* i *Kraljevica* u *Jadranska Brodogradilišta* a.d. Napredak brodogradilišta odvijao se velikom brzinom što je dovelo do povećanja kapaciteta kako u gradnji većih plovila, tako i za remonte i izradu raznih vrsta brodske opreme.⁵⁴ Splitsko brodogradilište tridesetih godina bilo je jedino brodograđevno industrijsko poduzeće u Kraljevini Jugoslaviji. Značajna prekretnica dogodila se 1936. godine kad je izgrađen prvi čelični parobrod *Konjic* čime je brodogradilište započelo svoju eru suvremene brodogradnje koja je ozbiljniji razvoj doživjela nakon Drugog svjetskog rata. Strani kapital bio je od izuzetne važnosti za razvoj, što se ogleda u činjenici kako su investitori i naručitelji brodova većinom bili stranci (70%). Brodogradilište je u široj javnosti bilo poznato kao *Brodosplit*.⁵⁵ Od početaka rada *Brodosplita* do ranih 2000. godina brodogradilište je za naručitelje izgradilo i isporučilo oko 450 brodova ukupne nosivosti oko 10000000 tona.

⁵² Uz *Srpsku banku* u Zagrebu, dionice *Jugoslavenskog Lloyda* bile su i u vlasništvu *Banke Braća Turković*, te *Prve Hrvatske Štedionice*

⁵³ Jelaska, "Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo.", 240.-267.

⁵⁴ Belamarić, *Splitsko brodogradilište – Brodovi izgrađeni u 20. stoljeću*, 11.

⁵⁵ <https://www.brodosplit.hr/hr/brodosplit/povijest-splitske-brodogradnje/> preuzeto 23. 7. 2023.

6. Brodarstvo Južne Dalmacije

Dubrovnik je bio najznačajnije parobrodarsko središte na području južne Dalmacije. Pomorska orijentacija i tradicija toga grada pridonijela je brzom prilagodbi novim tehničkim izazovima kao što je bio prelazak s jedrenjaka na parobrode. Razvoj parobrodarskog prometa u Dubrovniku započeo je osnivanjem prvog parobrodarskog društva *Dubrovačka parobrodarska plovidba* 1880. godine. Iako je društvo prolazilo kroz brojne krize za svoga djelovanja, ono je ipak nastavilo samostalno djelovati u periodima kada su se spajala društva, kao što je to bio slučaj 1908. pri osnivanju *Dalmatie* i 1922. godine pri osnivanju *Jadranske plovidbe*.

6.1 Brodarska društva u Dubrovniku

Kroz dubrovačku povijest pomorski promet je predstavljao značajnu odrednicu gospodarskog razvoja tog važnog pomorskog središta. Zbog potrebe za razmjenu dobara i trgovinom dobrovčani su se od svojih početaka bavili brodogradnjom i pomorstvom. Na to ih je ponajprije potaknula potreba za žitom koje je bilo nužno za prehranu ondašnjeg stanovništva. Važnost žita za Dubrovnik očitovala se u izgradnji takozvanih „rupa“ u kojima je stanovništvo čuvalo te vrijedne zalihe. U razdoblju od 9. do 11. stoljeća pojavljuju se prve naznake razvoja dubrovačke mornarice kroz sukobe sa Saracenima. Primjer toga je bila bitka kod Drača 1081. godine kada su dubrovčani zajedno s ostalim dalmatinskim gradovima pomogli Robertu Guiskardu svojim brodogradnjom u borbi protiv Aleksija Komnena. 12. stoljeće obilježeno je iznimnim uspjehom dubrovačke pomorske trgovine. Dubrovački brodovi su najviše plovili i trgovali po Jadranu, ali i izvan njega. Politička događanja imala su snažan utjecaj na razvoj dobrovačkog pomorstva. Tako je početkom 13. stoljeća došlo do stagnacije razvoja pomorstva zbog venecijanske politike ograničavanja nakon osvajanja Dubrovnika 1205. godine. No, nakon Zadarskog mira 1358. godine Dubrovnik se počeo oporavljati. Iste godine vlada je donijela zakon prema kojem se zabranjivala upotreba tuđih brodova, što je za posljedicu imalo ponovno jačanje brodogradnje i povećanje broja domaćih brodova. U razdoblju nakon otkrića novog kontinenta dobrovačka trgovačka flota bilježila je velike napretke trgujući robom s istoka po cijelom Mediteranu. Tako se razdoblje 16. stoljeća pokazalo vrhuncem dubrovačke pomorske trgovine između istoka i europskog kontinenta. Uz trgovinu, napredovala je i brodogradnja te prekooceanski promet. Ipak otkriće Amerike i novi put prema Indiji s vremenom su donijeli Dubrovniku gubitke već krajem 16. stoljeća. Takav trend opadanja

dubrovačke trgovine nastavio se i u 17. stoljeću zbog konkurentnih nizozemskih brodova na Jadranu. Veliki potres koji je zadesio Dubrovnik također je nanio štetu dubrovačkom pomorstvu.⁵⁶ No grad se polako počeo oporavljati, kroz 18. stoljeće i sami početak 19. stoljeća. Krajem 18. i početkom 19. stoljeća dubrovački brodovi trgovali su rutama Crno more-Apeninski poluotok, Sjeverna Afrika-jug Europe, te rutama za Sjevernu Ameriku (New York, San Thomas). Zabilježeno je kako su dubrovački brodovi u razdoblju od 1783. do 1806. godine odradili čak 33 preoceanska putovanja.⁵⁷ Vrlo nepovoljni uvjeti po Dubrovačku republiku pred njezin konačni raspad započeli su s trećim koalicijskom ratom 1805. godine. Ruska okupacija Boke Kotorske, kao i francuska okupacija samog Dubrovnika snažno je utjecala na dubrovačko pomorstvo. Sukob okupatorskih snaga oko grada nanio mu je strahovitu štetu s kopna i s mora. Značajna šteta ogledala se i u okupatorskoj zapljeni dubrovačkih brodova, kao i u gusarskim napadima. Samom ukidanju dubrovačke republike prethodila je zabrana isticanja dubrovačke zastave koja se stoljećima vijorila na dubrovačkim brodovima. Nakon raspada republike 1808. godine dubrovačko je pomorstvo znatno oslabljeno već navedenim gusarskim napadima, kao i ekonomskim faktorima koji su za posljedicu imali prodaju velikog broja brodova. Broj brodova duge plovidbe u vlasništvu dubrovčana u razdoblju nakon ukidanja republike u odnosu na godine prije bio je manji za 82,4%. Nešto bolji uvjeti za oporavak su nastupili nakon uspostave austrijske vlasti nad tim prostorom. Narednih desetljeća dubrovačko pomorstvo se počelo polako oporavljati. To je vidljivo kroz porast izvoza iz dubrovačkih luka te povećanje broja brodova u vlasništvu dubrovčana. Otegotna okolnost za brži razvoj bila je u visokim porezima koji su bili nametnuti brodovlasnicima. Dubrovački brodovlasnici su tražili od trgovačko-obrtničke komore smanjenje poreza, što im nije bilo odobreno. Dubrovčani su i dalje ustrajali u svojim zahtjevima za poboljšanje uvjeta trgovine i nakon stvaranja Austro-Ugarske monarhije, kada su tražili izgradnju kolskog puta u svrhu boljeg povezivanja dubrovačkog područja s njegovim zaleđem. Negodovanje dubrovčana je bilo vidljivo i kroz kritike upućene Austriji i Turskoj zbog zanemarivanja i nedovoljnog ulaganja u razvoj trgovine tog područja.⁵⁸

Promjena trendova u pomorstvu potaknuta industrijskom revolucijom u 19. stoljeću zahtijevala je prilagodbu novim tehnološkim standardima. To se ponajviše odnosilo na prelazak s jedrenjaka

⁵⁶ Martinović, "Dubrovačka plovidba" 1880-1946, postanak i razvitak.", 221.-224.

⁵⁷ Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 4.

⁵⁸ Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 9.-73.

na parobrode. Zajedno s ostatkom istočne obale Jadrana, dubrovačko brodarstvo upada u ekonomsku krizu zbog izazova industrijalizacije pomorstva. Problem se dodatno ogledao u činjenici da su dubrovčani ustrajali u uvjerenju nadmoći jedrenjaka nad parobrodima. Jedan od razloga koji je išao u prilog takvom uvjerenju je bila nedovoljna tehnološka razvijenost parobroda u samim počecima njihove upotrebe. Za usporedbu, može se navesti podatak kako je Austro-ugarska trgovačka mornarica već krajem 1869. godine bila u posjedu 84 parobroda, dok je Dubrovnik svoj prvi parobrod nabavio tek 1880. godine. Usprkos odluci o kupnji prvog parobroda, dubrovčani su u tom desetljeću nastavili kupovati nove i rabljene jedrenjake. Iako je omjer jedrenjaka i parobroda u austro-ugarskoj mornarici i dalje pokazivao jasnu brojčanu nadmoć jedrenjaka, postupna promjena trendova bila je vidljiva i nužna.⁵⁹

Dubrovačka parobrodarska plovdba, kasnije poznata pod imenom *Ragusea*, osnovana je 1880. godine kao prvo parobrodarsko društvo u Dubrovniku. Putničko-teretni parobrod velike obalne plovidbe *Dubrovnik* izgrađen je u Engleskoj i bio je prvi parobrod kojeg je to društvo nabavilo iste godine kad je i osnovano. Time on predstavlja prekretnicu razvoja dubrovačkog pomorstva, zbog prelaska s upotrebe jedrenjaka na parobrode. Te godine prvi dubrovački parobrod je preuzeo prugu Dubrovnik-Trst koju je do tada održavalo društvo *Lloyd*, uz mnoge ekonomske benefite poput jeftinijeg prijevoza robe i izravnog prijevoza iste u gradsku luku.⁶⁰ Na Slici 1 prikazan je parobrod Dubrovnik u gradskoj luci.

⁵⁹ Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 72., 87.-89.

⁶⁰ Foretić, "O dubrovačkom pomorstvu nakon pada Republike do završetka Prvog svjetskog rata.", 192.



Slika 1. Parobrod *Dubrovnik* u gradskoj luci u Dubrovniku 1880. godine⁶¹

Značaj tog parobroda za Dubrovnik ogleda se također u činjenici da je njegov zapovjednik bio dubrovčanin Vlaho Podić iz Kupara. U to vrijeme on se smatrao najiskusnijim dubrovačkim kapetanom. Istaknuo se kao zapovjednik najvećeg jedrenjaka *Dvanaesti dubrovački* koji je plovio od 1875. godine. Ostatak posade se također sastojao od dubrovčana, s iznimkom glavnog strojara.⁶² Navedeni jedrenjak bio je jedan od 13 brodova *Dubrovačkog pomorskog društva* koje je djelovalo od 1869. do 1888. godine. Iako su spomenuti jedrenjaci bili ponos tadašnjeg dubrovačkog društva, oni nisu mogli konkurirati tada već široko zastupljenim parobrodima. Zbog takvih okolnosti društvo je prestalo postojati 1888. godine kada su njegovi brodovi prodani.⁶³ Prvi dubrovački parobrod *Dubrovnik* potonuo je 1923. godine u blizini istarske obale prevozeći šećer iz Rijeke u Trst. Zbog tehničkih poteškoća došlo je do propuštanja mora u unutrašnjost broda, što je rezultiralo potonućem. U to doba parobrod je nosio naziv *Biokovo* i bio je u vlasništvu društva *Dalmatia*. Brod je od 1889. godine bio u vlasništvu društva *Rismondo* nakon čega je bio prodan društvu *Dalmatia*.⁶⁴

⁶¹ Dunatov, *Stare fotografije i razglednice iz fundusa Pomorskog muzeja u Dubrovniku*, 61.

⁶² Luetić, "Uz 100. godišnjicu prvog dubrovačkog parobroda "Dubrovnik", 5.

⁶³ Martinović, "Dubrovačka plovidba" 1880-1946, postanak i razvitak.", 224.

⁶⁴ Narodna svijest, Dubrovnik, br. 13, 1923., 3.

Za usporedbu, prvi parobrod na europskom području *Comet* zaplovio je već 1812. godine.⁶⁵ Društvo *Dubrovačka parobrodarska plovidba* s godinama je ulagalo u kupnju novih parobroda, kao i prodaju starih. Tako je društvo 1896. godine posjedovalo šest parobroda. Brodovi *Bojana* i *Albanija* održavali su prugu Trst-Rijeka-Obotti, *Petka* brzu prugu Trst-Kotor, *Dubrovnik* i *Epidaur* prugu Trst-Dubrovnik-Bari, dok *Lapad* nije prometovao na određenoj pruzi, nego je plovio prema potrebi. Novi parobrod *Dubrovnik*, zamijenio je prvi parobrod navedenog društva koji je prije prodaje plovio pod istim imenom. Parobrod *Petka* kupljen je nakon što je odlučeno da parobrod *Gruž* više ne zadovoljava potrebe društva. Brza pruga Trst-Kotor bila je dijelom subvencionirana od strane države (u iznosu od 12000 forinti) zbog potrebe prijevoza pošte.⁶⁶ Dva društva koja su predstavljala najveću konkurenciju *Ragusei* bili su Austrijski *Lloyd* i *Ugarsko-Hrvatsko parobrodarsko društvo*. Važnost tog društva za sami grad ogledala se u financijskog dobiti karatista, napretku pomorskog prometa i trgovine, te zapošljavanju lokalnih pomoraca. Izazovi za opstanak društva bili su stalni. Tako je 1896. godine društvo odbilo premiještanje sjedišta u Trst ističući svoja postignuća i važnost sjedišta u Dubrovniku. Sjedište društva nalazilo se u Dubrovniku, dok je luka upisa većine njegovih parobroda bila Trst zbog manjih troškova. Nakon pokušaja da se središte prebaci, dubrovački karatisti odlučili su prebaciti luku upisa svojih brodova iz Trsta u Dubrovnik. Također treba spomenuti da je izazov društvu predstavljalo favoriziranje drugih društava te subvencioniranje njihovih pojedinih linija od strane Beča.

Uprava društva 1907. godine odbila je zahtijev za udruživanje i ulazak društva u poduzeće *Dalmatia*. Kao što je već navedeno, *Dubrovačka parobrodarska plovidba* djelovala je kao karatno društvo. Zbog financijskih izazova društvo se preustrojilo iz karatnog u dioničko 1909. godine. Dioničkim društvom upravljalo je upravno vijeće, ravnateljstvo i nadzorni odbor, uz redovno održavanje glavne skupštine. Nakon osnivanja dioničkog društva nabavljena su još dva parobroda *Lovrijenac* i *Lokrum*, te je društvo imalo ukupno osam parobroda. Uz *Dubrovačku parobrodarsku plovidbu* u Dubrovniku je djelovalo i društvo *Obalna plovidba* koje je bilo zaduženo za lokalnu plovidbu na dubrovačkom području. Društvo je imalo četiri parobroda 1914. godine.⁶⁷ Početak Prvog svjetskog rata označio je nesigurnost plovidbe Jadranom, osobito nakon uključenja Italije u rat i torpediranja brodova pod austrijskom zastavom. Tako je *Dubrovačka parobrodarska plovidba*

⁶⁵ Bašić, *Pomorska društva dubrovačkog kraja (od sredine 19. stoljeća do II. Svjetskog rata)*, 5.

⁶⁶ Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 138.-139.

⁶⁷ *Pomorska enciklopedija* vol. 3, 325.

izgubila dva broda 1916. godine (*Dubrovnik* i *Lokrum*). Financijski gubici društva bili su povećani zbog smanjenog poslovanja brodova.⁶⁸

Za vrijeme Prvog svjetskog rata *Dubrovačka parobrodarska plovidba* imala je velike gubitke u svome poslovanju. To je bilo ponajviše izraženo u periodu od 1914. do 1917. godine. Sličnu sudbinu proživljavala su i druga dva važna dubrovačka društva, *Unione* i *Napried*. Društvo *Napried* osnovano je 1894. godine kupnjom istoimenog parobroda. Drugi parobrod tog društva *Galeb* bio je kupljen dvije godine kasnije. U godinama do početka rata društvo je redovno kupovalo, ali i prodavalo teretne parobrode duge obalne plovidbe. Najveći broj brodova u posjedu društva bio je devet. Kao što je to bio slučaj i s *Dubrovačkom parobrodarskom plovidbom*, početkom Prvog svjetskog rata brodovi društva *Napried* donosili su gubitke u odnosu na predratne godine.⁶⁹ Do tada društvo se fokusiralo na posjedovanje teretnih parobroda druge plovidbe koji su često plovili Crnim morem i zapadnim Sredozemljem trgujući ponajprije žitaricama. Novi parobrodi izgrađeni u engleskim brodogradilištima činili su 70% brodova u posjedu društva *Napried*. Tonaža brodova povećavala se svakom kupnjom i to zbog potrebe ukrcaja što veće količine tereta.⁷⁰ Društvo *Unione* je kupilo svoj prvi parobrod 1891. godine. Brod *Oscar* bio je prvi dubrovački parobrod duge plovidbe. Ovo društvo je također kroz godine svoga poslovanja kupovalo nove parobrode. Zbog neslaganja među karatistima društva, došlo je do raskola. Sedam parobroda koji su u tom trenutku bili u vlasništvu društva također su bili podijeljeni. Tako su brodovi *Istok*, *Leopoldina*, *Maria Immaculata* i *Srđ* pripali dijelu društva koji je nastavio djelovati pod istim imenom. Dok su se brodovi *Dan*, *Epidauro* i *Orjen* izdvojili iz društva i ostali vlasništvom Ive Račića. Posljednji brod kojeg je društvo nabavilo bio je parobrod *Federiko Glavić* u čast značajnog poduzetnika s velikim brojem udjela u dubrovačkim parobrodima. Flota društva pred sami početak rata sastojala se od šest parobroda, i to *Federiko Glavić*, *Daksa*, *Istok*, *Leopoldina*, *Maria Immaculata* i *Srđ*. Prva tri od navedenih društvo je izgubilo⁷¹, dok su ostali većinom bili u raspremi što je društvu predstavljalo financijski gubitak.⁷² Dakle, sva tri dubrovačka

⁶⁸ Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 139.-159.

⁶⁹ Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 171.-184.

⁷⁰ Mojaš, Vujičić, "Parobrodarsko društvo "Napried" kao opredjeljenje Dubrovčana da ulažu u teretne parobrode duge plovidbe." 25.-26.

⁷¹ *Federiko Glavić* prodan je nijemcima zbog troškova lučkih taksi koje su se nagomilale nakon što se brod zatekao na njihovom teritoriju na početku rata. *Istok* je potopljen, a parobrod *Daksa* je zaplijenjen kad se sklonio u, tada još neutralnu, Italiju nakon što se priključila ratu. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 171.

⁷² Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 161.-171.

društva nalazila su se u iznimno teškom položaju, te se usljed toga već 1917. godine rodila ideja o spajanju tih društava u jedno. To jest, odlučeno je kako će *Dubrovačka parobrodarska plovidba* preuzeti flote preostala dva društva nakon međusobnih dogovora odgovornih uprava. To je trebalo biti rješenje da se olakšaju ekonomski gubitci koji su se očitovali kroz gubitak određenih brodova, te stagnaciju plovidbe i trgovine za vrijeme rata.⁷³

Nakon završetka Prvog svjetskog rata nametnula se potreba rješavanja pitanja statusa trgovačke mornarice Austro-Ugarske, samim time i dubrovačkih brodova. Brodovi Austro-Ugarske bili su rekvirirani 1918. godine od strane sila Antante, ponajprije Francuske, Italije i Velike Britanije.⁷⁴ Brodovi *Srđ*, *Bosanka*, *Dubac* i *Maria Immaculata* rekvirirani su krajem 1918. godine. *Predsjednik Becher* rekviriran je početkom 1919., a nešto kasnije rekviriran je i *Zaton*. Brodovi duge plovidbe većinom su bili rekvirirani od strane talijana. Smatra se kako su iznosi rekvizicije brodova bili manji od potencijalnih iznosa koje je društvo moglo steći vlastitim plovidbama, no oni su ipak predstavljali određen priljev sredstava u tom još nesigurnom razdoblju za plovidbu. Iznose za mjesečni najam rekviriranih brodova plaćale su obročno odgovorne institucije *Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi*. *Ministarstvo prometa* iz Rima, kasnije *Državno tajništvo za more* uplaćivalo je iznos rekvizicije u ime talijanske države. Baze iz Bjeruta i Carigrada, kao i francuska vlada uplaćivali su navedene iznose u ime francuske države. Primjer broda koji nije bio rekviriran je *Albania*. Taj obalni parobrod najčešće je prevozio boksit iz luka Lopar na Rabu, Stara Baška na Krku, Šibenik i Obrovac u riječku luku. U prvoj polovini 1918. godine odradio je 31 plovidbu prevozeći već spomenuti teret. Sljedeće godine *Albania* je bila više angažirana južnije na Jadranu gdje je često plovila na relaciji Split-Gruž i Gruž-Split. To je predstavljalo početak ponovne aktivnosti pomorske plovidbe nakon završetka rata.⁷⁵ Dakle, raspadom Austro-Ugarske monarhije i stvaranjem Kraljevine SHS (kasnije Kraljevine Jugoslavije) pomorska djelatnost doživjela je promjene u skladu s političkim promjenama. Neposredno nakon završetka rata, u studenom 1918. na Mirovnoj konferenciji u Parizu odlučeno je da se brodovi do 2000 tona vrata u vlasništvo matičnog prostora. Takva odluka nije išla u prilog talijanskoj državi, pa je ona odugovlačila provedbu iste. Izlika se krila u činjenici da je većina brodova bila stacionirana u Rijeci, što je Italija mogla iskoristiti kao političko opravdanje zbog

⁷³ Radoje, "Revitalizacija Dubrovačke parobrodarske plovidbe 1919. i 1920. godine (razdoblje rekvizicije).", 321.-323.

⁷⁴ Penava, "Pomorske djelatnosti na dubrovačkom području između dva svjetska rata.", 236.

⁷⁵ Radoje, "Revitalizacija Dubrovačke parobrodarske plovidbe 1919. i 1920. godine (razdoblje rekvizicije)." 324.-328

D'Annunzijeve okupacije grada 1919. godine. Tako nepovoljno stanje za luke istočnog Jadrana iziskivalo je aktiviranje domaćih političara i apel za što brže i efektivnije djelovanje u korist navedenog prostora. Problem je riješen 1921. godine u sklopu sporazuma Trumbić-Bertolini, po kojemu je napravljena raspodjela brodova Austro-Ugarske između Kraljevine SHS i Kraljevine Italije. Prvi parobrod koji je bio vraćen *Dubrovačkoj parobrodarskoj plovidbi* bio je parobrod *Petka* u travnju 1920. godine.⁷⁶ U svibnju iste godine na popisu *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* nalazi se 14 parobroda, i to: *Daksa*, *Maria Immaculata*, *Srgj*, *Leopoldina*, *Bosanka*, *Istok*, *Gradac*,⁷⁷ *Dubac*, *Lapad*, *Predsjednik Becher*, *Petka*, *Lovrijenac*, *Napried* i *Zaton*.⁷⁸ Ostatak trgovačke flote društva vraćen je kroz naredne dvije godine, i to: 1920. godine *Lovrijenac*, *Napried* i *Zaton*, zatim 1921. godine *Bosanka*, *Predsjednik Becher*, *Dubac* i *Srđ*, te 1922. godine *Daksa*. Zaradu koju je ostvarila *Dubrovačka parobrodarska plovidba* od rekviriranih brodova nije moguće precizno odrediti zbog nepotpunosti relevantnih podataka. Ipak, određeni približni iznos donosi autor I. Radoje nakon što daje podatke koji su mu dostupni, nadopunjujući ih svojim pretpostavkama. Tako Radoje za 1919. godinu iznosi dobitak u vrijednosti od 17.797.544,87 kruna. A kao najmanji iznos zarade za godinu 1920. prema izračunima autor pretpostavlja 49.752.912,4 kruna.⁷⁹

Nakon razdoblja dekrekvizicije dubrovačko pomorstvo našlo se pred novim izazovima. Zastarjela flota, izgubljeni brodovi, troškovi popravaka i nabave novih plovila bili su najveći problemi. Vrijednost izgubljenih brodova u raznim nesrećama za vrijeme rata nije nadoknađena kroz naknade suvlasnicima, kao što je to bilo očekivano. Nadalje, od početaka široke upotrebe brodova na parni pogon njihov razvoj tekao je velikom brzinom. Novija generacija parobroda bila je brža, sigurnija i primjerenija potrebama tržišta. No, nabava novih brodova nije bila samo jednostavna zamjena starih za nove. To je iziskivalo velike financijske izdatke. Uz to, popravci starih brodova trgovačke flote bili su dvostruki teret parobrodarskim društvima. Osim financijskih sredstava potrebnih za popravak, takvi brodovi donosili su gubitke za vrijeme trajanja popravaka, jer nisu mogli donositi dobit.⁸⁰ Od sredine 20-ih godina prošloga stoljeća *Dubrovačka*

⁷⁶ Radoje, "Revitalizacija Dubrovačke parobrodarske plovidbe 1919. i 1920. godine (razdoblje rekvizicije).", 334.-335.

⁷⁷ Brodovi *Gradac* i *Istok* su bili potopljeni već ranije. Njihovo navođenje na popisu Dubrovačke parobrodarske plovidbe je trebalo potaknuti isplaćivanje odštete, do čega u konačnici nije došlo. Radoje, "Revitalizacija Dubrovačke parobrodarske plovidbe 1919. i 1920. godine (razdoblje rekvizicije).", 336.

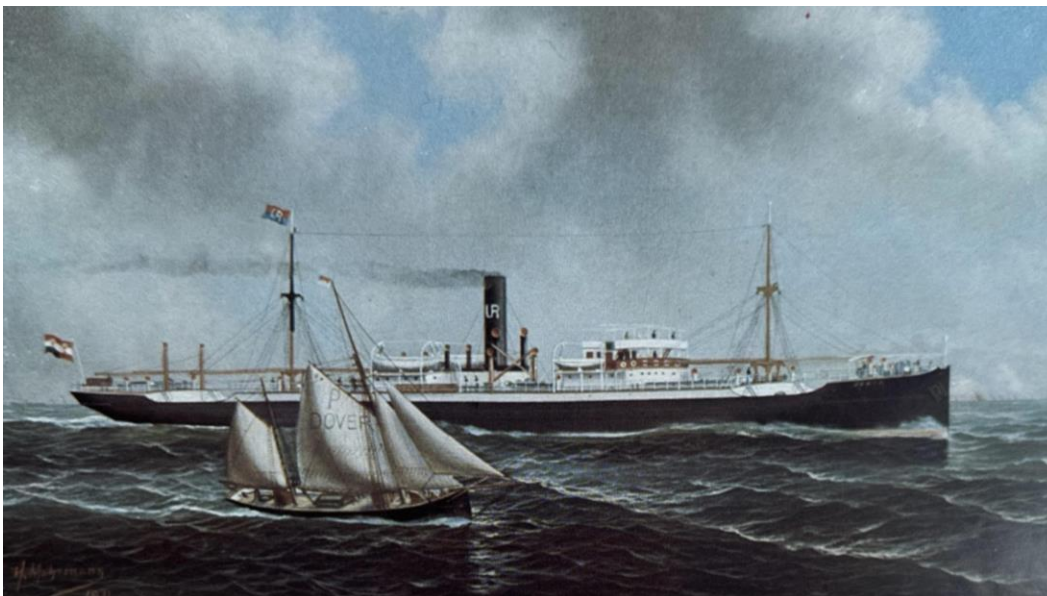
⁷⁸ NAŠE MORE, 124.

⁷⁹ Radoje, "Revitalizacija Dubrovačke parobrodarske plovidbe 1919. i 1920. godine (razdoblje rekvizicije).", 339.-356.

⁸⁰ Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 232.-233.

parobrodarska plovidba nastavila je svoj razvoj koji se ponajviše očitovao kroz širenje njezine flote nabavom novih teretnih i putničkih parobroda. Od teretnih parobroda društvo je nabavilo četiri broda sagrađena po suvremenim standardima. To su bili *Federiko Glavić*, *Princ Andrej*, *Nikola Pašić* i *Sveti Vlaho* (prvi je bio sagrađen u Belfastu, a preostala tri u Glasgowu). U tom razdoblju nabavljen je jedan veći, i sedam manjih putničkih parobroda, i to *Kumanovo*, *Cavtat*, *Korčula*, *Lovrjenac*, *Kupari*, *Lopud*, *Mljet*, *Ston* i *Pelješac*. Parobrodi *Lovrjenac* i *Petka* koji su već od ranije bili u posjedu društva preuređeni su kako bi odgovarali modernim normama i zahtjevima. Najveća nesreća koja je pogodila društvo dogodila se u siječnju 1930. godine. Parobrod *Daksa* potopljen je u Biskajskom zaljevu. U potonuću je stradalo 38 članova posade.⁸¹ Zamjena za taj parobrod bio je *Durmitor* kojega je društvo nabavilo već naredne godine. Nedostatak potpore i ulaganja u pomorski promet od strane državnih tijela dovelo je parobrodarska društva do stagnacije u razvoju kakav je zabilježen ranije.

⁸¹ Stradavanje parobroda *Dubrovačke parobrodarske plovidbe Daksa* u dubrovačkoj pomorskoj povijesti je nerazjašnjen tragedija koja i danas okupira misli mnogih. *Daksa* je bio brod izgrađen 1911. godine u engleskom brodogradilištu South Shields. Posljednje putovanje započelo je 19. siječnja 1930. godina nakon što se brod uputio iz luke La Goulette s teretom željezne rude. Posada broda se sastojala od iskusnog zapovjednika Vlaho Baletina, sedam časnika i 30 ostalih članova posade. Usljed strašnog nevremena brod je bio oštećen te je odašiljao SOS signale 26. siječnja 1930. godine (uz njega je signale pogibelji odašiljalo i više od osam brodova među kojima je bio i parobrod Ivo Račić). Brod je proglašen nestalim, a mjesecima nakon potonuća pronalazeni su ostaci broda. Točna rekonstrukcija samog događaja nije nikad napravljena zbog nedostatka svjedoka. Taj tragičan dan obilježen je danima žalosti u Dubrovniku, te se diljem Kraljevine odavala počast poginuloj posadi. Bašić, "Ususret 70. obljetnici brodoloma parobroda "Daksa", 224.-228. Značaj ovog događaja ogleda se u brojnim radovima napisanim na tu temu, kao i obilježavanje obljetnice o kojoj se i danas piše u dnevnim novinama (primjer članak Slobodne Dalmacije iz 30. diječnja 2023. <https://more.slobodnadalmacija.hr/om/sa-svih-strana/havarija-parobroda-daksa-olujno-more-u-smrt-je-povukla-38-dalatinaca-uzalud-su-zvali-pomoc-1260617>).



Slika 2. Parobrod Daksa⁸²

Tako od početka trećeg desetljeća prošlog stoljeća do Drugog svjetskog rata dolazi do krize parobrodarstva na istočnoj obali Jadrana. Troškovi održavanja brodova, kao i kupnja novih predstavljali su veliki financijski teret parobrodarskim društvima što je dodatno naglasilo potrebu za većim državnim subvencijama. Od 1928. godine društvo je sklopilo ugovor u trajanju od 10 godina s *Ministarstvom saobraćaja*. Po tom ugovoru društvo se obvezalo održavati 10 pruga za prijevoz putnika i pošte uz subvenciju. Ugovorom su zadani i potrebni standardi flote, zbog čega je društvo početkom desetljeća nabavilo i dva nova moderna parobroda obalne plovidbe za prijevoz putnika. Prvi je parobrod *Šipan* sagrađen 1931. i *Kralj Aleksandar* sagrađen 1932. godine. Parobrod *Dubrovnik* preuređen je dva puta, prvi put 1927. a drugi put 1938. godine nakon čega mu je ime promijenjeno u *Dedinje* zbog novog teretnog parobroda kojeg je društvo nabavio i dalo mu ime *Dubrovnik*. Godine 1939. flota *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* sastojala se od ukupno 24 parobroda, od čega 10 teretnih duge obalne plovidbe a 14 putničko-teretnih parobroda obalne plovidbe (ukupno 51914 BRT).⁸³ Početkom Drugog svjetskog rata zbog nesigurnosti na Jadranu dolazi do prekida održavanja turističkih pruga, što je znatno smanjilo pomorski promet. Parobrodi duge plovidbe i dalje su plovili po svjetskim morima, izbjegavajući boravak na teritoriju Kraljevine Jugoslavije.

⁸² Kojić, Barbalić., *Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva*, 206.

⁸³ Martinović, "Dubrovačka plovidba" 1880-1946, postanak i razvitak.", 228.-232.

7. Pomorski turizam na istočnoj obali Jadrana

Pojava i razvoj turizma odlika je modernoga doba i novih trendova življenja koji svoje početke veže za nastanak i širenje srednjeg sloja društva koje industrijalizacijom i novom generacijom poslova razvija sve veću kupovnu moć. Takvim promjenama trendova započinje pojava turizma u drugoj polovini 19. stoljeća koji se može poistovjetiti s današnjem poimanjem istoga. Do tada su putovanja bila rezervirana za vjerska hodočašća, putovanja individualaca kao i za aristokratske djelove europskog društva. Dakle, pojava grupnog i masovnog turizma usko je povezana s društvenim razvojem i razvojem prometa. Razvoj turizma bio je tako uvjetovan prometnom povezanosti koja svoj nagli tehnološki razvoj bilježi u 19. stoljeću sve većim širenjem željezničkih veza i parobrodarskog prometa. Prostor istočnojadranske obale zaostajao je za razvojem europskog turizma što se očitivalo kroz nedostatak turističke infrastrukture, koja je osim manjka suvremene željezničke i cestovne povezanosti podrazumijevala i manjak ugostiteljskih, te ponajviše smještajnih kapaciteta poput hotela koji su već bili značajno razvijeni diljem Monarhije i Europe. To je dalo dodatnu važnost obalnoj paroplovidbi koja je poslužila kao nadomjestak ostalih nerazvijenih dijelova turističke infrastrukture. U tom smislu parobrod je predstavljao prijevozno sredstvo, smještajnu jedinicu, ugostiteljski objekt i izvor zabavnog sadržaja.⁸⁴

7.1 Turistički promet na istočnoj obali Jadrana

Važna stavka pomorskog prijevoza uz teretni promet bio je i putnički promet. Počeci parobrodarstva na Jadranu vežu se za društvo *Lloyd* i njegovo uvođenje redovnih pruga koje su povezivale priobalna središta. Prvi parobrodi bili su izgrađeni od drveta s bočnim kotačima nepomičnih lopatica koje su služile za njihovu propulziju. Slaba razvijenost brodova i njihovih pogona na paru koji su bili podložni čestim kvarovima učinila je brodska putovanja nesigurnim. To je za posljedicu imalo dugogodišnju prisutnost jedara na parobrodima u slučaju otkazivanja motora. Zbog toga su jedra kao rezervno pogonsko sredstvo bila prisutna sve do kraja 19. stoljeća. U procesu razvoja brodogradnje počele su se koristiti pomične lopatice, a s vremenom se i drvena konstrukcija sve više zamjenjivala metalnom. Sigurnost i brzinu plovidbe dodatno je omogućio

⁸⁴ Tudor, Počeci parobrodarskog i nautičkog turizma u Dalmaciji <https://morehrvatskoblagofiles.wordpress.com/2016/03/44-g-tudor.pdf>, preuzeto 10. 8. 2023., 562.-563.

tehnološki napredak i korištenje brodskog vijka. Prvi metalni parobrod kojega je *Lloyd* koristio za putnički promet na istočnoj obali Jadrana i stavio u promet 1865. godine bio je parobrod *Austria*.

Osnovna zadaća i svrha parobroda bila je prijevoz putnika i putničke prtljage, te prijevoz pošte. Kako bi se povećala udobnost putovanja trebalo je napraviti značajne tehničke promjene, te promjene propisa koji reguliraju ta pitanja. Tu se podrazumijevalo konstrukcijske prilagodbe ili preinake interijera broda koji je trebao imati primjeren smještajni kapacitet, kao i odgovarajuće popratne sadržaje. Prednosti putovanja brodovima na parni pogon nad jedrenjacima bile su mnogostruke. Tehnološko-tehničkim razvojem parobroda dolazi do točnijeg izračuna trajanja putovanja. Za vrijeme upotrebe jedrenjaka točnost uplovljavanja u luku izražavala se u dan, dok se takva informacija kod parobroda mogla odrediti u sat, a kasnije čak i u minutu. To je dakako bio važan tehnološki napredak koji je olakšavao poslovanje u teretnom i u putničkom pomorskom prometu. Tako su brzina i točnost, tj. skraćeno vrijeme putovanja i mogućnost predviđanja vremena uplovljavanja u određenu luku potaknuli putnike da u kratkom roku prihvate novo prijevozno sredstvo.

Putovanje parobrodima bilo je i usko vezano za lučke kapacitete koji su u početku na istočnojadranskoj obali i dalje bili prilagođeni mjerama jedrenjaka. Takav problem zahtijevao je renovacije operativnih obala i lučke infrastrukture zbog razlika u fizičkim karakteristikama jedrenjaka i parobroda (npr. dužina i širina, gaz broda).⁸⁵ Navedeni radovi nisu odmah bili sustavno izvršeni, što je rezultiralo alternativnim rješenjima, poput sidrenja brodova po sredini uvale i prebacivanja gostiju i prtljage manjim brodicama do obale. Takva praksa, iako je u određenim slučajevima bila nužna, znatno je otežavala iskrcaj pogotovo za loših vremenskih prilika. U prvom razdoblju uporabe putničkih parobroda putovanja su bila rezervirana za one kojima je to bilo nužno potrebno. Dakle, nije bila česta pojava putovanja iz rasonode, već najčešće zbog poslovnih potreba.

S vremenom se takva slika mijenja i dolazi do sve većeg korištenja pomorskog prijevoza u turističke svrhe. U tu svrhu *Lloyd* je s vremenom počeo širit svoju flotu kupnjom sve većeg broja modernih parobroda. Rad na promidžbi turističkog aspekta putničkog prometa zabilježen je već sredinom 19. stoljeća. Kao što je ranije navedeno, prva grana djelovanja *Lloyda* bila je zajednica

⁸⁵ Radovi na prilagođavanju lučke infrastrukture zabilježeni su do kraja 19. stoljeća diljem Jadranske obale, poput zadarske i splitske luke kao i gradnje novih lučkih pristaništa (Gruž i Metković). Ipak takvi radovi nisu uvijek bili dostatni i ispravno izvedeni što je ograničavalo primjereni prihvati novih parobroda sve većih dimenzija. Tudor, *Parobrodarstvo i turizam u Dalmaciji*, 11.

pomorskih osiguravatelja i podružentnika. S vremenom je *Lloyd* proširio svoje djelovanje osnivanjem druge grane poslovanja čime je postao parobrodarsko društvo. Širenje poslovanja nastavilo se u novoj fazi toga društva 1850. godine kada se osnovala i treća grana poslovanja, tj. Književno-umjetnički odjel koji je prvotno bio zadužen za izdavanje albuma s fotografijama putovanja *Lloydovim* parobrodima po dalmatinskoj obali. Dodatno su se promovale ideje o ljekovitosti kupanja u Jadranskom moru i prednosti boravka na morskoj obali. Uz to su se izdavali promidžbeni prospekti.

Prvo zabilježeno izletničko putovanje na Jadranu veže se za parobrod *Baron Stürmer* i 1844. godinu kada je taj brod pristao u gruškoj luci.⁸⁶ *Lloyd* je tako započeo vlastiti turistički promet jednostavnim izletima. Ti izleti najčešće su bili po Kvarneru i Istri. Dobra željeznička povezanost omogućila je povećanje broja dolazaka turista iz kontinentalnog dijela. Priljevom turista iz ostalih krajeva Monarhije došlo je do potrebe nove vrste turističkih pomorskih putovanja. Zbog toga se *Lloydovi* parobrodi počinju koristiti za višednevna putovanja po dalmatinskoj obali. Luksuzni i moderni brodovi su pružali sve vrste usluga, od osnovnih kao što su kreveti (smještaj) i prehrana, do zabavnih sadržaja i raznih izleta po unutrašnjosti.

Ungaro-Croata, konkurentsko društvo *Austrijskom Lloydu*, također se posvetilo nabavi brodova takve vrste s kojima je održavalo vlastita turistička putovanja. Do kraja stoljeća zabilježena su organizirana grupna putovanja stranih društava iz Njemačke, Francuske, Engleske ali i iz Monarhije, koji su u svoje itinerare uvrštavali i pristajanje u luke istočne obale Jadrana iz kojih su često bili organizirani izleti u unutrašnjost Monarhije. Tu je željeznica također igrala važnu ulogu u održavanju jednostavnih izleta koji su bili organizirani za goste tih višednevnih obalnih putovanja.

Krajem stoljeća, osim organiziranih putovanja na brodovima *Austrijskog Loyda* i *Ungaro-Croate*, u istočnojadranske luke počeli su pristizati i brodovi pod stranim zastavama koji su za svoju destinaciju putovanja odabrali dalmatinsku obalu. *Austrijski Loyd* je s početkom stoljeća počeo organizirati vlastita kružna putovanja, umjesto do tada isključivog upošljavanja njihovih brodova od strane ostalih stranih društava. U tim kružnim putovanjima najčešće se od 1901. godine

⁸⁶ 10.08.1844. godine u Upisniku dolazaka brodova u luci Gruž upisan je dolazak parobroda *Baron Stürmer* sa 153 putnika. Putovanje je bilo društvenog i zabavnog karaktera što ga kategorizira kao prvi izletnički pothvat obavljen na dalmatinskoj obali u organizaciji *Austrijskog Loyda*. Moravec, "Parobrodski saobraćaj pokretač turističkog prometa na Dubrovačkom području.", 117.

koristio parobrod *Thalia*. Nakon preuređenja broda u svrhu dostizanja modernizacijskih standarda 1907.0 *Thalia* postaje luksuzni salonski brod koji je obavljao razna kružna putovanja. Nakon preuređenja *Thalia* je odradila putovanje posebnog izdanja *Božić na moru* u prosincu 1907. iz Trsta, preko Opatije i dalmatinske obale sve do Dubrovnika. Zbog sve većeg interesa za takvom vrstom turizma izgrađen je prvi brod kojemu je namjena isključivo bila krstarenje. Bio je to brod *Pinzessin Victoria-Luise* društva *Hamburg-Amerika Line*. Brod je 1905. godine dva puta pristajao u Splitu.⁸⁷

Za vrijeme Prvog svjetskog rata dolazi do opće obustave parobrodarskog prometa, što se negativno odrazilo na održavanje svakodnevnih pruga i na razvoj turizma. Opasnost za poslovanje parobroda istočnojadranske obale se povećala nakon talijanskog ulaska u rat. Postavljanjem mina na ulaze u luke onemogućavalo se do tada nesmetano i svakodnevno prometovanje.⁸⁸ Nakon raspada Morahije i prestankom rata trebalo je proći još nekoliko godina do obnove prvenstveno parobrodarske plovidbe, a zatim i turizma na istočnoj obali Jadrana. Obnova turizma započela je obnovom flote brodova koji su mogli obavljati turistička i izletnička putovanja. *Dubrovačka parobrodarska plovidba* svoju je obnovu započelo 1924. godine kupnjom luksuznog putničkog broda *Kumanovo* koji je na početku prometovao na liniji Split-Gruž-Bari a kasnije je povezivao Trst i Kotor te Veneciju i Kotor. Nakon toga društvo je preuredilo parobrod *Lovrijenac* koji je 1938. godine preimenovan u *Dedinje*. Najvažnija godina za obnovu i unaprjeđenje dubrovačkog turizma bila je 1932. godine i kupnja novoizgrađenih parobroda *Šipan* i *Kralj Aleksandar I*.⁸⁹ Uz navedene brodove društvo je za svoja turistička putovanja koristilo i parobrode *Zagreb*, *Kosovo*, *Prestolonaslednik Petar* i druge.

Jadranska plovidba is Sušaka također je radila na obnovi svoje putničke flote. Prvi korak bio je preuređenje parobroda *Salona* 1931. godine koji je od tada plovio pod imenom *Ljubljana*. Novouređenim parobrodom društvo je održavalo šestodnevnu tzv. turističku prugu br. 6, koja je prometovala na relaciji Sušak-Kotor. Izgradnjom četiri nova parobroda društvo je otišlo korak dalje

⁸⁷ Tudor, *Parobrodarstvo i turizam u Dalmaciji*, 11.-23.

⁸⁸ Ranije spomenuti putnički parobrod *Baron Gautsch* nastradao je u kolovozu 1914. godine od jedne takve mine u blizini otočja Brijuni. U nesreći je živote izgubilo više od 300 ljudi, uključujući posadu i putnike. Tudor, *Parobrodarstvo i turizam u Dalmaciji*, 34.

⁸⁹ Kralj Aleksandar I. bio je novi putnički parobrod izgrađen 1932. godine u engleskom brodogradilištu u Glasgowu. Njegova važnost za dubrovačko društvo ogledala se u vjeri kako će ulaganja u nove putničke parobrode, poput *Kralja Aleksandra* i *Šipana*, pomoći u prevladavanju krize i teškog stanja u pomorstvu. Brod je u tom trenutku bio najveći putnički brod u Jugoslaviji. Brod je imao dužinu 86 m, širinu 12,8 m i visina 7,5 m. Brod je imao kapacitet od 202 putnička ležaja. Perić, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, 253.

u procesu modernizacije svoje flote. Prvi od izgrađenih parobroda koji je stavljen u upotrebu bio je ujedno i najveći, *Prestolonaslednik Petar*. Zatim su u uporabu stavljeni i blizanci *Rab* i *Bakar*, a godinu kasnije zaplovio je i parobrod *Jugoslavija* izgrađen u Rijeci. Brodovi *Karađorđe* i *Jugoslavija* plovili su naizmjenično na desetodnevnom tjednim putovanjima na relaciji Sušak-Venecija-Pirej. Krajem tridesetih godina društvo je nabavilo još dva putnička parobroda izgrađena u splitskom brodogradilištu, bili su to *Šumadija* i *Sarajevo*.

Razvoj turizma potaknuo je i društvo *Oceania* iz Sušaka da započne s uvrštavanjem putničkog prometa u svoj red plovidbe, iako je do tada bila isključivo fokusirana na teretni promet. Njezine dvije stalne teretne pruge postale su na određeno vrijeme putničko-teretne. Prva je povezivala Jadran i Kanarske otoke dvadesetodnevnom putovanjem, a druga je povezivala Jadran i Španjolsku s pristajanjem u Marseilleu petnaestodnevnom putovanjem.⁹⁰

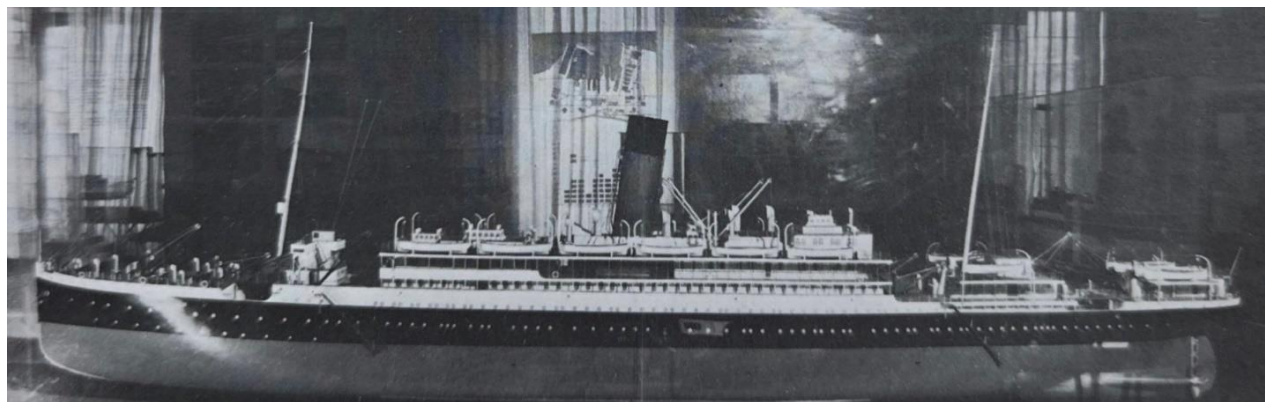
Značajan događaj za unaprjeđenje putničkog prometa splitskog parobrodarskog društva *Jugoslavenski Lloyd* bila je kupnja parobroda *Kraljica Marija*.⁹¹ Pristajanje *Kraljice Marije* u splitsku luku u ožujku 1931. godine pozdravili su građani, kao i sama kraljica Marija. Brod je u trenutku pristajanja u splitsku luku bio star više od 20 godina, zbog čega je prvo uloženo u sanaciju bitnih i očitih problema broda. Nakon popravka parobrod je stavljen u službu kružnih putovanja zajedno sa *Princezom Olgom*.⁹² Ta dva parobroda bila su namjenjena primarno za održavanje turističkih putovanja, i to ponajviše na Sredozemlju. *Kraljica Marija* je svoja prva četrnaestodnevna putovanja odradila na relaciji Sušak-Dalmacija-Grčka. U svojim počecima pod *Lloydom* brod je više puta iznajmila engleska turistička organizacija za putovanja po Sredozemlju prema njihovom rasporedu. Ova dva parobroda najviše su se koristila za kružna putovanja po Sredozemlju, a samo neke od lokacija pristajanja uključivale su današnju Crnu Goru, Tursku, Tunis, Grčku, Izrael, Palestinu, Egipat, itd. *Princeza Olga* bila je dijelom i jednog od brojčano najvećih hodočašća u Svetu Zemlju 1937. godine zabilježenih u hrvatskoj povijesti. Ratne prilike i nemogućnost

⁹⁰ Tudor, *Parobrodarstvo i turizam u Dalmaciji*, 43.-46.

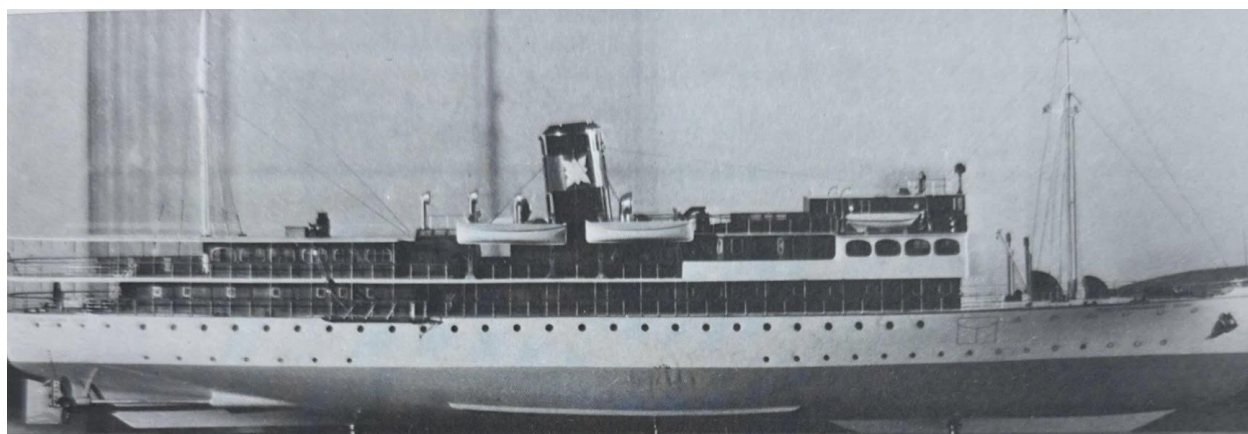
⁹¹ Parobrod *Kraljica Marija* izgrađen je 1906. u brodogradilištu Workman u Sjevernoj Irskoj. Dimenzije broda: duljina 156,8 m, širina 18,3 m, visina 7,1 m. Bašić, "Lloydovi slikopisi Kružna putovanja putničkih parobroda Jugoslavenskog Lloyda 1930-ih godina," 276.

⁹² Parobrod *Princeza Olga* bio je nešto mlađi od *Kraljice Marije*. Izgrađen je 1915. godine u Belfastu u brodogradilištu Workman, Clark & Co. Dimenzije broda: duljina 137,3 m, širina 17,6 m, visina 10,8 m. Kapacitet broda bio je 360 putnika. Bašić, "Lloydovi slikopisi Kružna putovanja putničkih parobroda Jugoslavenskog Lloyda 1930-ih godina," 279.

održavanja rentabilnih pruga i putovanja rezultirali su prodajom oba parobroda za vrijeme Drugog svjetskog rata inozemnim društvima.⁹³



Slika 3. Model parobroda *Kraljica Marija*⁹⁴

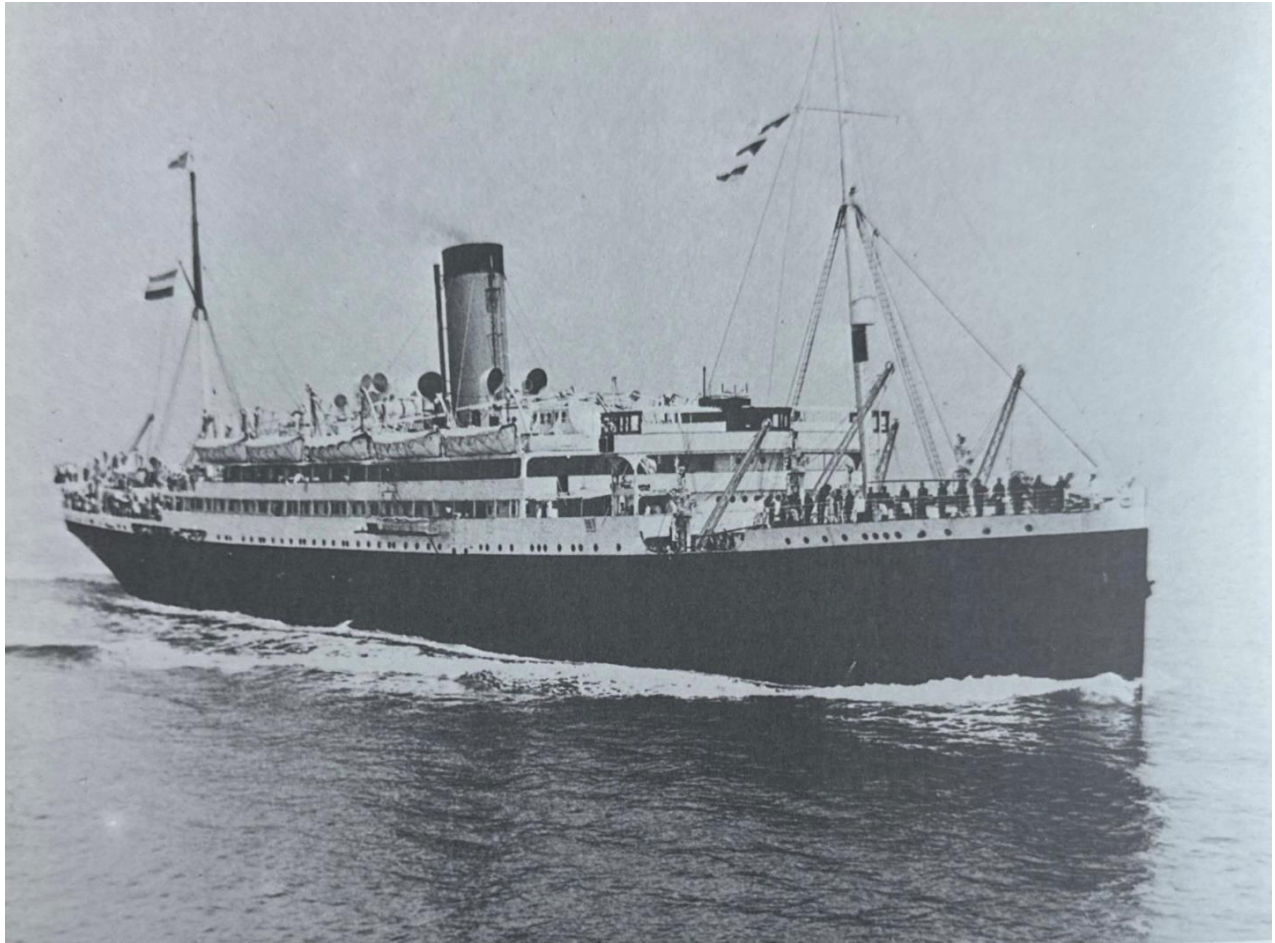


Slika 4. Model parobroda *Prestolonaslednik Petar*⁹⁵

⁹³ Bašić, "Lloydovi slikopisi Kružna putovanja putničkih parobroda Jugoslavenkog Lloyd 1930-ih godina, 278.-279., 294.

⁹⁴ Kojić, Barbalić, *Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva*, 207.

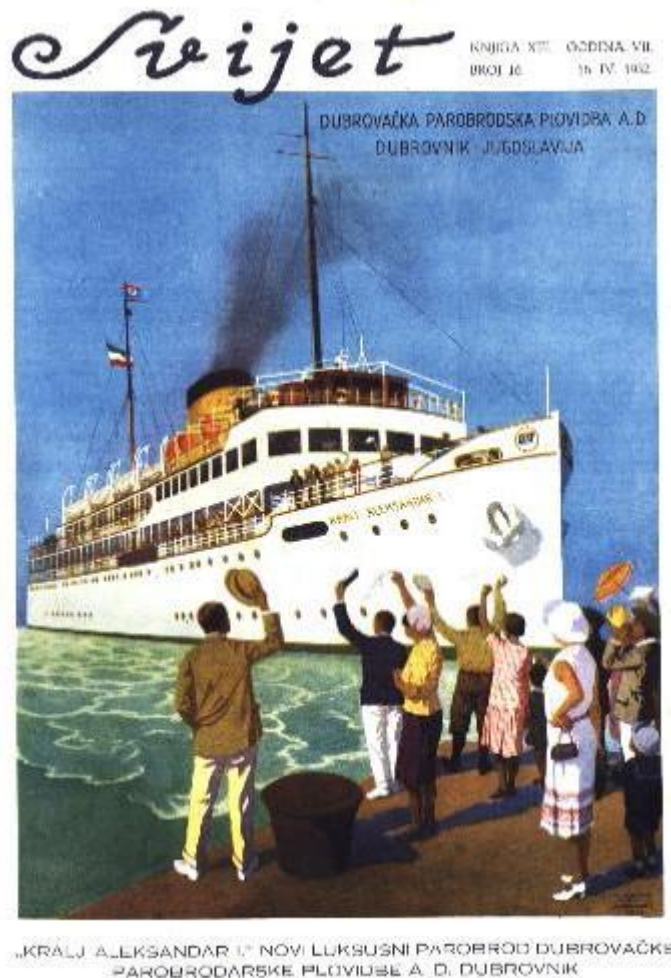
⁹⁵ Kojić, Barbalić, *Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva*, 207.



Slika 5. Parobrod *Princeza Olga*⁹⁶

Opći razvoj turizma, povećanje broja turista, ulaganje parobrodarskih društava u obnovu i kupnju putničkih parobroda, kao i ulaganje u promidžbu obilježavaju turizam međuratnog razdoblja Istre, Kvarnera i Dalmacije. Ipak, krajem tridesetih godina započela je stagnacija ovog razvoja zbog zaoštavanja predratne situacije. Prvi pokazatelji ovog negativnog trenda odrazili su se kroz sve masovnija otkazivanja turističkih aranžmana na našoj obali.

⁹⁶ Kojić, Barbalić, *Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva*, 205.



Slika 6. Naslovnica časopisa Svijet iz 16.04.1932. godine⁹⁷

Promidžba turizma u Dalmaciji imala je posebno mjesto u razvoju turizma. Radu na promidžbi posvećena je sve veća pažnja nakon 1923. godine i osnivanja Državne turističke agencije *Putnik* u Beogradu. Agencija je bila zadužena za mnoge aspekte turističkog djelovanja, gdje je promidžba turističkih destinacija, putovanja, izleta, hotela i ostaloga bila jedna od njih. Takva promidžba bila je obilježena izradom brošura, plakata i raznih vrsta prospekata. Rad na takvim materijalima u međuratnom razdoblju bio je u rukama najpoznatijih domaćih, ali i stranih autora. Od stranih autora najpoznatiji su bili Hanns Wagula i Iván Méhelyj, dok su se među domaćima isticali Sergije Glumac, Pavao Gavrančić, Janez Trpin, Rudolf Gorjup i ostali. S pomoću navedenih promidžbenih materijala promovirana je dalmatinska obala i njezini gradovi, krstarenja Jadranom,

⁹⁷ SVIJET : časopis : Urednik Vjekoslav Zakšek. Broj: 13016 - Knj. XIII. : Br. 16 ; 16.04.1932. - Vol: 7

parobrodarska poduzeća i njihovi putnički parobrodi, zimski turizam, itd. Prospekti i plakati bili su pisani na jeziku ciljane grupe stranaca i turista. Tako su se mogli pronaći plakati pisani, osim službenog jezika Kraljevine, npr. na Njemačkom i Francuskom jeziku.⁹⁸



Slika 7. Prikaz reprodukcije plakata i prospekta autora Hansa Wagule¹⁰⁰



Slika 8. Promidžbeni plakat *Lloyda*⁹⁹

⁹⁸ Magaš, "Hanns Wagula i turistički plakat u Hrvatskoj između dvaju svjetskih ratova.", 183,-184.

⁹⁹ Magaš, "Hanns Wagula i turistički plakat u Hrvatskoj između dvaju svjetskih ratova.", 191.

¹⁰⁰ Magaš, "Hanns Wagula i turistički plakat u Hrvatskoj između dvaju svjetskih ratova.", 185.

8. Zaključak

Trgovačka mornarica Kraljevine Jugoslavije odmah nakon nastanka te državne zajednice temeljela se uglavnom na ostacima flote Austro-Ugarske Monarhije. Glavninu flote činili su parobrodi iz sastava društava *Austrijski Lloyd* i *Ungaro-Croata*. Neposredno nakon završetka Prvog svjetskog rata bilo je potrebno vratiti rekvirirane brodove u sastav trgovačke flote. Taj proces trajao je određeno vrijeme koje se može smatrati izgubljenim za razvoj trgovačke flote jer tada brodove nisu mogla koristiti njihova brodarska društva. Kraljevina Jugoslavija izgubila je područja Rijeke i Zadra kao važna pomorska središta koja su pripala Kraljevini Italiji. Gubitak tih središta dodatno je oslabio trgovačku flotu nove državne zajednice. Ona nije vodila odgovarajuću pomorsku politiku. Prije svega nije bila orijentirana ni na pomorstvo, niti na one sadržaje koji su nužni za njegov razvoj. Državna politika nije bila usmjerena na razvoj luka i lučke infrastrukture, cestovne i željezničke mreže i općenito industrije, tako da nisu ostvareni temeljni preduvjeti za razvoj trgovačke flote o kojoj je ovisilo stanovništvo na obalnom rubu i otocima. Na ovakav način od nove države nisu ostvarena očekivanja stanovništva ovih područja. Ipak bez obzira na službenu politiku trgovačka flota se razvijala zahvaljujući dugoj pomorskoj tradiciji.

Opći razvoj brodarstva na istočnoj obali Jadrana obilježio je prelazak s jedrenjaka na parobrode koji je kasnio u odnosu na ostatak Europe zbog duge i razvijene tradicije izgradnje i plovidbe jedrenjacima. Prvi parobrod na Jadranu *Carolina* bio je u vlasništvu poduzetnika Johna Allana čije je djelovanje naslijedio *Austrijski Lloyd*. *Lloyd* je bio najznačajnije društvo 19. stoljeća čije je djelovanje pozitivno utjecalo na opći razvoj pomorske djelatnosti toga područja. Nakon uvođenja dualne monarhije došlo je do stvaranja protuteže Trstu kao najvažnijem pomorskom središtu kroz osnivanje *Ugarsko-hrvatskog parobrodarskog društva* što je rezultiralo razvojem Rijeke kao pomorskog i lučkog središta. Važno je spomenuti i zakonodavni okvir Austro-Ugarske Monarhije koji je poticao razvoj brodarstva u većinski nacionalnom vlasništvu (dvotrećinsko vlasništvo) i to kroz zakon o oslobođenju od carina na uvoz predmeta za brodogradnju, zakon o slobodnoj plovidbi i zakon o fiskalnim olakšicama brodarima.

Političke i gospodarske prilike krajem 19. i početkom 20. stoljeća na istočnoj obali Jadrana nisu bile povoljne za razvoj industrije, kao u ostatku Europe. Na taj način ovo rubno područje Monarhije i dalje je bilo primarno fokusirano na poljoprivredu, što je negativno utjecalo na razvoj pomorstva, U ovome razdoblju ipak je došlo do određene razine industrijalizacije uz porast pomorskog

prometa u glavnim lukama. Taj porast ipak nije bio toliki da bi se ovo područje značajnije gospodarski razvilo, tj. ono je u Monarhiji i dalje bilo zapostavljeno u gospodarskom smislu. Zbog toga su, pred sam kraj postojanja Austro-Ugarske Monarhije, do izražaja došle političke ideje unitarizma, tj. ujedinjena Srba, Hrvata i Slovenaca kako bi se, pored ostalog, razvilo gospodarstvo ovog područja. Ipak, kao što je poznato, jedan centralizam zamijenito je drugi, samo je promijenio političko i gospodarsko središte. Očekivani razvoj pomorstva nije se dogodio.

Razvoj pomorstva Istre i Kvarnera ogledao se kroz razvoj najvažnijih lučkih i pomorskih središta toga područja. Početak lokalnog parobrodarstva veže se za osnivanje *Senjskog broderskog društva* već 1872. godine, dok je osnivanje *Ungaro-Croate* 1891. i *Adrie* 1892. godine donijelo Rijeci presudnu ulogu u pomorskom prometu duge i obalne plovidbe. 1922. godine Sušak je preuzeo vodeću ulogu nakon osnivanja *Jadranske plovidbe* koja je prometovala na području Istre i Kvarnera, srednje te južne Dalmacije. Uz putnički promet društvo je započelo i s razvojem turizma kroz održavanje izletničkih pruga i kasnije kružnih putovanja sa svojim poznatim parobrodima *Karađorđe* i *Prestolonaslednik Petar*.

Glavna parobrodarska središta u srednjoj Dalmaciji bili su Zadar, Šibenik i Split. Društvo *Dalmatia* sa središtem u Zadru nastalo je 1908. godine spajanjem društava *Braća Rismondo* iz Makarske, *Tvrtka Topić* iz Visa, *Paroplovdiba Pio Negri i drugovi* iz Šibenika, te *Zadarska plovidba* iz Zadra. Do spajanja četiri društva došlo je zbog potrebe za koncentracijom državnih subvencija i kapitala u svrhu unaprjeđenja trgovine i pomorskog prometa. Društvo je djelovalo do 1923. kada je novim spajanjem ušlo u sastav novoosnovane *Jadranske plovidbe* u Sušaku. Dalje, Šibenik je bio važna pomorska luka koja je dobila na važnosti nakon izuzimanja Zadra iz teritorija nove države. Ipak njezin očekivani napredak nije se nikada ostvario zbog zanemarenosti ulaganja u željezničke pruge koje su bile važne za njezino povezivanje sa zaleđem. Pruge koje su povezivale Split do početka Prvog svjetskog rata obavljali su ponajviše *Austrijski Lloyd*, *Ungaro-Croata*, *Dubrovačka parobrodarska plovidba* a kasnije i *Dalmatia*. Najvažnije parobrodarsko društvo sa sjedištem u Splitu bio je *Jugoslavenski Lloyd* osnovan 1929. godine spajanjem *Atlantske plovidbe „Ivo Račić“* i *Jugoslavensko-amerikanske plovidbe*, gdje je prvo svoje početke vezalo za Dubrovnik i društvo *Unione*, a drugo je osnovano u Splitu 1904. godine. Glavni cilj društva bio je povezivanje Istočne obale Jadrana s Južnom Amerikom zbog toga što su glavni dioničari toga društva bili upravo iseljenici u te zemlje.

Razvoj parobrodarske djelatnosti u Dubrovniku započeo je 1880. godine osnivanjem *Dubrovačke parobrodarske plovidbe* koja je u svome početku preuzela lokalne pruge koje je do tada obavljao *Austrijski Lloyd*. Uz *Lloyd*, *Ungaro-Croata* bila je najveći konkurent tom dubrovačkom društvu. Ono se dva puta odbilo spojiti sa drugim društvima. Godine 1907. ono odbija ući u sastav *Dalmatie* a 1922. godine u sastav *Jadranske plovidbe*. Kroz krize poslovanja i Prvog svjetskog rata društvo je ustrajalo u nastavku samostalnog djelovanja sklapajući ugovore sa državom u svrhu subvencioniranja pruga. Zbog toga društvo je unaprjeđivalo svoju flotu kupujući nove i moderne parobrode poput *Kralja Aleksandra* i *Šipana* kojima je društvo održavalo turističke veze koje su zbog ratnih okolnosti bile prekinute početkom Drugog svjetskog rata.

Turizam na istočnoj obali Jadrana u mnogočemu je zaostajao za turizmom u ostatku Europe. To se očitovalo kroz nepostojanje hotela, nedostatak željezničkih i cestovnih komunikacija i općenito turističkog sadržaja. Zbog toga parobrodarski izleti i kružna putovanja dobijaju na dodatnoj važnosti. Počeci razvoja turizma na tom području vežu se za *Austrijski Lloyd* koji je već od sredine 19. stoljeća započeo s turističkim djelatnostima kroz razvoj putničkog prometa i promidžbu istoga. Uz *Lloyd* i ostala su društva, poput *Ungaro-Croate* i *Dubrovačke parobrodarske plovidbe*, a kasnije i *Dalmatie*, razvijala turizam kao novu granu djelovanja. Kružna putovanja koje je održavala *Jadranska plovidba* najčešće su se vezala za dva najpoznatija parobroda *Princeza Olga* i *Kraljica Marija*.

Unatoč relativno velikom broju brodarskih društava i brodova koji su postojali u Kraljevini Jugoslaviji može se reći da njezina flota nije bila dovoljno razvijena, što je pokazatelj neodgovarajuće gospodarske politike Kraljevine. Sve to pokazuje kako država nije bila pomorski orijentirana.

9. Sažetak

Danas je pomorska politika važna gospodarska grana svih obalnih zemalja, a tako je bilo i u prošlosti. Iako je istočna obala Jadrana za vrijeme Kraljevine Jugoslavije imala predispozicije da razvije veliku i snažnu trgovačku flotu, do toga ipak nije u potpunosti došlo. Razlozi za to bili su višestruki. Počeci njezina razvoja oslanjali su se na brodove u velikoj mjeri nasljeđene od Austro-Ugarske Monarhije. Dalje, navedeni prostor imao je dugu tradiciju upotrebe i gradnje jedrenjaka što je dodatno otežalo primjereni razvoj i primjenu parobroda. Također zbog manjka državnih ulaganja u razvoj trgovačke mornarice, kao i zbog svjetske gospodarske krize te dva svjetska rata njezin razvoj nije dosegao svoj puni potencijal.

Ključne riječi: *trgovačka mornarica, Kraljevina Jugoslavija, parobrodarska društva, pomorska politika, pomorski turizam*

10. Abstract

Nowadays maritime policy is an important economic branch of all coastal states, as it was in the past. Although the eastern coast of the Adriatic during the Kingdom of Yugoslavia had great potential to develop a large and important merchant fleet, this did not happen thoroughly. There were numerous reason for this. The beginnings of its development relied on ships mostly inherited from the Austro-Hungarian Monarchy. Furthermore, the mentioned area had a long tradition of using and building sailing ships, which made the appropriate development and use of steamships even more difficult. Also, due to the lack of government investment in the development of the merchant marine, as well as due to the global economic crisis and two world wars, its development did not reach its full potential.

Keywords: *merchant fleet, Kingdom of Yugoslavia, steamship company, maritime policy, maritime tourism*

11. Literatura

Periodika

NAŠE MORE : znanstveni časopis za more i pomorstvo , No. 5, 1920.

<https://hrcak.srce.hr/broj/11870>

Narodna svijest, Dubrovnik, br. 13, 1923.

Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1927. Split: Trgovinsko–industrijska i zanatska komora u Splitu, 1928

Pomorska statistika Kraljevine Jugoslavije za godinu 1939. Split: Trgovinsko–industrijska i zanatska komora u Splitu, 1940

Monografije

Barbalić, Radojica F., *BRODARSTVO ISTRE u doba propadanja jedrenjaka i stvaranja parobrodarstva*, Pula: Naučna biblioteka, 1971.

Belamarić, Igor, *Splitsko brodogradilište – Brodovi izgrađeni u 20. stoljeću*, Split: Naklada Bošković, 2018.

Bijela flota hrvatskog Jadrana 1872. – 1947.-1997., Rijeka: Jadrolinija, 1997.

Dukovski, Darko, *Hrvatska povijest u 20. stoljeću*, 3. svezak, Leykam international: Zagreb, 2010.

Đivo Bašić, *Pomorska duštva dubrovačkog kraja (od sredine 19. stoljeća do II. Svjetskog rata)*, Dubrovnik: Muzeji Dubrovnik, 2008.

Fijo, Oliver, *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, Zadar 1962.

Jakir, Aleksandar, *Hrvatska povijest u 20. stoljeću: Dalmacija u međuratnom razdoblju 1918.-1941.*, Zagreb: Leykam International, 2018.

Kojić, Branko; Barbalić, Radojica. *Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva*, Zagreb: Stvarnost, 1975

Mendeš, Nikša, *Riječko brodarstvo 20. stoljeća*, Rijeka: Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, 2014.

Perić, Ivo, *Dubrovačko pomorstvo u 19. i 20. stoljeću*, Zagreb, 1984.

Pomorska enciklopedija: Pomorska enciklopedija / vol. 3. Zagreb: Leksikografski zavod FNRJ, 1956.

Stipanović, Igor, *Sumrak kvarnerskog brodarstva : Jugolinija - Croatia line*, Rijeka: Kap. Duge plovidbe Igor Stipanović, 2013.

Tudor, Gordana, *Parobrodarstvo i turizam u Dalmaciji*, Split: Hrvatski Pomorski muzej Split, 2007.

Trogrlić, Marko; Šetić, Nevio, *Hrvatska povijest u 19. stoljeću: Dalmacija i Istra u 19. stoljeću*, Zagreb: Leykam international, 2021.

Članci

Barbalić, Radojica F. "Doprinos parobroda "Hrvat" stvaranju obalne linijske plovidbe na Jadranskom moru." *Senjski zbornik*, vol. 17, br. 1, 1990, str. 261-266.
<https://hrcak.srce.hr/74417>.

Bašić, Đivo. "Lloydovi slikopisi Kružna putovanja putničkih parobroda Jugoslavenskog Lloyda 1930-ih godina (Mediteran kakav je bio 1930-ih godina)." *Pomorski zbornik*, vol. 47-48, br. 1., 2013, str. 269-302. <https://hrcak.srce.hr/120402>.

Bašić, Đivo. "Ususret 70. obljetnici brodoloma parobroda "Daksa", (Spomen stradanja parobroda "Daksa" i cjelokupne posade 1930. g.)." *NAŠE MORE*, vol. 46, br. 5-6, 1999, str. 224-232.
<https://hrcak.srce.hr/209503>.

Benić Penava, Marija. "Pomorske djelatnosti na dubrovačkom području između dva svjetska rata." *NAŠE MORE*, vol. 52, br. 5-6, 2005, str. 235-247. <https://hrcak.srce.hr/8261>.

Blažević, Milivoj. "Prilog za povijest lučko-trgovačkog i željezničkog prometa Šibenika od 1921. do 1941. godine." *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, vol. , br. 49, 2007, str. 583-643. <https://hrcak.srce.hr/26697>.

Foretić, Miljenko. "O dubrovačkom pomorstvu nakon pada Republike do završetka Prvog svjetskog rata." *NAŠE MORE*, vol. 13, br. 4-5, 1966, str. 190-194. <https://hrcak.srce.hr/211376>.

Jelaska Marijan, Zdravka. "Nastanak parobrodarskog društva Jugoslavenski Lloyd i poslovanje društava čijim je združivanjem nastalo." *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku*, vol. , br. 42, 2004, str. 231-272. <https://hrcak.srce.hr/11635>.
[Citirano 11.09.2023.](#)

Luetić, Josip. "Uz 100. godišnjicu prvog dubrovačkog parobroda "Dubrovnik"." *NAŠE MORE*, vol. 27, br. 1-2, 1980, str. 4-6. <https://hrcak.srce.hr/210724>.

Magaš Bilandžić, Lovorka. "Hanns Wagula i turistički plakat u Hrvatskoj između dvaju svjetskih ratova." *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, vol. , br. 40, 2016, str. 183-195.
<https://hrcak.srce.hr/178225>.

Martinović, Antun. "Dubrovačka plovidba" 1880-1946, postanak i razvitak." *NAŠE MORE*, vol. 27, br. 6, 1980, str. 221-237. <https://hrcak.srce.hr/210793>.

MENDEŠ, NIKŠA. "Parobrodarske veze Senja i Rijeke do završetka Prvog svjetskog rata." *Senjski zbornik*, vol. 38, br. 1, 2011, str. 193-216. <https://hrcak.srce.hr/86469>.

Mirošević, Franko. „Odnos Kraljevine SHS prema hrvatskom brodarstvu“ Historijski zbornik XLV, Zagreb 1992.

Mojaš, Nikša i Srđan Vujičić. "Parobrodarsko društvo »Napried« kao opredjeljenje Dubrovčana da ulažu u teretne parobrode duge plovidbe." NAŠE MORE, vol. 60, br. 1-2, 2013, str. S23-31. <https://hrcak.srce.hr/104452>. Citirano 31.08.2023.

Moravec, Bruno. "Parobrodski saobraćaj pokretač turističkog prometa na Dubrovačkom području." NAŠE MORE, vol. 2, br. 3, 1955, str. 114-118. <https://hrcak.srce.hr/212736>.

Radoje, Ivo. "Revitalizacija Dubrovačke parobrodarske plovidbe 1919. i 1920. godine (razdoblje rekvizicije)." Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku, vol. , br. 48, 2010, str. 321-361. <https://hrcak.srce.hr/65533>.

Senčić, Albino. "Arhivsko gradivo bivših pomorskih poduzeća u Povijesnom arhivu Rijeka." Vjesnik istarskog arhiva, vol. 4-5, br. (1994.-1995.), 1998, str. 119-125. <https://hrcak.srce.hr/96254>.

Tudor, Gordana. "Parobrodarski promet u splitskom okružju za vrijeme Prvoga svjetskog rata." Kulturna baština, vol. , br. 40, 2014, str. 97-116. <https://hrcak.srce.hr/149272>.

Popis priloga

Slika 1. Dunatov, Ljerka. *Stare fotografije i razglednice iz fundusa Pomorskog muzeja u Dubrovniku*, Muzeji Dubrovnik, Dubrovnik, 2018.

Slika 2. Parobrod *Daksa*, Kojić, Branko; Barbalić, Radojica. *Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva*, Stvarnost, Zagreb, 1975

Slika 3. Model parobroda *Kraljica Marija*, Kojić, Branko; Barbalić, Radojica. *Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva*, Stvarnost, Zagreb, 1975

Slika 4. Model parobroda *Prestolonaslednik Petar*, Kojić, Branko; Barbalić, Radojica. *Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva*, Stvarnost, Zagreb, 1975

Slika 5. Parobrod *Princeza Olga*, Kojić, Branko; Barbalić, Radojica. *Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva*, Stvarnost, Zagreb, 1975

Slika 6. SVIJET : časopis : Urednik Vjekoslav Zakšek. BROJ: 13016 - KNJ. XIII. : BR. 16 ; 16.04.1932. - VOLUMEN: 7

Slika 7. Prikaz reprodukcije plakata i prospekta autora Hanssa Wagule, Magaš Bilandžić, Lovorka. "Hanns Wagula i turistički plakat u Hrvatskoj između dvaju svjetskih ratova." Radovi Instituta za povijest umjetnosti, vol. , br. 40, 2016

Slika 8. Promidžbeni plakat *Lloyda*, Magaš Bilandžić, Lovorka. "Hanns Wagula i turistički plakat u Hrvatskoj između dvaju svjetskih ratova." Radovi Instituta za povijest umjetnosti, vol. , br. 40, 2016

Mrežni izvori

Tudor, „Počeci parobrodarskog i nautičkog turizma u Dalmaciji“

<https://morehrvatskobлаго.files.wordpress.com/2016/03/44-g-tudor.pdf>, preuzeto 10. 8. 2023.

<https://www.brodosplit.hr/hr/brodosplit/povijest-splitske-brodogradnje/> preuzeto 23. 7. 2023.

Izjava o pohrani završnog/diplomskog/specijalističkog/doktorskog rada (podcrtajte odgovarajuće) u Digitalni repozitorij Filozofskog fakulteta u Splitu

Student/ica: ANĐELA PAVIĆ
Naslov rada: Trgovatička mornarica Zn unjave Kraljevine Jugoslavije
Znanstveno područje: Humanističke znanosti
Znanstveno polje: Povijest
Vrsta rada: Diplomski rad

Mentor/ica rada:
Mladenko Dornzet, dr.sc. prof.

(ime i prezime, akad. stupanj i zvanje)

Komentor/ica rada:

(ime i prezime, akad. stupanj i zvanje)

Članovi povjerenstva (ime i prezime, akad. stupanj i zvanje):

Aleksandar Jakur, dr.sc. prof.

Josip Vrandečić, dr.sc. prof.

Mladenko Dornzet, dr.sc. prof.

Ovom izjavom potvrđujem da sam autor/autorica predanog završnog/diplomskog/specijalističkog/doktorskog rada (zaokružite odgovarajuće) i da sadržaj njegove elektroničke inačice u potpunosti odgovara sadržaju obranjenog i nakon obrane uređenog rada. Slažem se da taj rad, koji će biti trajno pohranjen u Digitalnom repozitoriju Filozofskoga fakulteta Sveučilišta u Splitu i javno dostupnom repozitoriju Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu (u skladu s odredbama Zakona o znanstvenoj djelatnosti i visokom obrazovanju, NN br. 123/03, 198/03, 105/04, 174/04, 02/07, 46/07, 45/09, 63/11, 94/13, 139/13, 101/14, 60/15, 131/17), bude:

a) rad u otvorenom pristupu

b) široj javnosti, ali nakon proteka 6 / 12 / 24 mjeseci (zaokružite odgovarajući broj mjeseci).

(zaokružite odgovarajuće)

Split, 15.12.2023.

Potpis studenta/studentice: Pavić

Obrazac A.Č.

SVEUČILIŠTE U SPLITU
FILOZOFSKI FAKULTET

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

kojom ja Anžela Pamić, kao pristupnik/pristupnica za stjecanje zvanja magistra/magistrice edn. hist et philol. angl., izjavljujem da je ovaj diplomski rad rezultat isključivo mojega vlastitoga rada, da se temelji na mojim istraživanjima i oslanja na objavljenu literaturu kao što to pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da niti jedan dio diplomskoga rada nije napisan na nedopušten način, odnosno da nije prepisan iz necitiranoga rada, pa tako ne krši ničija autorska prava. Također izjavljujem da nijedan dio ovoga diplomskoga rada nije iskorišten za koji drugi rad pri bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili radnoj ustanovi.

Split, 15.12.2023.

Potpis

